Region Stockholm

POSTLISTA

Trafiknämnden
Perioden 2021-02-05 – 2021-02-26

Trafiknämnden
2021-03-09

Datum	Från/till	Angående	Handläggning
2021-02-12 TN 2020-1265	NN	Begäran om omprövning av trafiknämnden	Svar
2021-02-11 TN 2021-0183	NN	Waxholmsbolagets ångbåtar	Ska besvaras
2021-02-24 TN 2021-0242	Boende i Finnbodabergets Seniorhus	Trafikförändringar busslinjer 53-54-55	Ska besvaras

Från: Skogvard Adam
Skickat: den 11 februari 2021 16:44
Till: 'anders.fallgren@live.se' <anders.fallgren@live.se>
Kopia: Registrator Trafikförvaltningen <Registrator.tf@sll.se>; Lundström Viktoria <Viktoria.Lundstrom@sl.se>
Ämne: Sv: Begäran om omprövning av trafiknämnden

Hej, Anders!

Jag tolkar det som att huvudfrågan i ditt meddelande är önskemålet om att nämnden ska ompröva frågan i helhet. Så vitt jag kan se har ditt önskemål redan skickats till rätt ställe. Jag är inte rätt person att svara på hur nämnden ställer sig till det, men jag har blivit ombedd att kommentera några av de övriga sakerna som du tar upp i ditt mejl, nämligen det som handlar om en möjlig analys som underlag till hanteringen av frågan om återköp under Corona-pandemin.

Rekommendationer med avrådan från att resa har utfärdats i omgångar med olika omfattning. För att ge en uppfattning om hur många periodbiljetter som var aktiva under tiden då pandemin inletts kan nämnas att antalet aktiva periodbiljetter den 1 april 2020 uppgick till drygt 400 000 stycken. Siffran inkluderar 30-dagarsbiljetter, 90-dagarsbiljetter och årsbiljetter (i priskategorierna vuxenpris och rabatterat pris).

Som du antagligen redan vet har SL inte möjlighet att göra avsteg från befintliga återköpsregler. Vid köp av årsbiljett ingår rätten till återköp, där villkor finns specificerade att ta del av inför köpet. Enligt återköpsvillkoren gör vi avdrag för värdet för biljetten för varje dag som går sedan biljetten aktiverades. Avdragsbeloppen specificeras här: https://sl.se/biljetter/biljettregler/aterkop-av-sl-biljetter/avdrag-per-dag-vid-aterkop-och-byten/ . Det innebär att årsbiljetten inte längre kan kompenseras efter ungefär 90 dagar, när avdraget per dag har uppgått till fullt biljettpris.

SL kör fortsatt full trafik och mer därtill i form av förstärkningstrafik. Samtidigt blöder kollektivtrafiken intäktsmässigt – både i Region Stockholm och i landets övriga regioner. Pandemin gör att SL beräknar en förlust på drygt 4 miljarder kronor under 2020. Detta sätter regionen i en mycket tuff ekonomisk sits.

Omfattande återköp av biljetter skulle ha mycket stor påverkan på Region Stockholms ekonomi. Beroende på vilka summor det handlar om kan det krävas att beslut tas på politisk nivå, antingen i trafiknämnden eller i regionfullmäktige. Kollektivtrafiken och sjukvården delar budget, vilket innebär att frågan måste vägas mot regionens andra behov. Inte minst vad gäller sjukvårdsförvaltningen.

För kännedom pågår just nu dialog mellan Svensk Kollektivtrafik (det vill säga samtliga kollektivtrafikhuvudmän i Sverige) och regeringen samt berörda departement kring hur ekonomisk kompensation ska se ut för kollektivtrafikhuvudmännen i och med det stora intäktsbortfallet.

I denna dialog ingår även möjligheter att få stöd för att kunna återbetala biljetter som inte har använts, men det finns inte någon överenskommelse på plats och därför kan SL inte svara för hur möjligheterna ser ut framöver. Vi följer naturligtvis läget noggrant.

Med vänlig hälsning,

_____
Adam Skogvard
Verksamhetsförvaltare för taxor och sortiment
Trafikavdelningen
Resenärsservice och försäljning
Direkt: 08-686 30 98 Mobil: 070-786 30 98

Region Stockholm
Trafikförvaltningen 105 73
Stockholm Lindhagensgatan
100 Telefon: 08-686 16 00 Fax:
08-686 16 06 www.sll.se

Från: Anders F <anders.fallgren@live.se>
Skickat: den 3 februari 2021 15:22
Till: Sandar Karoline <karoline.sandar@sll.se>
Ämne: Begäran om omprövning av trafiknämnden

Hej,

Under hösten 2020 tillskrev jag trafiknämnden angående hanteringen av periodkort under Corona-restriktionerna (brev bifogas). Oklart om mitt brev låg till grund för hanteringen, men trafiknämnden behandlade samma frågeställningen den 24 november 2020 genom att trafiknämnden besvarade en skrivelse från S (bifogas också).

Enligt beslutet som antogs av nämnden skulle skrivelsen ”betraktas som besvarad”. Såvitt framgick beslutades ingen övrig åtgärd.

Som huvudsaklig grund för beslutet anförde föredragande tjänstemän: ”Att förändra befintliga återköpsregler har inte ansetts motiverat. En eventuell förändring av reglerna för återköp kräver en omfattande analys av konsekvenserna”.

Man väger inte i beslutsunderlaget de motstående intressena mot varandra. Dvs. besväret för SL att göra en analys å ena sidan, mot den ekonomiska förlust det inneburit för mig och övriga stamkunder hos SL. Vi som valde att följa SL:s och Folkhjälsomyndighetens rekommendationer blev stående med i princip värdelösa periodkort. I mitt fall en direkt förlust på ca 8000:-.

Den analysen som behöver göras torde utifrån sett kunna begränsas till följande:

1. Hur många giltiga periodkort (över en viss längd) var i ”drift” när rekommendationen att avstå från kollektivtrafik infördes.
2. Erbjud innehavarna att återfå hela eller viss del av värdet genom ett tillgodohavande att använda för nya biljetter.
3. Det krävs ingen ändring av återköpsregler med tillhörande omfattande analys utan på grund av de extraordinära omständigheterna gör man ett särskilt undantag som kompenserar de som drabbas särskilt av situationen.

I ljuset av att frågan till synes behandlats på ett väldigt övergripande sätt **önskar jag att nämnden omprövar frågan** i sin helhet. I mina ögon står SL:s trovärdighet som legitim aktör på spel. Den ”bad-will” agerandet har skapat torde vara en betydligt större förlust för SL än de förlorade biljettintäkterna.

Vänliga hälsningar,

Anders Fällgren

Stockholm den 10 februari 2021

Till ledamöterna trafiknämnden i Region Stockholm

5 skäl för att redan nu planera ångbåtssäsongen med Norrskär och Storskär

Inledning

Vi är några kaptener inom de besättningar som arbetar med att köra, vårda och värna om regionens ångdrivna klenoder. För många av oss är det vår viktigaste arbetsuppgift och har varit det sedan 1980-talet.

1. Ångbåtarna är lämpliga corona-fartyg

Ångbåtarna är med sina många utomhusplatser, alla under tak, salonger med öppna planlösningar och dryga last- och passagerarkapacitet de bäst lämpade hålla-avstånd-fartygen om corona-smittspridningen fortsätter under sommaren. Såväl inomhus som utomhus är samtliga sittplatser fördelade på soffor och bänkar så att ingen passagerare har någon medpassagerare direkt framför eller bakom sig. För några år sedan hade fartygen tillstånd för ca 400 passagerare per fartyg så plats finnes ombord. Det är i övriga passagerarflottan inte lika vanligt att man kan hålla avstånd genom att placera sig bredvid varandra på valfritt avstånd. I ångfartygens matsalar är distansering med ett mindre antal sittande gäster lättare än i motorfartygens cafeterior som hållits öppna under hela corona-perioden. Tillgängliga ersättningsfartyg är nästan uteslutande mindre, med trängre utrymmen ombord och med lägre passagerarkapacitet.

2. Ångbåtarna är även lastdryga och lämpliga fartyg vid stor passagerartillströmning

Många bedömer att smittspridningen klingar av med planerad massvaccinering och dessutom minskar sommartid för att vi vistas mer utomhus och distanserat. Sannolikt kommer då ett ökat tryck på utflykts- och skärgårdsresor snabbt bli märkbart när plötsligt resenärerna tillströmmar vid fint väder. Främst inhemsk men även utländsk turism kommer sannolikt öka så fort reserestriktioner upphävs. De som reser med ångbåtarna väljer nästan uteslutande ett attraktivt resmål med en attraktiv avgångstid så ångbåtarna i sig genererar inte fler passagerare än det fina vädret eller övriga fartyg.

Bland annat beroende på sin dryga passagerarkapacitet är ångbåtarna redan sedan tidigare inplanerade på de största avgångarna från Strömkajen kl 10-13 mot bland de största resmålen Vaxholm, Grinda, Gällnö och Sandhamn med återresor på de tider då flest besökare väljer returresa. Det är inte alldeles enkelt att finna lämpligt ersättningstonnage som uppfyller kapacitetsbehoven. Om andra W-fartyg skall ersätta ångfartygen måste de i sin tur ersättas och då av inhyrt tonnage under hela säsongens fem månader från maj till september.

3. Lättare att ställa in trafik än att växla upp

Många branscher planerar nu för en återgång till mer normal verksamhet. Beträffande trafikplaneringen med och rustningen av ångbåtarna behöver den planeras redan nu för att kunna komma igång under maj månad. Skulle däremot corona-läget i samhället under senvåren visa sig innebära ett mindre resande än planerat, kan trafik lätt ställas in med ganska kort varsel. Numera trycks inte tidtabeller och trafikomläggningar bör kunna ske i olika reseplanerare med ca en veckas förvarning. Skulle däremot mindre trafik planeras, och denna sedan skulle visa sig otillräcklig, är det svårare att mobilisera resurser för utökad trafik.

4. Ångbåtarna underhålls och mår bäst i trafik

Att hålla ett fartyg i trafik är det bästa sättet att bevara och underhålla fartyget. Förutom att fartyget klassas, inspekteras och certifieras efter olika kontroller, är det i drift eventuella fel och reparationsbehov kan upptäckas på ett tidigt stadium. Förra säsongen blev fartygen liggande vid kaj och för varje år av stillaliggande blir igångsättande ett större projekt till en större kostnad. Många av våra besättningsmedlemmar, till exempel maskinister och eldare, behöver sjötid för att kunna behålla kompetensen och behörigheter men också arbete. Vi riskerar att våra erfarna besättningar tvingas söka sig till andra branscher och vi oroas över att de inte har möjlighet att återvända ifall fartygen blir stillaliggande ytterligare år.

5. Ångbåtarna utgör en effektiv grundstomme i trafiknätet

Den sedan 150 år väl beprövade fartygskonstruktionen med bogtillägg och kraftfulla maskiner gör att ångfartygen hinner med upp till 90 snabba brygganlöp per trafikdag. Ett ersättande motorfartyg behöver till exempel längre tid för att klara av Storskärs tidtabell med alla brygganlöp. Här i Stockholm tillhör skärgårdsångarna stadsbilden och ingår i stadens varumärke. Endast i Schweiz finns motsvarande reguljärtrafik med ångfartyg. På en och samma resa finns plats för alla typer av passagerare - skärgårdsbor, sommargäster, dagsresenärer, båtluffare och alla andra resenärer.

Sammanfattning

Ångfartygen är rymliga och utför ett bra kollektivtrafiksarbete samtidigt som de är symboler för Stockholm och skärgården. Oavsett corona-läget behövs de i skärgårdstrafiken!

Vänliga Hälsningar

Johan Jahnberg
Befälhavare Norrskär

Mårten Werle
Befälhavare Norrskär

Douglas Lenander
Befälhavare Storskär

Johan Bäckström
Befälhavare Storskär

2021-02-23
Till samtliga politiker i landstingets trafiknämnd

VILL NI ATT FOLK SKA RESA KOLLEKTIVT?

i så fall…GÖR OM och GÖR RÄTT

Trots massiva protester under remisstiden - ang trafikförändringar mm 2020/2021 (T21) Diarienummer TN 2019-1180, ärendemening : paketlösning linje 53,54,55 - så genomfördes trafikförändringen 13 december 2020.
MEN DEN FÖRBÄTTRINGEN SKEDDE PÅ BEKOSTNAD AV SENIORA BOENDE PÅ FINNBODABERGET !

I god tid innan nästa turlista börjar gälla protesteras mot förändringen av trafikdragningen av buss 53. Ni politiker och tjänstemän har verkligen försatt oss som har Danvikshem som enda hållplats i en ohållbar situation. Vi kräver att buss 53 ska återgå till att trafikera Danvikshems hållplats.

Olägenheterna med att buss 55 är den som trafikerar Danvikshems hållplats är följande:

- Mycket dålig turtäthet, bara 3 ggr/timme dagtid
- Ingen kvällstrafik till Danvikshem efter kl 21.39. Det går inte att ta buss hem efter ett tidigt biobesök. Alternativet blir att gå från Henriksdal vilket är en sträcka på dryga 600 meter i uppförsbacke. Därtill kommer den vanliga sträckan fram till porten på ca 400 meter.
- Hållplats Slussen är placerad halvvägs upp mot Hornsgatspuckeln. Det är en bra bit att gå därifrån till tunnelbanan dessutom med flera besvärliga gatukorsningar. Resandes mål är många gånger Centralen för vidare färd med en hel del bagage.
- Just hållplats Danvikshem samlar upp många passagerare från +55-boenden. 239 lägenheter ligger uppe på berget för cirka 400 seniorer.
- Åldersdiskriminering.

Varför vi vill ha buss 53 kvar:

- Tät turtäthet dagtid
- Möjlighet att komma hem med buss kvällstid
- Direktförbindelse till Centralen

VÅRT FÖRSLAG:
Samma förbättring, MEN UTAN ATT FÖRBÄTTRINGEN SKER PÅ BEKOSTNAD AV SENIORA BOENDE PÅ FINNBODABERGET !

Låt buss 55 i rusningstid förstärka resandet direkt från Henriksdal via Kvarnholmsvägen till Slussen så att passagerarna från Henriksdal kan tjäna in de sex minuterna som den vägen kortas.
Låt 53ans buss återgå till sin ursprungliga sträcka dvs trafikera Danvikshems hållplats.

Boende i Finnbodabergets Seniorhus

kaykarlsson@outlook.com

Från: Kay Karlsson
Skickat: den 6 maj 2020 16:17
Till: mats.bohman@nacka.se; registrator.tf@sll.se
Ämne: VB: remiss svar ang trafikförändring i SL trafiken 2020/2021 (T21)

Remissvar från Finnbodabergets Boendeförening Nacka ang trafikförändringar i SL-trafiken mm 2020/2021 (T21)
Diarienummer TN 2019-1180
Ärendemening: Paketlösning linje 53, 54, 55

Finnbodabergets Boendeförening med 170 seniorer, som nyttjar Danvikshems hållplats kräver att vår enda buss som har normal turtäthet linje 53 ska ha oförändrad linjesträckning och god turtäthet
som medger resor mot Stockholms city utan bussbyte vid Slussen. Detta är en säkerhetsfråga särskilt vid tidiga och sena bussturer.
SL´s förslag med buss 55 är dåligt, resenärsovänligt och ska inte genomföras.

Vår paketlösning för linje 53, 55 med vinster för alla resenärer inklusive för SL:

Linje 53: linjesträckning blir Henriksdalsberget – Danvikshem – Klippan – Slussen – Gamla Stan – osv dessutom när Vasagatan medger busstrafik igen – Centralen och Kungsgatan utan bussbyte.
Det skulle bli en mer säker och resenärvänlig linjesträckning. Extra viktigt för oss ca 3000 resenärer varav många seniorer och boende i området, gäster + personal på Elit hotell, besök och personal på Stiftelsen Danvikshem.

Linje 55: med en linjesträckning Tanto – Slussen – Henriksdalsberget via Kvarnholmsvägen– Finnberget med 15 minuters turtäthet
Det uppfyller kraven på ökad kapacitet och den viktiga tidsvinsten att sträckan Henriksdalsberget – Slussen minskas med 6 minuters restid.

Nacka 6 maj 2020

Margareta Ullhammar
Ordf. i Finnbodabergets Boendeförening