



Anna Karlsson  
Anna.karlsson@lund.se

## Skrivelse (MP) – Förbättra spårvägens säkerhet

### Förslag till beslut

Tekniska nämnden föreslås besluta

att anta tekniska förvaltningens tjänsteskrivelse som svar på skrivelsen från miljöpartiet.

### Sammanfattning

Miljöpartiet har inkommit med skrivelsen "Förbättra spårvägens säkerhet" till tekniska nämnden. I skrivelsen föreslås ett antal principiella åtgärder som enligt skrivelsen behöver prioriteras och genomföras. Lunds kommun är innehavare av spårvägsanläggningen mellan Lund C och Region Skånes depå, vid ESS. Enligt lagstiftningen om säkerhet för spårväg och tunnelbana, ska spårinnehavaren ha tillstånd och godkännande, utfärdade av Transportstyrelsen för att driva sin verksamhet. För att tillgodose lagstiftningens krav på ständiga förbättringar med avseende på säkerheten, har kommunen tagit fram en säkerhetsordning som preciserar hur säkerheten hanteras för spårvägen. De förslag på principiella åtgärder som Miljöpartiet föreslår är lösningar som är möjliga att pröva i det fortsatta säkerhetsarbetet. Förvaltningen är angelägen om att säkerhetsordningens metodik följs och de åtgärder som vidtas ska ha sin grund i detta säkerhetsarbete. Tekniska nämnden föreslås besluta att anta förvaltningens tjänsteskrivelse som sitt svar på skrivelsen.

### Underlag för beslutet

- Tekniska förvaltningens tjänsteskrivelse, 2020-11-24
- Skrivelse (MP) – Förbättra spårvägens säkerhet, 2020-11-17

### Ärendet

Miljöpartiet har inkommit med skrivelsen "Förbättra spårvägens säkerhet" till tekniska nämnden. Anledningen till skrivelsen är den olycka som inträffade mellan en cyklist och en spårvagn i början av november 2020. I skrivelsen föreslås ett antal principiella åtgärder som enligt skrivelsen behöver prioriteras och genomföras.

2020-11-24

Diarienummer

TN 2020/0838

Åtgärderna är införande av ljud- och ljussignaler i samtliga gång- och cykelpassager, införande av barriärer där människor genar över spårvägsområdet samt att hela cirkulationsplatser bör förses med trafiksignaler.

### **Föredragning**

Lunds kommun är innehavare av spårvägsanläggningen mellan Lund C och Region Skånes depå, vid ESS. Enligt lagstiftningen om säkerhet för spårväg och tunnelbana, ska spårinnehavaren ha tillstånd och godkännande, utfärdade av Transportstyrelsen för att driva sin verksamhet. För att tillgodose lagstiftningens krav på ständiga förbättringar med avseende på säkerheten, har kommunen tagit fram en säkerhetsordning som preciserar hur säkerheten hanteras för spårvägen.

Målsättningen är en säker spårvägsanläggning, och i enlighet med säkerhetsordningen arbetar spårinnehavaren systematiskt för att nå ständiga förbättringar.

Genom hela processen; planeringsskede, förprojektering, projektering och genomförande har återkommande riskanalyser genomförts. När nu spårvägsanläggningen är tagen i drift fortsätter arbetet med riskhantering. Metodiskt identifieras risker, värderas konsekvenser och sannolikheten att risken blir verklig, ägare av risken utses och eventuella åtgärder föreslås genomföras. Effekterna av genomförda åtgärder följs sedan upp.

Genom att ta emot synpunkter från allmänheten, ta del av de händelser som registreras av trafikutövaren, ta del av säkerhetsutredningar som utredningsmannen tar fram, ta del av resultat från skyddsronder från trafikföretaget och drift- och underhålls-entreprenören och genom att tekniska förvaltningen gör egna observationer av beteende och funktion, samlas mycket information in och hanteras enligt säkerhetsordningen.

Den sammantagna säkerheten beror av tre delar, spårvägsanläggningens utformning, spårvagnens utformning och framförande samt övriga trafikanters beteende och regelefterlevnad.

I städer som har trafiksystem för fotgängare, cyklister, motorfordon och spårväg, visar olycksstatistiken att spårväg är det minst olycksdrabbade färdmedelsslaget. I tabellen nedan framgår hur olycksläget är i Sveriges spårvägsanläggningar. Statistiken är redovisad per miljon körda spårvagnskilometrar 2019, källa är Branschrådet för spårväg och tunnelbana. Man behöver beakta att spårvägsanläggningar har olika karaktär när man tar del av statistiken. Allt från Göteborgs lösningar där spårvagnen kör i blandtrafik och på egen banvall till Stockholms senaste

2020-11-24


Diarienummer

TN 2020/0838

spårvägsanläggning som till stor del kör på egen banvall och säkerhetsmässigt hanteras likt tågtrafik. I Lund kommer spårvagnen att köra cirka en halv miljon vagnskilometer per år, och kör på eget utrymme undantaget i korsningspunkter.

Trafiksäkerhetsläget i andra städer, 2019, antal olyckor per miljon körda kilometer

Stad (antal miljoner körda km)	Kollision spårvagn/motorfordon	Kollision spårvagn/spårvagn	Kollision Spårvagn/oskyddad trafikant	Urspårning i gatumiljö (ej depå)	Personer som fallit i spårvagn och skadats	Antal tillbud, där nödbroms använts
Stockholm, tvärbanan mfl (2,1)	5,19	0	1,4	0	2,36	123,04
Göteborg (14,5)	17,4	0,76	0,9	0,41	2,7	8,57
Norrköping (1,2)	14,9	0	0	0	16,49	10,96
Stockholms innerstad (0,8)	26,8	1,28	3,8	2,55	6,38	71,45



I samband med att utformningen av kommunens spårvägsanläggning arbetades fram, inhämtades kunskap och erfarenhet av trafiksäkerhet samt olycksstatistik från flertalet moderna franska anläggningar samt anläggningen i Bergen i Norge. De principer som kommunen valde var att integrera spårvägen i stadsmiljön, öppen lösning utan staket och barriärer, egen bana, hastighetsgränser anpassade till stadsmiljön, tydliga och konsekvent utformade passager, korsningar och hållplatser.

Det är naturligt att det finns en oro och otrygghet när ett nytt färdmedel introduceras i staden och också naturligt att det framförs många och olika förslag till trafiklösningar för att dämpa oron och otryggheten. De förslag på principiella åtgärder som Miljöpartiet föreslår är lösningar som är möjliga att pröva i det fortsatta säkerhetsarbetet. Förvaltningen är angelägen om att säkerhetsordningens metodik följs och de åtgärder som vidtas ska ha sin grund i detta säkerhetsarbete.

Tekniska förvaltningen föreslår därför tekniska nämnden att anta denna tjänsteskrivelse som sitt svar på Miljöpartiets skrivelse.

### **Beredning**

Ärendet har beretts av tekniska förvaltningen.

### **Barnets bästa**

En barnkonsekvensanalys har inte bedömts relevant i ärendet.

2020-11-24

Diarienummer

TN 2020/0838

Dock vill tekniska förvaltningen nämna att en barnkonsekvensanalys togs fram i samband med att förprojekteringen av spårvägsanläggningen genomfördes.

***Ekonomiska konsekvenser***

Förslaget medför inga ekonomiska konsekvenser.

Mikael Fritzon  
Teknisk direktör

Per Eneroth  
Gatuchef

**Beslutet skickas till**

För verkställighet eller motsvarande åtgärd:  
Akten

För kännedom:  
Miljöpartiet