

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-01-13

Ärende
TN 2020-1583

Handläggare
Fredrik Cavalli-Björkman
08-686 3904
fredrik.cavalli-bjorkman@sl.se

Trafiknämnden
2021-01-26, punkt 11

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Svar på skrivelse angående trängsel i busstrafiken

Ärendebeskrivning

Vänsterpartiet har i en skrivelse daterad 2020-11-24 ställt frågor kopplat till trängsel i busstrafiken. I detta ärende återkommer Trafikförvaltningen härmed med svar på dessa frågor.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt skrivelsen från Vänsterpartiet daterad 2020-11-24.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

Förslag och motivering

1. *Hur har förvaltningen arbetat med att lösa trängselproblematiken på linje 179?*

Linje 179 är bland de linjer som med anledning av Covid-19-pandemin fått allra mest fokus när det gäller förstärkningar. En hög beläggning uppmärksammades tidigt under våren och åtgärder som vidtogs innefattade både akuta förstärkningar genom nyttjande av så kallade förfogandevagnar såväl som planerade förstärkningsturer. Givet det ansträngda personalläget pga. hög sjukfrånvaro under perioden mars-maj 2020 så uppmanades även trafikutövarna att beakta alternativa personallösningar, såsom anlitande av externa bussföretags resurser, för att möjliggöra utförandet av ordinarie samt förstärkt trafik för att förhindra att trängsel uppstår.

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-01-13

Ärende
TN 2020-1583

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Trafikförvaltningen tecknade även interimsavtal med trafikutövarna där viss ersättning utgår för sådant intag av externa förarresurser.

I rådande vintertidtabell är linjen förstärkt med, i båda riktningarna, 16 avgångar i morgonrusningen, 7 avgångar i mellantrafiken och 14 avgångar i eftermiddagsrusningen. Detta innebär ett trafikutbud om totalt ca 240 avgångar per vardag och en trafik som under rusningsperioder ger en turtäthet bättre än 5-min. All förstärkningsavgångar bedrivs dock inte på hela linjen, ett speciellt fokus finns på sträckan Spånga station – Kista centrum.

Trafikförvaltningen har även beviljat dispens till trafikutövaren för att använda röda bussar på linje 179 (som är en stombusslinje som normalt ska trafikeras med blåa bussar) i förstärknings- och rusningstrafik för att ge bästa möjliga förutsättningar att frigöra fordon till den omfattande trafikeringen.

2. Hur ser trängselsituationen ut på linje 179 nu när vi gått in i en andra våg av pandemin?

Trafikförvaltningen har analyserat beläggningen av sittplatser per timme och hållplats för linje 179 i båda riktningarna. Belastningen är störst i rusningstid och i riktning mot Kista på morgonen och omvänt på eftermiddagen.

Resurser som fordon och förare samt förutsättningar i vägnätet och gatumiljön, vilket påverkar bussarnas framkomlighet, är faktorer som begränsar möjligheterna till att ytterligare utöka trafiken.

Linje 179 utmärker sig också, även innan Covid-19-pandemi, för ett högt fuskåkande som bidrar till trängsel. Förare har svårt att hantera detta utan att hot och våld uppstår. Ordningsvakter har sedan en tid tillbaks haft ett skyddstopp för att arbeta med biljettkontrollanter om inte polisen deltar då även ordningsvakterna utsätts för hot och våld.

3. Hur har förvaltningen arbetat med att lösa trängselsituationerna där behoven är som störst?

Trafikförvaltningen har under rådande Covid-19-pandemi vidtagit ett antal åtgärder för att försöka minska förekomsten av trängsel:

- Förstärkningar och anpassningar av trafikutbudet med fokus på platser/tider där hög beläggning förekommer.

- Specifika förstärkningsinsatser för busstrafiken i samråd med sjukhusledning har riktats mot resande till och från större sjukhus.
- Specifika förstärkningar och omläggningar av busstrafiken har gjorts med anledning av avstängningar i spårtrafiken för planerade arbeten.
- Ytterligare förstärkningar i bussverksamheten sker genom nyttjande av så kallade förfogandevagnar. Dessa förfogandevagnar finns tillgängliga i alla trafikområden.
- Trafikutövarna har rekryterat och utbildat bussförare från turistbranschen för att kompensera för ordinarie förarens sjukfrånvaro och för att kunna hantera omfattande förstärkningar.
- Insamling och bearbetning av källdata från t.ex. spärrar, fordonsmonterad passagerarräknarutrustning, förarobservationer, observationer från biljettkontrollanter och kundvärdar samt granskning av kundsynpunkter för att regelbundet sammanställa lägesrapporter över trängseln i systemet.
- Kundvärdar på större hållplatser/bytespunkter/stationer för att vara behjälpliga med att informera om t.ex. placering på plattform eller när nästa avgång sker för att undvika trängsel.
- Biljettkontroller för att förhindra fuskåkande som till del består av resande som bidrar till trängsel och som inte skulle ha skett om inte det uppfattats att det är möjligt att åka "gratis".
- Dialog med skolor och kommuner för att få till stånd justerade startsluttider, distansundervisning och minimering av gruppresor under rusningsperioder.
- Dialog med större arbetsgivare för att förstå och tillgodose resebehov för personal som inte har möjlighet till distansarbete.
- Instruktioner till förarna att vid så kallad "Covid-trängsel" (50% av sittplatser upptagna) i möjligaste mån stänga dörrarna, skylta fullt och begära från trafikledning förstärkning.
- Betalvägranskknapp på kortläsaren/biljettmaskinen ändrad till en "Covid-knapp" som förarna trycker på när Covid-trängsel har uppstått för att förenkla förarnas inrapportering av trängsel.
- Kampanjer med uppmaningar till resenärer att undvika kollektivtrafiken och att hålla avstånd.
- Interimsavtal med trafikutövarna för att ge bästa möjliga förutsättningar för att bedriva så mycket trafik som möjligt.

4. Skulle behoven kunna tillgodoses enklare och bättre om busstrafiken inte drevs av olika operatörer i olika områden?

Oavsett samma eller olika trafikutövare så är frågan om hur behov av förstärkningstrafik tillgodoses beroende på tillgängliga resurser i form av t.ex. förare,

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-01-13

Ärende
TN 2020-1583

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

fordon, trafikledare och mekaniker. En eventuell omfördelning av resurser till en viss linje eller ett visst område sker alltid på bekostnad av annan trafik.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Fredrik Cavalli-Björkman
Chef trafikavdelningen



Angående trängsel i busstrafiken

Under september månad rapporterade media om allvarlig trängsel på bussarna. Stombusslinje 179 mellan Vällingby och Sollentuna var den linje i området Bromma/Sundbyberg/Solna/Sollentuna som fick överlägset flest klagomål. Uppåt 400 av de i genomsnitt 1500 inkomna rapporterna per vecka rörde linje 179, och värst drabbat av trängsel och fullsatta bussar var det på sträckan mellan Kista och Rinkeby. Detta visar tydligt var behovet är som störst, där människor bor som inte har möjlighet att arbeta hemifrån, styra över sin egen arbetstid för att undvika rusningen eller har tillgång till egen bil. Regionens Centrum för epidemiologi och samhällsmedicin visar i en ny rapport att dessa faktorer är bidragande till att gruppen med lägst inkomst har en fyra gånger högre risk att dö i covid-19 jämfört med den med högst. Rinkeby är ett av områdena som haft flest dödsfall till följd av covid-19 under våren ”för att boende i Järva inte har lyxen att jobba hemifrån” som Shilér Al Fouadi så träffsäkert uttrycker det i SVT Nyheters intervju den 19 november. När vi nu har gått in i en andra våg av pandemin är det oerhört viktigt att kollektivtrafiken förstärks där behoven i regionen är som störst, för att undvika trängsel och smitta bland de som inte har några alternativ än att ta bussen. Det handlar om människors liv, klass och rättvisa.

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

1. Hur har förvaltningen arbetat med att lösa trängselproblematiken på linje 179?
2. Hur ser trängselsituationen ut på linje 179 nu när vi gått in i en andra våg av pandemin?
3. Hur har förvaltningen arbetat med att lösa trängselsituationerna där behoven är som störst?
4. Skulle behoven kunna tillgodoses enklare och bättre om busstrafiken inte drevs av olika operatörer i olika områden?