Region Stockholm

SKRIVELSE
2021-12-14

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående störningsberedskapen i SL-trafiken

Efter det omfattandet trafikstoppet på tunnelbanans gröna linje mellan T-Centralen och Gullmarsplan den 19 till 20 november har det väckts frågor om störningsberedskapen i SL-trafiken. Störningar i trafiken kan ha flera olika, interna eller externa orsaker i ett komplext system som SL-trafiken utgör. I en störningssituation är det viktigt att orsaken åtgärdas skyndsamt så att trafiken kommer igång. Lika viktigt är det att hjälpa resenärerna med korrekt och relevant information och komma igång med ersättningstrafik i fallen där stoppet är långvarigt.

Tunnelbanan är Stockholmstrafikens viktigaste och mest kapacitetsstarka transportslag. Det behövs bara ett kortare stopp för att skapa omfattande problem i trafiken. Vid den ovan nämnda trafikstörningen på gröna linjen fanns flera brister i störningshanteringen. Enligt en DN-artikel från 26 november finns den behövda kompetensen för att åtgärda fel i tunnelbanans signalsystem varken hos trafikförvaltningen eller hos dess leverantörer i Sverige. Det konstaterades också att det saknas överblick över trafiksystemet på grund av att trafiken och dess stödfunktioner är upphandlade, vilket leder till att kompetensen om trafiksystemets olika delar finns utspridd hos olika leverantörer.

Ur ett resenärsperspektiv kan man också konstatera att störningen på gröna linjen innebar inte bara uteblivna tåg utan också en stor förvirring bland trafikanterna. Informationen om när tågen kommer, alternativa resvägar och ersättningstrafiken var sparsam och stämde inte alltid överens med verkligheten. Resenärerna hänvisades till alternativa resvägar utan att de fick information om vilka de var. Det kan fungera för trafikanter som befinner sig på sin hemmaplan, men för dem som inte bor i den drabbade delen av länet kan det vara svårt att känna till vilka de alternativa resvägarna är. Det fanns inte heller någon personal på plats hela tiden, och trafikanterna fick vända sig till de digitala informationskanalerna med sparsam information. Informationen om ersättningsbussar var att det fanns några stycken i trafiken och att behovet inte var så stort. Ersättningstrafiken sköttes med fullsatta turistbussar som är olämpliga för att köras i innerstaden och dessutom är svårtillgängliga för många trafikanter.

Med hänvisning till ovanstående vill vi ha svar på följande frågor:

1. Finns behov att stärka kompetensen hos trafikförvaltningen för en snabbare och smidigare hantering av störningar?
2. Hur avser trafikförvaltningen utveckla informationsinsatserna vid störningar så att informationen är korrekt och innehåller all väsentlig information som resenärerna behöver?
3. Vilken beredskap finns för att sätta in informations- och servicepersonal på plats i trafikknutpunkterna vid störningar?
4. Hur är ersättningstrafik organiserad avtalsmässigt och hur ser arbetsprocessen ut mellan trafikförvaltningen och leverantörerna avseende ersättningstrafik?
5. Hur avser förvaltningen att utveckla ersättningstrafiken vid akuta störningar?
6. Har trafikförvaltningen genom avtal tillgång till ersättningsbussar som lämpar sig till innerstadstrafik?