

Handläggare  
Ragna Forslund  
08-686 1959

## Yttrande över motion 2011:36 om åtgärdsprogram för en fungerande kollektivtrafik vintertid

Erika Ullberg, Rolf Lindell och Anita Johansson (S) har i rubricerad motion under nio punkter föreslagit åtgärder relaterade till kollektivtrafiken under vintertid.

Nedan kommenteras och besvaras respektive punkt i motionen.

- **”Upprätta en beredskapsplan för svår väderlek med fokus på ett fungerande stomlinjenät”**

Beredskapsplaner existerar redan för samtliga trafikslag inom SL-trafiken och således finns också riktlinjer för hur trafiken ska omdirigeras vid större störningar. SL har en övergripande krisberedskap som kallas in vid stora avvikelser i trafiken, även på grund av väderlek. SL:s VD är ordförande för krisberedskapen. Tjänsteman i beredskap finns dygnet runt för att ta övergripande beslut och hantera akuta avtalsfrågor som till exempel att omdirigera trafiken.

Respektive trafikentreprenör har också upprättat beredskapsplaner där de har planer för information, internkommunikation och hur trafiken skall prioriteras. I likhet med pendeltågstrafiken prioriterar bussentreprenörerna stomtrafiken.

- **”Utred frågan om bussar helt eller delvis ska utrustas med vinterdäck”**

Många trafikområden har redan vinterdäck - och samtliga trafikområden utrustar inför vintersäsongen bussarnas drivhjul med nya däck med grovt mönster. I exempelvis det framlyfta exemplet Nacka och Värmdö har just hela bussflottan regummerade vinterdäck på drivhjulen och vissa busstyper är utrustade med helt nya vinterdäck för vintersäsongen år 2011/2012.

Under denna vinter pågår fortsatta försök med s k ”Ice-grip”-däck. Denna typ av däck har ett förstärkt mönster i syfte att nå än bättre väggrepp på vintervägar. Trots att både Arriva och Nobina hade Ice-grip-däck på flertalet bussar förra vintern hjälpte inte dessa däck då det var ett extremt oväder den 10-11 februari. Utvärderingar av var Ice-grip-däck gör bäst nytta sker i slutet av säsongen. Som exempel kan emellertid nämnas att kostnaden för att utrusta enbart bussentreprenören Keolis bussar i Stockholms län (ca 1500 st) med sådana däck uppskattas till 75 miljoner kronor

(investering), plus en årlig kostnad om 20 MKR. Utöver trafikentreprenörernas merkostnader tillkommer behovet av utrymmen i depåer för förvaring som också skulle medföra en merkostnad för SL.

Dubbdäck anses av de däckexperter trafikentreprenörerna anlitar inte vara ett alternativ i Stockholms län. Anledningen till detta, förutom miljö – och bullerskäl, är att våra vägar oftast inte är snöbelagda. Det innebär att dubbar från bussarna (som övriga tunga fordon) skulle slitas ur däcken snabbt. Dessutom skulle dubben riva upp vägbanan så att det blev gropar i vägbanan som skulle fyllas med vatten som sedan skulle frysa till is och göra vägarna mycket hala samt öka partikelhalten i luften.

- **”Uppvakta regeringen med förslag på utökade resurser till Trafikverket till underhåll”**

SL delar uppfattningen om att de underhålls- och reinvesteringsåtgärder som hittills genomförts i järnvägens infrastruktur inte har varit tillräckliga. Detta beskrivs även tydligt av Trafikverket i den pågående kapacitetsutredningens del ett, d.v.s. den del som var ute på remiss under år 2011 och där rapporten lämnades till regeringen i höstas.

SL kan inte bedöma hur stora medel Trafikverket kan behöva, men i ovanstående rapport föreslår Trafikverket, utöver investeringsåtgärder, åtgärder för att ”återställa anläggningarna till de nivåer som de designats för genom att åtgärda det uppdämda behov som finns i anläggningarna”. Trafikverket anger att det för Mälardalen finns ett behov av 17 miljarder kronor för underhåll och reinvesteringar under åren 2012- 2021, vilket inkluderar det uppdämda behov som finns. För hela landet uppges behovet vara 63 miljarder kronor. I SL:s remissvar såg vi inget skäl att anta något annat än att Trafikverket gjort rätt bedömningar avseende behovet.

Ärendet ligger f.n. för beslut hos regeringen.

- **”I avtal med bussentreprenörerna tillse att förarutbildningen intensifieras vad avser körning i modd och halka”**

Utbildning är mycket viktigt. Höga krav ställs också på förarna genom Yrkeskompetensbeviset (YKB) som infördes för några år sedan där trafiksäkerhet ingår som en del av utbildningen. YKB innebar en stor kompetenshöjning hos förarkåren. Denna satsning har som exempel kostat SL ca 80 miljoner kronor år 2011, exklusive kostnader för nya avtal. En behovsanalys bör göras innan ytterligare utbildningar läggs till, t ex kan förslaget på utbildning i halkkörning absolut vara intressant. SL:s analyser pekar dock på att inställda bussturer vid halka sällan beror på undermålig utbildning hos förarna utan snarare på att trafikentreprenörerna bedömer att resenärernas säkerhet äventyras.

- **”I brist på avisningsmöjlighet ”rasta” pendeltåg på natten”**

Ett av SL:s problem under vintertid är att pendeltågsfordonen riskerar bli nedsnöade och nedisade. Att nattetid köra omkring fordon (att ”rasta” vagnarna) löser inte själva problemet utan snarare riskerar det att förvärra situationen då det är under körning som is och snö samlas under och i fordonen.

En annan avgörande aspekt i frågan är det faktum att SL inte fritt disponerar infrastrukturen. Det är Trafikverket som fördelar de tåglägen som finns att tillgå för SL och andra tagentreprenörer. Trafikverket måste ta hänsyn till och sörja för all godstrafik som belastar tågnätet nattetid samt de många banarbeten som måste utföras, inklusive nödvändiga snöröjningsarbeten - det vill säga allt arbete som inte kan utföras under normal trafiktid, dagtid. Det finns således inte hur som helst plats för pendeltågsfordonen att köra omkring på spåren nattetid.

I nuläget kan också nämnas att SL har byggt anläggningar för förebyggande avisning med glykol i Bro och Södertälje vilka är installerade och klara för drift. SL har även projekterat för och har för avsikt att bygga anläggningar för avhjälpande avisning med varmluft eller vatten i Södertälje under år 2012. Detta utförs som en förstärkning till den anläggning för avisning som finns i Älvsjödepån. SL:s mål och förhoppning är att dessa sammantagna åtgärder skall förbättra situationen för denna och kommande vintrar.

- **”I samverkan med berörda entreprenörer identifiera besvärliga hållplatser och föreslå åtgärder”**

Bussentreprenörerna är medvetna om vilka hållplatser och linjesträckor som är besvärliga och åker ut på dessa regelbundet för att kontrollera – och i förekommande fall också förbättra - läget under svåra förhållanden. Entreprenörerna för också löpande diskussioner med såväl kommuner som väghållare i syfte att ständigt förbättra förutsättningarna för busstrafiken, speciellt gällande svåra sträckor. Stor vikt läggs vid förbättringar utifrån tidigare års erfarenheter. Detta gäller även sandning. Hållplatser som konstateras vara felplacerade flyttas också, permanent eller tillfälligt.

SL kan inleda diskussioner med kommuner och Trafikverket om ombyggnad och värme på hållplatserna om det anses vara möjligt.

- **”Förbättra dialogen med väghållarna om snöröjningen”**

Som framgår av svar på föregående punkt så för samtliga bussentreprenörer löpande diskussioner med såväl kommuner som väghållare kring snöröjningen. När trafikentreprenörer gör bedömningen att de inte får gehör och rätt resurser av kommunerna vänder de sig till SL för hjälp i dialogen.

- **”Inrätta en sammanhållen störningsinformation och utrusta trafikvärdarna med sådan teknik att de kan bistå med aktuell information ”**

SL (och SL:s trafikentreprenörer) ser vikten av att trafikvärdarnas handdatorer är kopplade mot SL:s system, som trafikentreprenörerna själva förser med trafik- och störningsinformation. I SL:s nyare trafikavtal är det redan aktuellt, t.ex. gällande bussavtalen Huddinge/Botkyrka/Söderort och Nacka/Värmdö. Trafikvärdarna inom dessa avtalsområden är uppkopplade mot bland annat sl.se. På sikt kommer även detta bli aktuellt för övriga avtalsområden, då det finns ett avtalskrav att trafikentreprenörerna ska ge korrekt, aktuell trafikinformation kombinerat med en ekonomisk drivkraft.

- **”Modernisera störningsinformationen och nyttja sociala medier såsom Facebook och Twitter ”**

SL har genomfört en rad aktiviteter i syfte att öka den tekniska stabiliteten:

- Ny servermiljö med flera ”lastdelade” webbservrar
- Utökad bandbredd
- Uppgraderad mjukvara
- Utökad servicenivå från driftleverantören av webbservrarna till beredskap dygnet runt

Vad gäller sociala medier kommer SL under april starta upp aktiv närvaro och kunddialog på Facebook. Där kan vi både informera och svara på frågor rörande störningar. Samtidigt kommer vi även på sl.se lansera möjlighet till öppen dialog mellan SL och resenärer. I den smartphoneversion av sl.se vi nu utvecklar ska det också vara lätt för användare att dela vidare störningsinformation till både Facebook och Twitter.

Twitter har vi valt att aktivera senare utifrån låg nyttjandegrad hos våra resenärer. Dock kommer SL under året prova att använda Twitter bl a för att kommunicera vid stora störningar. Vi undersöker också hur vi kan använda Twitter för att automatiskt distribuera vår störningsinformation.

**Förslag till beslut**

Trafiknämnden föreslås besluta att uppdra åt SL

att översända förvaltningschefens förslag till yttrande till Landstingsstyrelsens förvaltning, samt

att förklara paragrafen omedelbart justerad

Anders Lindström  
Förvaltningschef

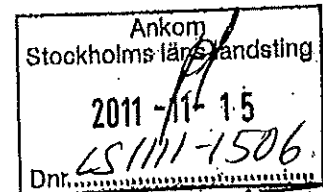
Ragna Forslund  
Trafikdirektör

**Bilaga**

Motion 2011:36 av Erika Ullberg (S) m fl om åtgärdsprogram för en fungerande kollektivtrafik vintertid



Stockholms läns landsting



MOTION  
2011-11-10

Robert Ullberg

2011:36

## Motion av Erika Ullberg (S) m fl om åtgärdsprogram för en fungerande kollektivtrafik vintertid

En välfungerande kollektivtrafik är en grundläggande förutsättning för att hela länet ska kunna utgöra en gemensam bostads- och arbetsmarknad. De senaste årens vintrar har gett allför omfattande konsekvenser för SL-trafiken. Oavsett om det är tillkortakommanden hos SL, entreprenörer eller väghållare har Stockholms län inte klarat av att upprätthålla en välfungerande kollektivtrafik vintertid.

En modern storstadsregion kan inte stänga ned trafiken vid ett snöfall. Stockholms län måste fungera även vintertid och ha beredskap och handlingsplaner för vilka åtgärder som ska vidtas vid störningar. En rad åtgärder har förvisso vidtagits. Åtgärderna i sig är bra men problemet är att de riskerar att vara otillräckliga om vi får ytterligare en snörik vinter.

Ingen inbillar sig att det finns en enda enkel lösning på problemen. Tvärtom behövs åtgärder på både kort och lång och kort sikt. Vi Socialdemokrater har en rad förslag på konkreta åtgärder som kan genomföras i närtid.

### 1. Upprätta en beredskapsplan

Kollektivtrafiken är en samhällsnytta. När den inte fungerar får det stora och omfattande efterverkningar för såväl enskilda människor som näringsliv och offentlig verksamhet. När det gäller pandemier, terrorangrepp och andra hot finns beredskapsplaner. Självklart ska SL ha en beredskapsplan för kraftig påverkan på trafiken beroende på väderlek. När en klass 2-varning går ut bör organisationen följa en på förväg uppgjord plan vad gäller såväl internkommunikation, information till resenärer samt vilken trafik som ska prioriteras.

För pendeltågstrafiken har redan Trafikverket tagit fram en plan för vilken trafik som ställs in först vid störningar. Utöver vissa fjärrtåg och godstrafik så ställs pendeltågens insatståg in. Istället koncentrerar man sig på den fasta kvartstrafiken. Samma plan bör finnas för busstrafiken. Stombussnätet borde prioriteras. Genom att i första hand glesa ut och ställa in övrig trafik frigörs också fordon. Kortare bussar



kan då trafikera stombussnätet. Det är av vikt eftersom ledbussarna oftare har större problem i kraftigt snöfall och halka.

Att entreprenörer själva ska kunna fatta beslut om att ställa in all trafik är inte tillfredställande. I en situation av t.ex. storm, pandemi eller terrorhot måste en sammanvägning göras mellan olika behov och intressen och övergripande beslut fattas av personer med krisledningskunskap och politiskt mandat.

## 2. Byt till vinterdäck

Bussarna i SL-trafiken kör på så kallade all-round däck. Det finns skäl att under snörika vintrar byta till vinterdäck. Swebus kör sin långdistans trafik helt med vinterdäck och har uppgett att de även under förra årets snörika vinter inte har behövt ställa in någon trafik pga snö. Idag finns trafikforskare som menar att väggreppet vid hållplatser och bussfiler skulle kunna förbättras om en mindre andel av bussarna utrustades med dubbdäck. Ett litet antal räcker för att "rugga" upp vägbanan och förbättra greppet för övriga bussar. Det finns även andra modeller. I Luleå kör busstrafiken med dubbdäck på det främre hjulparet och odubbade vinterdäck på de bakre. Bussar i SL-trafiken bör helt eller delvis köras med vinterdäck. Framförallt ska vissa garage som kör i områden där det inte finns något alternativ till busstrafiken byta däck. Att länets främsta tillväxtkommuner, Nacka och Värmdö, helt förlorar sin busstrafik vid ett kraftigt snöfall är helt orimligt.

## 3. Ge Trafikverket tillräckliga resurser

Huvuddelen av de omfattande problemen i pendeltågstrafiken härrör från fel på den spåranläggning som Trafikverket ansvarar för. Den är banfel, signalfel och problem med nedisade växlar.

Regeringen har nyligen föreslagit utökade resurser till Trafikverket. Utökningen svarar dock fortfarande inte upp mot de omfattande behoven. Ska pendeltågen ha en rimlig möjlighet att gå i tid krävs att regeringen tillför de resurser som krävs.

## 4. Intensifiera förarutbildningen

Det är svårt att köra i halka och modd. Förarens erfarenhet och utbildning kan vara avgörande. Alla bussförare borde ges utbildning i halkkörning och möjligheter att regelbundet uppdatera sina kunskaper. Inför vinterhalvåret bör alltid alla förare få en genomgång. Informationssystem för att sprida gjorda lärdomar hos förarna själva om t.ex. specifika egenskaper hos olika fordon bör utvecklas.



## 5. "Rasta" pendeltågsfordon på natten

Ett återkommande problem i pendeltågstrafiken vid snö och kyla är fordonsbrist till följd av nedisade tåg. Föregående vinter var Älvsjödepån den enda avisningsanläggningen som fungerat som avsett. Tidigare entreprenörer har med framgång prövat att "rasta" fordonen genom att köra dem nattetid. Utöver att de då hålls varma och isfria så för det dessutom med sig fördelen att det ger en viss snöröjande effekt på spåren.

## 6. Identifiera besvärliga hållplatser

I flera fall kan vägarna vara farbara medan busshållplatserna vållar problem. Vissa busshållplatser har återkommande problem med halka. Det kan röra sig om en liten backe som i kombination med snömodd gör att bussar ideligen kör fast. Vissa stora hållplatser med återkommande problem kan behöva byggas om. Det bör också övervägas om vissa hållplatser ska vara utrustade med värme i gatan för att helt undvika problemen. Sandningen bör intensifieras på besvärliga platser.

## 7. Förbättra snöröjningen och dialogen med väghållarna

Snöröjningen varierar på olika håll i länet. Självklart är det så att alla väghållare regelbundet behöver utvärdera sina insatser. Samtidigt måste dialogen mellan SL, entreprenörer och väghållare förbättras. Utan möjligheter till snabb kontakt är det svårt att göra bedömningar av trafikläget.

## 8. Se till att trafikvärdarna har rätt information

Många har vittnat om att de trafikvärdar som ska bistå resenärerna med information ofta inte har relevanta uppgifter om vad som hänt, om ersättningstrafik och vilken trafik som fungerar. Det är ett enormt slöseri med resurser att ha personal ute i trafiken om de inte kan bistå med rätt information och det skapar enorm frustration hos resenärerna.

Det behöver inrättas en sammanhållen störningsinformation över trafikslagen och trafikvärdarna måste utrustas med sådan teknik att de kan bistå med aktuell information och alternativa resvägar.

## 9. Modernisera störningsinformationen

Tyvärr har störningsinformationen inte utvecklats så väl som man hade hoppats. Närvaron i sociala medier är nästintill obefintlig och informationen som nås via





mobilen eller webben är tyvärr inte alltid tillförlidlig. De senaste vintrarna har dessutom SL:s hemsida gått ned när söktrycket blivit för stort.

Vi Socialdemokrater vill inrätta en sammanhållen störningsinformation som kan informera via hemsidan och mobiltjänster. SL behöver också modernisera sitt sätt att kommunicera och nyttja sociala medier som Facebook och Twitter.

Ett lysande exempel på hur man med små medel kan nå ut med mycket bra information var den "blogg" som två reportrar på Nacka-Värmdö-posten publicerade på tidningens hemsida under hela den februarifredag i vintras då busstrafiken i praktiken låg helt nere.<sup>1</sup> De letade upp viktiga fakta, ringde runt och försåg invånarna i Nacka och Värmdö med information om såväl bussar, skolskjuts, åtgärder och förväntad trafikstart. Det vore något för SL i samarbete med tidningar, kommuner eller andra aktörer att ta efter.

SL borde vidare bygga ut och nyttja realtids- och informationstavlor. Det är oförlåtligt att befintliga kanaler inte används när trafiken slagits ut. Om SL inte kan ge aktuell information är det bättre att släcka ned realtidstavlor än att de visar konsekvent fel i flera timmar.

Med anledning av ovanstående föreslår vi landstingsfullmäktige att uppdra åt Trafiknämnden


- att upprätta en beredskapsplan för svår väderlek med fokus på ett fungerande stomlinjenät,
- att utreda frågan om bussar helt eller delvis ska utrustad med vinterdäck,
- att uppvakta regeringen med förslag på ökade resurser till Trafikverket till underhåll,
- att i avtal med bussentreprenörer tillse att förarutbildningen intensifieras vad avser körning i modd och halka,
- att i brist på avisningsmöjligheter "rasta" pendeltåg på natten,
- att i samverkan med berörda entreprenörer identifiera besvärliga hållplatser och föreslå åtgärder,

<sup>1</sup> <http://www.nvp.se/Nacka/Nacka/JUST-NU-All-busstrafik-inslallid/>



- att förbättra dialogen med väghållarna om snörröjningen,
- att inrätta en sammanhållen störningsinformation och utrusta trafikvärdarna med sådan teknik att de kan bistå med aktuell information,
- att modernisera störningsinformationen och nyttja sociala medier såsom Facebook och Twitter.

Stockholm den 10 november

  
Erika Ullberg

  
Rolf Lindell

  
Anita Johansson