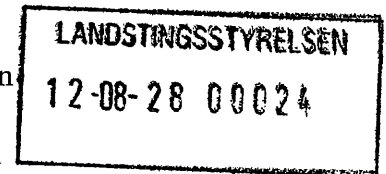


Landstingsstyrelsen

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

Föredragande landstingsråd: Christer G Wennerholm

Ärendebeskrivning

Motionärerna föreslår ett åtgärdsprogram för en fungerande kollektivtrafik.

Förslag till beslut

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

*att anse motionen besvarad.***Landstingsrådsberedningens motivering**

Kollektivtrafiken är navet i Stockholms län och får vardagen att gå ihop för alla dem som pendlar till bland annat jobb och skola. Ibland råder dock extrem väderlek. Trafikentreprenörerna ansåg att det var alldeles för farligt att köra ordinarie busstrafik den februaridag som motionärerna åsyftar. Trafiknämnden kommer aldrig att tumma på vare sig säkerheten eller kvaliteten i kollektivtrafiken. Ifall Trafiknämndens förvaltning eller entreprenörerna anser det trafikfarligt att köra ordinarie trafik kommer vi aldrig att forcera fram trafik, som kan riskera resenärernas säkerhet.

Däremot måste Trafiknämnden vara beredd på att snörika och kalla vintrar kan drabba kollektivtrafiken i vårt län. Därför har nämnden tagit fram en beredskapsplan för den här typen av händelser. I dag har Trafiknämnde beredskapsplaner för samtliga trafikslag. Det finns också en övergripande krisberedskap, som kallas in vid större avvikelser i trafiken. Operativt ansvarig är Trafiknämndens förvaltningschef.

Respektive trafikentreprenör har också utarbetat beredskapsplaner där de har riktlinjer för bland annat information, internkommunikation och för hur trafiken ska prioriteras. I likhet med pendeltågstrafiken ska bussentreprenörerna prioritera stomtrafiken.

Flera trafikområden har redan vinterdäck till sina fordon. Övriga områden utrustar bussarnas drivhjul med nya däck med grovt mönster inför säsongen. I Nacka och Värmdö, som motionärerna väljer att lyfta fram, har hela bussflottan regummerade vinterdäck på drivhjulen. En del bussmodeller var dessutom utrustade med helt nya vinterdäck.

Trafiknämnden följer också försöken med så kallade Ice-grip-däck och en utvärdering om var den här typen av däck gör bäst nytta kommer att göras.

Efter årtal av försummelse har Regeringen sedan 2006 påbörjat en historisk satsning på att restaurera och modernisera järnvägsnätet. Det är ett historiskt steg mot en modernare infrastruktur på våra järnvägar. För Stockholms län är det av stor vikt att viktiga infrastrukturinvesteringar kommer på plats, såsom Citybanan, eftersom ett kapacitetsstarkt järnvägsystem är en nödvändighet för regionens och därmed hela Sveriges tillväxt.

Självklart ska förarna som kör buss i SL:s regi även ha adekvat utbildning om bland annat körning i halka och snömodd. Yrkeskompetensbeviset, som förvaltningen införde för några år sedan, har märkbart höjt kompetensen hos bussförarna. Enligt förvaltningen beror inte heller inställda bussturer i första hand på en rådande kompetensbrist vad gäller halkkörning utan för att entreprenörerna bedömt att resenärernas säkerhet skulle kunna äventyras.

Att rasta pendeltågsfordon nattetid skulle i vissa fall kunna förvärra problemen med snö- och isbildning på pendeltågen, eftersom snö och is ofta bildas vid körning av fordonen. Dessutom måste förvaltningen ta hänsyn till de tåglägen som Trafikverket anvisar pendeltågen. Spårutrymmet ska även upptas av gods- och annan persontrafik.

De senaste åren har nya anläggningar byggts för förebyggande avisning av fordon i Bro och Södertälje. Dessutom ska en ny anläggning för avhjälpande avisning byggas i Södertälje som en förstärkning till anläggningen i Älvsjö.

Entreprenörerna för fortlöpande diskussioner om väghållningen med kommuner och väghållare för att vägarna ska vara plogade och farbara. Det är självklart av yttersta vikt att Trafiknämndens förvaltning tar del av dessa

diskussioner och att rutinerna fungerar i allmänhet men i skarpa lägen i synnerhet.

Landstingets satsningar på en bättre trafik- och störningsinformation har gett resultat. Det är fortsatt viktigt att trafikvärdarnas handdatorer är kopplade mot SL:s system som trafikentreprenörerna fortlöpande förser med aktuell realtidsinformation. Under våren har SL också startat en Facebook-sida där resenärerna kan ställa frågor och ta del av aktuell information.

Trafiknämndens förvaltning ska ha god beredskap vid oförutsedda händelser och resenärerna ska kunna ta del av aktuell trafikinformation såväl före, under som efter resan.

Beslutsunderlag

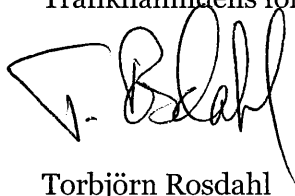
Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 24 maj 2012

Motion 2011:36

Trafiknämndens protokollsutdrag den 24 april 2012

S- och V-ledamöternas reservation

Trafiknämndens förvaltnings tjänsteutlåtande den 22 mars 2012



Torbjörn Rosdahl



Christer G Wennerholm



Hans-Erik Malmros

Landstingsstyrelsen

Ankom Stockholms läns landsting
2012 -05- 24
Dnr. LS1111-1506

Rotelet III

**Yttrande över motion 2011:36 av Erika Ullberg (S) om
åtgärdsprogram för en fungerande kollektivtrafik
vintertid****Ärendebeskrivning**

I motionen föreslås landstingsfullmäktige besluta att ge trafiknämnden i uppdrag att införa ett åtgärdsprogram som ska förbättra kollektivtrafiken vintertid.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 24 maj 2012
Motion 2011:36
Trafiknämndens protokollsutdrag den 24 april 2012
S-ledamöternas yttrande i trafiknämnden den 24 april 2012
Trafiknämndens förvaltnings tjänsteutlåtande den 22 mars 2012

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta
att anse motionen besvarad.

Förvaltningens förslag och motivering

I motionen föreslås landstingsfullmäktige besluta att ge trafiknämnden i uppdrag att upprätta en beredskapsplan för svår väderlek med fokus på ett fungerande stomlinjenät, utreda frågan om bussar helt eller delvis ska utrustas med vinterdäck, uppvakta regeringen med förslag på utökade resurser till Trafikverket till underhåll, i avtal med bussentreprenörer se till att förarutbildningen intensifieras vad avser körning i modd och halka, i brist på avisningsmöjligheter "rasta" pendeltåg på natten, i samverkan med berörda entreprenörer identifiera besvärliga hållplatser och föreslå åtgärder, förbättra dialogen med väghållarna om snöröjningen, inrätta en sammanhållen störningsinformation och utrusta trafikvärdarna med sådan teknik att de kan bistå med aktuell information samt modernisera störningsinformationen och använda sociala medier såsom Facebook och Twitter.

Trafiknämndens förvaltning anger i sitt yttrande att beredskapsplaner redan existerar. Många trafikområden har redan vinterdäck och samtliga trafikområden utrustar bussarnas drivhjul med nya däck med grovt mönster inför vintersäsongen. Storstockholms lokaltrafik (SL) ser inget skäl att anta något annat än att Trafikverket gjort rätt bedömningar avseende behovet av resurser till underhåll. Inställda bussturer vid halka beror sällan på undermålig utbildning hos förarna utan snarare på att trafikentreprenörerna bedömer att resenärernas säkerhet äventyras.

Enligt yttrandet är 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 problemet utan snarare riskerar det att förvärra situationen då det är under körning som is och snö samlas under och i fordonen. 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. När trafikentreprenörer gör bedömningen att de inte får gehör och rätt resurser av kommunerna vänder de sig till SL för hjälp i dialogen. SL 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. På sikt kommer även detta bli aktuellt för övriga avtalsområden.

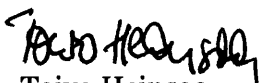
SL har genomfört en rad aktiviteter i syfte att öka den tekniska stabiliteten.

Vad gäller sociala medier har SL under april startat upp aktiv närvaro och kunddialog på Facebook med - som det bedöms - mycket goda resultat. På www.sl.se kommer att lanseras möjlighet till öppen dialog mellan SL och resenärer. I den smartphoneversion av sl.se som nu utvecklas ska det också vara lätt för användare att dela vidare störningsinformation till både Facebook och Twitter.

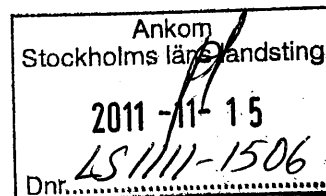
Med hänvisning till det yttrande som trafiknämndens förvaltning har lämnat anser förvaltningen att motionen ska anses besvarad.

Miljökonsekvenser av beslutet

I enlighet med landstingets miljöpolitiska program Miljöutmaning 2016 har hänsyn till miljön beaktats och bedömningen är att det inte är relevant med en miljökonsekvensbeskrivning i detta ärende.



Toivo Heinsoo
Landstingsdirektör



MOTION

2011-11-10

Robert Ull

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 långdistanstrafik 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 tillförlitlig. 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.¹ 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 realtidstavlorna 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 utökade 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,

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



- att förbättra dialogen med väghållarna om snöröjningen,
- 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

Trafiknämnden

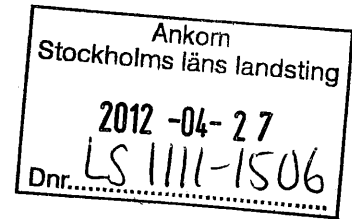
PROTOKOLLSUTDRAG

Nr 5/2012

Sammanträdesdatum
2012-04-24

Datum för justering 2012-04-24

Datum för anslag:



§ 62

Yttrande över motion 2011:36 om åtgärdsprogram för en fungerande kollektivtrafik vintertid
(TN 1204-0094)

I ärendet förelåg skrivelse 2012-03-22 från förvaltningschefen.

I ärendet yttrade sig Erika Ullberg (S) samt Gunilla Roxby Cromwall (V).

YRKANDEN

- 1) bifall till förvaltningschefens förslag till beslut;
- 2) bifall till S-ledamöternas förslag till tilläggsbeslut, vilket V-ledamoten stödjer bilaga 1.

Ordförande fann att trafiknämnden bifallit förvaltningschefens förslag till beslut, bilaga 1, samt avslagit förslaget till tilläggsbeslut.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt

- att översända förvaltningschefens förslag till yttrande till Landstingsstyrelsens förvaltning, samt
- att förklara paragrafen omedelbart justerad

RESERVATION

S- och V-ledamöterna reserverade sig mot beslutet att avslå förslaget till tilläggsbeslut.

Vid protokollet

Sara Catoni

Utdragsbestyrkande
Ingela Svanberg Ohlsson

FÖRSLAG TILL TILLÄGGSBESLUT

1 (1)

2012-04-24

TN XXXX-XX
TN 1204-0094

Trafiknämnden, ärende 15

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

Trafiknämnden föreslås besluta

- att rekommendera landstingsfullmäktige att bifalla motionen, samt
- att översända förvaltningschefens förslag till yttrande till Landstingsstyrelsens förvaltning samt att därutöver anföra följande:

Det är positivt att flera av de åtgärder som Socialdemokraterna föreslagit nu genomförs eller utreds. Det är t.ex. välkommet att SL äntligen finns på Facebook och att försök med nya däck görs. Tyvärr saknas fortfarande en sammanhållen störningsinformation.

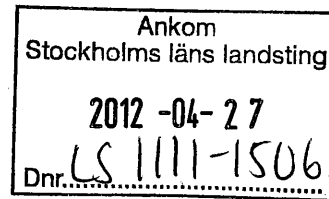
Flera av åtgärderna har tillkommit efter de stora problem som uppkommit i trafiken under två besvärliga vintrar. En mild vinter var mycket välkommen men har också medfört att vi inte vet om de åtgärder som vidtagits är tillräckliga. Vi Socialdemokrater tror att flera insatser behöver göras och att flera av dem inte är speciellt kostsamma – tvärtom. Det gäller t.ex. att ta fram en sammanhållen beredskapsplan utifrån de för respektive trafikslag som uppges finnas samt att bättre samordna och bistå entreprenörerna i deras arbete med att identifiera besvärliga hållplatser. Även dialogen med väghållarna om snöröjningen kan samordnas.

Frågan om utökade resurser till Trafikverket för att komma tillrätta med den besvärliga situationen i pendeltågstrafiken kräver ett agerande av regeringen. När regeringen inte ger Trafikverket tillräckliga resurser till underhåll av järnvägsnätet drabbas Stockholms pendlare hårt.

Handläggare
Ragna Forslund
08-686 1959

Datum
2012-03-22

Identitet
TN ~~XXXX-XXX~~



1204-0094

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 tågentreprenörer. 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
- Utökat 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