|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  | Dnr N2014/2749/TE |
|  |  |

|  |
| --- |
| **Näringsdepartementet** |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |

Till riksdagen

Svar på fråga 2013/14:686 av Ardalan Shekarabi (S) Tillgången till information vid tågkaos

Ardalan Shekarabi har frågat mig vad jag tänker vidta för åtgärder för att öka resenärernas tillgång till tillförlitlig information i samband med tågkaos.

Inledningsvis vill jag säga att jag känner med alla de resenärer som blivit drabbade av den senaste tidens störningar på sträckan Uppsala–Stockholm. Kontaktledningsnedrivningen vid Myrbacken och efterföljande brand i slutet av maj orsakade en omfattande störning i tågtrafiken som påverkade många resenärer under långt tid, vilket är beklagligt. Den trafikinformation som levererades under dessa dagar motsvarade inte vad resenärerna, med all rätt, skulle kunna förvänta sig.

Det är viktigt att relevant information snabbt kommer ut i de kanaler resenärerna använder. Trafikverket leder störningshanteringen och ger bl.a. information på stationer samt via Läget i trafiken på Trafikverkets webbplats. Respektive järnvägsföretag ger bl.a. information ombord, på perronger och stationer och på respektive hemsida. Järnvägsföretagen beslutar också om ersättningstrafik. Kollektivtrafikmyndigheter har egna webbplatser för information.

För att kunna ge bra information har Trafikverket vidtagit en rad åtgärder under de senaste 2–3 åren. Som exempel kan nämnas störningsplaner överenskomna med operatörerna, samarbete kring information på plats vid en störning, förstärkt operativ ledning och utskick av meddelande med trafikinformation till alla nyhetsredaktioner vid en störning.

Den senaste tidens händelser visar dock att ovanstående åtgärder inte räcker sett till resenärernas förväntningar. Trafikverket ser att den största utmaningen är att alla inblandade aktörer i störningen behöver dela samma lägesbild för att kunna ge resenärerna samma information.

Informationen behöver också nå ut till resenärerna mycket snabbare än i dag. Därför har nu Trafikverket tagit initiativ till ytterligare förbättringar. För att dessa ska ge en effekt krävs ett utvecklat samarbete i branschen.

Ett exempel är koordineringen av ersättningstrafik med buss. I dag finns det många olika upplägg på hur ersättningsbussar beställs och sedan koordineras. Trafikverket kommer därför att studera denna fråga tillsammans med branschen för att se vilka förbättringar som kan göras då det är tydligt att det behövs en gemensam och koordinerande funktion för bussersättning.

Ett annat exempel är utvecklad branschsamverkan. Trafik Stockholm – som hanterar störningar och trafikinformation på vägarna i Stockholmsområdet – är ett gott exempel på en utvecklad samverkan mellan Trafikverket och Stockholms stad för att förse bilburna stockholmare med snabb och relevant trafikinformation. Genom att vara fysiskt samlokaliserade skapas snabbt en gemensam lägesbild och beslutsvägarna kortas, vilket i slutändan gynnar trafikanterna.

Trafikverket fortsätter nu utveckla detta samarbete och inkluderar även järnvägssidan. I Skåne har samarbete redan inletts med Skånetrafiken, som har en representant i Trafikverkets trafikcentral i Malmö. Göteborgs stad sitter i trafikcentralen i Göteborg och motsvarande diskussion pågår med Västtrafik. På nationell nivå inleds nu ett pilotprojekt tillsammans med nationella operatörer, bland annat SJ AB, avseende stärkt informationsutbyte. Erfarenheterna från Skåne visar på att samlokaliseringen leder till bättre information i stört läge och inte minst bättre koll på ersättningstrafik.

För att skapa en robust och tillförlitlig järnväg genomför regeringen dessutom den största satsningen någonsin på järnvägsunderhållet i Sverige över en längre period. Jämfört med 2006 då Socialdemokraterna, med stöd av Vänsterpartiet och Miljöpartiet, styrde Sverige, har underhållsanslaget fördubblats till dagens nivå.

Stockholm den 17 juni 2014

Catharina Elmsäter-Svärd