Region Stockholm

POSTLISTA

Trafiknämnden
Perioden 2021-02-26 – 2021-04-09

Trafiknämnden
2021-04-20

Datum	Från/till	Angående	Handläggning
2021-02-18 TN 2021-0183	NN	Waxholmsbolagets ångbåtar	Svar
2021-03-01 TN 2021-0063	Danderyds kommun	Begäran förslag till kontrollprogram	
2021-03-28 TN 2021-0352	NN	Busschaufförers lämplighet	Svar
2021-04-06 TN 2021-0397	NN	Kompensation SL-kort för resenärer 70+	Svar

Från:	Mattias Askerson
Till:	johan.jahnberg@gmail.com; douglas.lenander@telia.com; jojdbojd@hotmail.com; kaptenwerle@hotmail.com
Ärende:	Svar på brev
Datum:	den 18 februari 2021 16:02:04

Hej,

Tack för ert brev till koalitionens ledamöter i sjötrafikutskottet. De har läst ert brev och bett mig svara.

Det historiska tonnaget är en viktig del av Waxholmsbolagets uppdrag och en uppskattad siluett i Stockholms skärgård. Under 2020 tvingades trafikförvaltningen ställa det historiska tonnaget då trafik med dessa fartyg inte bedömdes lämpligt kopplat till Folkhälsomyndighetens direktiv.

Trafikförvaltningen har en löpande dialog med Blidösundsbolagets ledning om hur en eventuell uppstart av det historiska tonnaget kan ske till sommaren 2021. Ett inriktningsbeslut kommer att fattas i slutet av mars och styrande principer för en eventuell trafikstart kommer bl.a. att vara; hur många passagerare fartygen kan lasta med avseende på att minimera smittspridningen samt hur det allmänna smittläget ser ut i samhället under sommaren. Läget är svårbedömt i nuläget men förhoppningen är att åtminstone delar av tonnaget ska vara i drift under sommaren.

Åter igen tack för ert brev.

_____

Mattias Askerson
Regionrådssekreterare (M)
Trafikroteln | Region Stockholm

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

DANDERYDS KOMMUN
Miljö- och stadsbyggnadskontoret

Skrivelse

Datum
2021-01-21

Diarienummer
2018-141

Trafikförvaltningen
2021 -01- 26
Dnr:
Ink: ☐ Utg: ☐

AB STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK
VD David Lagneholm
Lindhagensgatan 100
10573 Stockholm

Begäran om förslag till kontrollprogram

Ärende

AB Storstockholms lokaltrafik (SL) och Region Stockholm (Regionen) har under en följd av år genomfört kapacitetsförstärkningar av Roslagsbanan norr om och söder om Danderyds kommun i syfte att möjliggöra ökad trafik på banan. I december 2013 ansökte SL om tillstånd till trafiken. Av ansökningshandlingarna framgår att den trafikökning som planeras är omfattande. År 2030 uppskattas sålunda sträckan Stockholms östra–Djursholms Ösby bli trafikerad av 656 alternativt 800 tåg per vardagsdygn (upp till 60 tåg per timma i högtrafik), vilket motsvarar en fördubbling jämfört med dagens förhållanden. Vidare planeras betydande hastighetsökningar för tågen.

Ärendet om tillstånd till trafiken, vari Danderyds kommun genom dess miljö- och hälsoskyddsnämnd (nämnden) var en av remissinstanserna, fullföljdes aldrig; SL återkallade ansökan i juni 2017 varför ärendet avskrevs från vidare handläggning.[1] Det är därför fortfarande en öppen fråga hur omfattande trafik på Roslagsbanan som är miljörättsligt tillåtlig, liksom det ännu är oklart vilka skyddsåtgärder, försiktighetsmått och begränsningar i verksamheten som kommer att erfordras för att förebygga, hindra, och motverka att verksamheten medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön (jfr 2 kap. 3 § miljöbalken).

[1] Länsstyrelsens i Stockholms län ärende dnr 5511-42384-2013 ang. ansökan från AB Storstockholms Lokaltrafik om tillstånd till järnvägstrafik på Rostagsbanan.

Postadress
Danderyds kommun
Miljö- och stadsbyggnadskontoret
Box 74
182 11 Danderyd

Besöksadress
Mörby Centrum
Kontaktcenter

Växel
08-568 910 00

E-post
www.danderyd.se/kontaktakommunen

Webb
www.danderyd.se

Prövningar om järnvägsplaner för kapacitetsutbyggnader har hittills skett i andra kommuner än Danderyd och, såvitt framkommit, utan ställningstagande till vilken trafikbelastning Danderyds miljöförhållanden kan tåla.

Såvitt nämnden kan bedöma fortskrider SLs och Regionens planering för ökad trafik på Roslagsbanan som om den ökade belastningen i Danderyd är möjlig. Nämnden ser som tillsynsmyndighet med oro på denna utveckling och ifrågasätter den planerade trafikökningens förenlighet med gällande tillåtlighetsregler enligt miljöbalken.

SL bereds mot denna bakgrund nu tillfälle att yttra sig i denna fråga. I enlighet med vad som utvecklas i det följande väntas SL *dels* inkomma med förslag till kontrollprogram för trafiken, *dels* presentera förslag till förbättrande åtgärder, *dels* redovisa rådande kunskapsläge i de särskilda frågor som väcktes i ärendet om tillståndsprövning och som ännu utestår obesvarade. Syftet med denna skrivelse är att ge nämnden underlag för att pröva frågor om tillsynsbehov och få en fullständig bild av den kommande trafikbelastningen på Roslagsbanan genom Danderyds kommun.

Begäran om förslag till kontrollprogram

26 kap. 19 § miljöbalken stadgar att den som bedriver verksamhet eller vidtar åtgärder som kan befaras medföra olägenheter för människors hälsa eller påverka miljön fortlöpande ska planera och kontrollera verksamheten för att motverka eller förebygga sådana verkningar. I samma bestämmelse anges också att den som bedriver sådan verksamhet eller vidtar sådan åtgärd också ska genom egna undersökningar eller på annat sätt hålla sig underrättad om verksamhetens eller åtgärdens påverkan på miljön. Vidare anges att den som bedriver sådan verksamhet ska lämna förslag till kontrollprogram eller förbättrande åtgärder till tillsynsmyndigheten, om tillsynsmyndigheten begär det.

Genom denna skrivelse begär miljö- och hälsoskyddsnämnden i Danderyd att AB Storstockholms lokaltrafik lämnar förslag till kontrollprogram avseende trafiken på och arbeten med Roslagsbanan.

Kontrollprogrammets främsta funktion är att för tillsynsmyndigheten visa hur verksamhetsutövaren avser att kontrollera att ställda miljökrav efterföljs

vid utbyggnaden och den fortsatta driften av Roslagsbanan. Nedan anges ett antal punkter som kontrollprogrammet förväntas innefatta.

Buller och vibrationer, allmänt

Förslag till kontrollprogram väntas innehålla:

- Beskrivning av de begränsningsvärden för buller och vibrationer som tillämpas för olika tider på dygnet
- Beskrivning av vilka skyddsåtgärder som vidtagits för att säkerställa minimal miljöpåverkan och för att klara kraven enligt miljöbalken samt åtgärder som kommer att vidtas framåt.
- Beskrivning av åtgärder vid avvikelser från fastställda värden för bullerstörningar och vibrationer såsom utredningar och förändringar av verksamheten samt efterföljande besiktning, kontroll och skadereglering.
- Beskrivning av belastning i form av vilken tågtrafik som kan förväntas innefattande tidtabeller och antal vagnar samt tomtågstrafik.

Buller och vibrationer – om- och tillbyggnadsskede

Om och tillbyggnad av anläggningen kan väntas medföra en ökad bullerbelastning i området kring Roslagsbanan. Detta kan innefatta om och tillbyggnad av anläggningen både i Danderyds kommun och andra kommuner.

Förslag till kontrollprogram väntas innehålla:

- Beskrivning av verksamhetsutövarens anmälan till tillsynsmyndigheten vid start och avslut av byggskede.
- Beskrivning av kontroll under byggskede såsom beräkningar eller närfältsmätningar i kombination med beräkningar. Förslagsvis görs kontroll inom en månad från det att arbetena har påbörjats.
- Beskrivning av kontroll vid förändringar av metoder, omplacering av ljudalstrande utrustning eller annan användning av maskinell utrustning som på ett väsentligt sätt antas kunna förändra ljudbilden.
- Beskrivning av underrättelse till tillsynsmyndigheten i det fall värden överskrids samt beskrivning av uppföljande kontroll inom tid som tillsynsmyndigheten bestämmer.
- Beskrivning av belastning i form av vilken tågtrafik som kan förväntas innefattande tidtabeller och antal vagnar samt tomtågstrafik.

Buller och vibrationer – driftskede

Förslag till kontrollprogram väntas innehålla:

- Beskrivning av den kontroll inklusive bullermätningar som ska ske under driftskede och vid förändringar i verksamheten som kan påverka bullerförhållandena.
- Beskrivning av den uppföljande kontroll som ska ske och de åtgärder som ska vidtas om fastställda värden överskrids.
- Beskrivning av rutiner för rapportering till tillsynsmyndigheten.

Transporter

Förslag till kontrollprogram väntas innehålla:

- Beskrivning av transporter till och från platsen under byggskede med angivande av vilka dagar och vilka tider på dygnet som transporter kan komma att ske.
- Beskrivning av rutin för att tillse att transporter sker under angivna dagar och tider med angivande av hur avtal med leverantörer formuleras och förslag på utförande av stickprovskontroller av transporter till och från anläggningen m.m.

Följdverkningar för annan trafik

För bedömning av verkningar på lokaltrafiken väntas i förslag till kontrollprogram uppgifter om hur framkomligheten för fordon och fotgängare idag påverkas av järnvägstrafiken och hur kommande effekter i form av framkomlighetshinder, trängsel, köer m.m. efter planerad trafikökning ska mätas och/eller på annat sätt kontrolleras.

Mätningar

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har genom mätningar i egen regi kunnat konstatera att användbarheten av bullerberäkningar är begränsad. Enbart bullerberäkningar är inte tillräckligt för att avgöra om det föreligger störningar i det enskilda fallet. Bullerberäkningar väntas därför i framtiden bli kompletterade med regelbundna mätningar.

Syftet med mätningarna är att kontrollera efterlevnaden av de värden som ska innehållas. För mätning och analys används metoder enligt svensk eller internationell standard.
Förslag till kontrollprogram väntas innehålla:

- Beskrivning av kontrollmätningar med angivande av mätmetod, mätfrekvens och redovisningsmetod/utvärderingsmetod samt förslag på platser, tidpunkter och varaktighet för regelbundna sådana mätningar. Härvid ska beaktas vad som framkommit genom den s.k. TVANE-rapporten om noggrannhet hos bullerberäkningarna, och förekommande problem med programvarorna.[2] Resultaten av kontrollmätningarna ska redovisas på sådant att dessa kan utvärderas såväl enligt rådande svensk standard som för jämförelse med gällande rekommendationer från Världshälsoorganisationen (WHO) med mätvärden redovisade även som dBL_{den} respektive dBL_{natt}.[3]
- Redovisning av mätpunkter och en motivering till varför just dessa mätpunkter har valts.
- Redovisning av antalet tåg per dygn under mätperioderna. Här ska särskilt beaktas TVANE-rapportens redovisning om att antalet tåg per dygn, inte enbart den dygnsekvivalenta ljudnivån, har betydelse för hur störande tågbuller upplevs.
- Redovisning av vilka förhållanden som ska råda vid mätningstillfällena.
- Redovisning av överväganden gällande omfattning av mätningar och mätpunkter mot bakgrund av tidigare kontroller och annan erfarenhet.
- Beskrivning av åtgärder vid misstanke om att bullernivån överskrids mellan mättillfällen. Anledning att genomföra ytterligare mätningar kan t.ex. vara att det kommer in klagomål.
- Beskrivning av hastighetskontroller, särskilt kvällar, morgnar och nätter innefattande förslag till utformning och redovisning av sådana kontroller.
- Beskrivning av hur verksamhetsutövaren anpassar sina mätningar, valet av mätutrustning och utformningen av de tekniska detaljerna kring mätningarna med hänsyn till den rådande situationen. Verksamhetsutövaren bör välja den metod för mätning som är mest lämpad. Den metod som bäst svarar mot mätningens syfte och samtidigt

---

[2] Öhrström et al (2011), Slutrapport Forskningsprogrammet TVANE. Effekter av buller och vibrationer från tåg och vägtrafik. Rapport nr 1:2011 Enheten för Arbets- och miljömedicin Avdelningen för Samhällsmedicin och Folkhälsa vid Göteborgs universitet, punkt 3.4.3 andra stycket.

[3] World Health Organization, Environmental Noise Guidelines for the European Region 2018 ISBN 978 92 890 5356 3.

passar in på de rådande tekniska, fysikaliska eller biologiska förhållandena bör användas.

Trafikfrekvens

Förslag till kontrollprogram väntas innehålla:

- Redovisning av antalet tåg per period av högtrafik (morgnar och kvällar), per natt och per dygn. Redovisningen väntas avse *dels* rådande *dels* framtida förhållanden.
- Förslag till förhandsrapportering inför trafikförändringar.

Dokumentation och kvalitetssäkring

Förslag till kontrollprogram väntas innehålla:

- Beskrivning av vem/vilka som utses att genomföra mätningar (ackrediterat företag) ska lämnas. Företag som utför mätning bör vara utsett ackrediterat av Swedac eller motsvarande internationella ackrediteringsinstitut.
- Beskrivning av hur mätdata som samlas in inom ramen för kontrollprogrammet ska kvalitetssäkras och lagras (t.ex. digitalt i en offentlig databas hos verksamhetsutövaren).
- Beskrivning av system och rutiner för sådan kvalitetssäkring och datalagring.
- Beskrivning av tillvägagångssätt och tidsintervaller för utvärdering och rapportering av de olika delarna i kontrollprogrammet.

Verksamhetsutövaren bör dokumentera; (1) syftet med mätningarna, (2) mätresultaten, (3) de tekniska egenskaperna hos mätanordningar, utrustning, givare och andra liknande tekniska anordningar för mätning som används, (4) de tekniska förhållanden som omger mätningarna, (5) de metoder för mätning och analys som använts och (6) tid och plats för mätningarna.

Dokumentationen bör spegla vilket syfte varje enskild mätning haft, vad verksamhetsutövaren har mätt, vilka egenskaper som använd utrustning m.m. haft (t.ex. inom vilket mätområde som resultaten blir säkrast), hur mätningen har gått till och under vilka förhållanden som mätningen skett samt när det skedde. I de fall mätning sker kontinuerligt räcker det med att ange detta. När så inte sker bör verksamhetsutövaren dokumentera tidpunkt och datum för mätningarna som klockslag eller som ett intervall mellan två klockslag. Sker mätningen över mer än ett dygn bör verksamhetsutövaren

ange mellan vilka. Eventuella stopp i mätningarna bör i samtliga fall dokumenteras, från när sådant stopp inträffade till när det upphörde.

Det ska anges hur länge dokumentationen sparas.

Information
Tidig och kontinuerlig information till tillsynsmyndigheten är av stor betydelse. Förslag till kontrollprogram väntas innehålla bland annat tidplaner, beräknade ljudnivåer och eventuella avsteg från dessa.

Ny teknik
Förslag till kontrollprogram väntas innehålla:

- Beskrivning av verksamhetsutövarens rutiner för att noggrant och kontinuerligt följa teknikutvecklingen på området. Det gäller bland annat teknik för tysta spår och tysta tåg.
- Beskrivning av rutiner för hur information om teknikutvecklingen ska rapporteras till tillsynsmyndigheten

Trafikutvecklingen över tid
På grund av nya rön och/eller förändrad lagstiftning samt nya beslut från tillsynsmyndigheten kan kontrollprogrammet komma att behöva förändras under den tid som verksamheten bedrivs. Förslag till kontrollprogram väntas därför innehålla:

- Beskrivning av vad som ska ske vid förändringar i verksamheten och anmälan av sådana till tillsynsmyndigheten – gäller båda själva anläggningen och tågen som trafikerar banan
- Beskrivning av vem som kan initiera förändringar i kontrollprogrammet (verksamhetsutövaren och tillsynsmyndigheten).
- Beskrivning av hur samråd ska ske mellan verksamhetsutövaren och tillsynsmyndigheten.

Arbetssätt och riskanalys
Förslag till kontrollprogram väntas innehålla:

- Beskrivning av arbetsmoment som kan ge upphov till störande buller och vibrationer utöver den ordinarie trafiken.
- Beskrivning av geografiskt påverkandeområde.

- Beskrivning av ansvarsfördelning inom verksamheten och därmed sammanhängande miljöfrågor, vilket med fördel kan förtydligas med en skiss.
- Beskrivning av tidsperiod som ska beaktas vid anmälan till tillsynsmyndigheten om planerade åtgärder.

Klagomålshantering

Förslag till kontrollprogram väntas innehålla en beskrivning av verksamhetsutövarens klagomålshantering.

Lagring och granskning av data m.m.

Förslag till kontrollprogram väntas innehålla:

- Beskrivning av hur data lagras och granskas såsom att resultaten från alla mätningar, provtagningar och besiktningar kommer att arkiveras och finnas tillgängliga hos verksamhetsutövaren samt att verksamhetsutövaren ansvarar för granskning av alla mätprotokoll.
- Beskrivning av kontakter med tillsynsmyndigheten och möten med densamma samt frekvens av möten.
- Beskrivning av rapportering till tillsynsmyndigheten om analys- eller provresultat visat på överskridande eller avvikelser från kontrollprogrammet.
- Beskrivning av vilka åtgärder som vidtas vid miljöolycka såsom att tillsynsmyndigheten och vid behov även räddningstjänsten meddelas omedelbart.

Kommunikation med tredje man

Förslag till kontrollprogram väntas innehålla:

- Beskrivning av verksamhetsutövarens information till närboende, fastighetsägare, hyresgäster näringsidkare och myndigheter, innefattande hur ofta information lämnas vad för slags information som lämnas samt på vilket sätt information lämnas och görs åtkomlig på verksamhetsutövarens webbplats
- Redovisning av vem som är utsedd till informationsansvarig.

Naturreservat och kulturmiljö

Förslag till kontrollprogram väntas innehålla en beskrivning av hur särskild hänsyn ska tas till naturreservatet Ekebysjön och till de kulturmiljöer som är belägna i nära anslutning till Roslagsbanan.

Andra känsliga verksamheter
Förslag till kontrollprogram väntas innehålla en beskrivning av hur hänsyn tas andra känsliga verksamheter såsom skolor och äldreboenden.

Journalföring
Förslag till kontrollprogram väntas innehålla:

- Beskrivning av journalföring, vilken ska säkerställa att fastställda värden innehålls och av vilken det ska framgå om resultatet avviker från fastställda värden samt orsak till avvikelsen samt vilka åtgärder som vidtas.
- Angivande av hur länge journalerna sparas.

Vegetation m.m.
Arbeten med utbyggnaden och driften av banan sker i tätbebyggt område. Det är av yttersta vikt att vegetation utanför arbetsområden inte kommer till skada.

Förslag till kontrollprogram väntas innehålla:

- Beskrivning av hur träd och värdefull vegetation ska bevaras.
- Beskrivning av trädfällning och beskärning samt utmärkning.
- Beskrivning av godkännande av utmärkning från tillsynsmyndighetens sida innan avverkning eller beskärning får påbörjas.
- Beskrivning av åtgärder vid påträffande av misstänkt fornlämning såsom att arbetet omedelbart ska avbrytas och tillsynsmyndigheten kontaktas.

Rapportering
Förslag till kontrollprogram väntas innehålla beskrivning av när och hur insamlade uppgifter ska redovisas till tillsynsmyndigheten.

Begäran om förslag till förbättrande åtgärder

WHO:s riktlinjer för omgivningsbuller (2018) innehåller starka rekommendationer om reducering av buller från järnvägstrafik till nivåer under 54 dBL_{den}, eftersom buller över denna nivå är förenat med menliga hälsoeffekter. För nattrafik rekommenderas starkt att bullret reduceras till nivåer under

44 DBL_{natt} eftersom buller över denna nivå är förenat med menliga effekter på sömnen.[4]

Miljö- och hälsoskyddsnämnden förväntar sig förslag till åtgärder för att WHO:s nu nämnda riktlinjer ska kunna tillämpas och efterlevas.

Det står vidare, bland annat genom den ovan nämnda TVANE-rapporten, klart att inte enbart maximalnivåer och ekvivalentnivåer av buller, utan också antalet tåg per dygn, har betydelse för upplevelsen av störande tågbuller.

Nämnden förväntar sig förslag till åtgärder för hur ökade störningar av trafikfrekvensen ska kunna vägas in i kontrollen av verksamheten.

Nämnden kan inte på nuvarande underlag i detalj bedöma vilka åtgärder som är lämpliga och effektiva. Det är därför angeläget att samlade uppgifter lämnas om (1) vidtagna, (2) möjliga och (3) planerade bullerbegränsande åtgärder med avseende på bland annat (1) hastighetsbegränsning, (2) begränsning av antalet tåg under högtrafikperioder, kvällar, nätter och helger och (3) ytterligare lösningar med bästa möjliga teknik utöver hittills använda rällivdämpare, hjuldämpare, spårnära skärmar och andra slag av modern teknik (jfr exempelvis de s.k. RER-tågen i Paris).

Begäran om underlag för eventuellt undersökningsföreläggande

I det ovan nämnda ärendet rörande ansökan om tillstånd till trafiken förelade tillståndsmyndigheten SL att bland annat redovisa alternativa utformningar tillsammans med dels en motivering till varför ett visst alternativ valts, dels en beskrivning av konsekvenserna av att verksamheten återgår till en lägre trafiknivå. Av särskild betydelse i detta hänseende synes vara att nå kunskap om samhällskostnader, samhällsnytta och miljönytta av en lösning som innebär avlastning av Roslagsbanan genom bättre utnyttjande av, och eventuell utbyggnad för, andra trafikslag för persontransporter mellan Stockholm och norrortskommunerna.

---

[4] World Health Organization, Environmental Noise Guidelines for the European Region 2018 ISBN 978 92 890 5356 3

Miljö- och hälsoskyddsnämnden förväntar sig fortfarande svar på nu nämnda frågor. Frågan kan komma att göras till föremål för särskilt undersökningsföreläggande, men innan beslut härom fattas önskar nämnden en utförlig redovisning om vilka kunskaper som för närvarande föreligger hos Regionen och SL beträffande möjliga alternativ, deras samhällskostnader, samhällsnytta och miljönytta.

I sammanhanget önskas en belysning av hur prognoserna om framtida resvanor och transportbehov kan väntas bli påverkade av Covid19-pandemins effekter och ny digital teknik som kan förändra behovet av dagliga persontransporter mellan stadskärna och ytterområden.

Förväntad svarstid

Miljö- och hälsoskyddsnämnden önskar svar senast den 31 maj 2021.

För miljö- och hälsoskyddsnämnden

Elisabeth Thelin
Miljö- och stadsbyggnadsdirektör

Carl Johan Bernelid
Miljöchef

För kännedom:
- Carina Lundberg Uudelepp, Regiondirektör
- Trafiknämnden

Från: Romney Lars
Skickat: den 28 mars 2021 14:35
Till: 'bjorn.moberg@bahnhof.se' <bjorn.moberg@bahnhof.se>
Ämne: Angående busschaufförers lämplighet (TN 2021-0352)

Hej Björn,

Refererande till ditt mail 14 mars, adresserat sll.se: ”Angående busschaufförers lämplighet” vill jag först och främst beklaga de tråkiga händelser du och din son upplevt i samband med era bussresor.

Jag har varit i kontakt med såväl bussentreprenören Keolis som Trafikförvaltningens fordonsansvariga, de sistnämnda eftersom de löpande följer upp fordonens skick och standard. Trafikförvaltningen gör regelbundet inspektioner av den fordonsflotta som bussentreprenörerna nyttjar när de utför trafiken i SL:s namn. Det är ett av sätten vi använder för att kontrollera att samtliga trafikutövare uppfyller sitt åtagande att leverera punktlig och bekväm trafik i trafiksäkra fordon. Den buss som omnämns i mailet inspekterades t ex för drygt ett år sedan (se bifogat) och den bussen var i ett representativt skick för området, dvs gott.

Keolis har på Trafikförvaltningens uppdrag undersökt händelsen och framför följande: ”Vi är ledsna för att pojken blivit frånåkt och förstår att det påverkar upplevelsen av vårt trafikutförande. Våra förare ska självklart sträva efter att alla väntande resenärer släpps på bussen, och vara särskilt måna om att bemöta barn på ett adekvat sätt. Det här är viktigt för oss och alla synpunkter vi får som rör förarbemötande följs upp av ansvarig teamchef. Så har även skett med den beskrivna händelsen som finns registrerad sedan tidigare i vårt system – ansvarig teamchef har diskuterat händelsen med berörd förare och beslutat om lämplig uppföljning.

Vi arbetar kontinuerligt för att uppnå en hög punktlighet i trafiken. Våra tidtabeller anpassas efter rådande förutsättningar och förarna ska sträva efter att utföra trafiken enligt tidtabell. Det finns ändå omständigheter som gör att det kan uppstå likväl förseningar som för tidiga avgångar – särskilt under rådande pandemi när bussföraren ska avgå tidigt vid risk för trängsel ombord.

Vad gäller fordonens skick hanteras misstänkta fel direkt av vår underhållsorganisation, och samtliga bussar gås regelbundet igenom för att säkerställa att de håller rätt skick.”

Med vänlig hälsning

Lars Romney
Affärsområdesansvarig
Trafikavdelningen
Buss

Telefon: 08-6861637
E-post: lars.romney@sll.se

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

FORDONSINSPEKTION SKICK OCH FUNKTION

Allmänt	
Datum och klockslag:	22/1-20 Kl: 10:30
Individnummer, Reg.nr:	7093, EGX 469
Typ av buss:	MAN, Ledbuss, röd
Plats:	Keolis E19, Charlottendal

Förarplats	Godkänt	Godkänt med anmärkning	Underkänt	Inte relevant	Kommentar
Alkolås	X				
Startspärr (växel i drive)	X				
Parkeringssummer (2st)	X				
Frontruta/sidorutor	X				
Backspeglar utvändigt	X				
Backspeglar invändigt	X				
Eventuell backkamera	X				
Eventuell dörrkamera	X				
Dörrkontroll	X				
Vägkantsbelysning	X				
Nödbrytare dörr	X				
Rullstolsramp	X				
Yttre och inre utrop	X				
Nigning	X				
Första förbandslåda (krav f.o.m E20)	X				Finns

Utvändigt	G	G (a)	U	IR	Kommentar
Utvändiga skador			X		Kåpan till vägkantsbelysningen skadad 3:e dörrparet
Däck	X				
Destinations- och nummerskylt	X				
Belysning	X				
Dekaler	X				
Nödöppnare	X				
Brandsläckare i motorrum (krav f.o.m E22 på alla bussar, E20 på gamla bussar)	X				Finns
Övrigt utvändigt			X		Luftintag VS igensatt av damm
Överkörningsskydd (krav i E22)				X	

Passagerarutrymmet	G	G (a)	U	IR	Kommentar
Nödhammare	X				
Brandsläckare	X				Kontrollmärke 19-06
Eventuella säkerhetsbälten	X				
Golvmatta	X				
Säten (hela och rena)	X				
Belysning	X				
Dekaler	X				
Nödöppnare	X				
Trygghetskamera	X				
Signalknappar	X				
Övriga i passagerarutrymme			X		Mindre inspektionslucka längst bak, ej låst

Anmält som åtgärdat 200824

-----Ursprungligt meddelande-----
Från: bjorn.moberg@bahnhof.se <bjorn.moberg@bahnhof.se>
Skickat: den 14 mars 2021 08:45
Till: Kristoffer Tamsons <kristoffer.tamsons@sll.se>
Ämne: Kontakt från sll.se

Följande kontaktförfrågan har registrerats:

Namn: Björn Moberg

Meddelande:

Till tjänstemän och politiker som har att ta sitt ansvar för kollektivtrafiken i alla delar av SL:s trafikområde.

Busschaufförers lämplighet. Att sitta bakom en bussratt innebär mer än att framföra bussen

Buss 422 mot Slussen, hållplats Boo kyrka, torsdag 11 mars, kl ca 14.38. Bussens reg nr EGX 469. Trafikutövare Keolis. Bild på bussen finns. Tagen av mig i Orminge centrum ca 5 min efter busschauffören kört ifrån min son

Sonen, 10 år, stod ensam på busshållplatsen och väntade på bussen Busschauffören stannade. Sonen hade bakre dörren framför näsan men den uppenbarligen sadistiske (i ickesexuell mening) busschauffören öppnade inte dörren utan körde iväg efter ett fåtal sekunder. Där stod sonen kvar på busshållplatsen rätt snopen och ledsen. Chauffören måste ha stannat på hållplatsen för att min son väntade där. Då dörrarna inte öppnades kan man förstå att ingen person klev av bussen utan att det endast var sonens närvaro på buss-hållplatsen som fick chauffören att stanna.

Ett misstag av chauffören är ingen godtagbar förklaring till det inträffade. Inte första gången det har funnits anledning att bildligen ta en busschaufför i örat därför att han (alltid en han) på ett eller annat sätt inte fullgjort sina arbetsuppgifter enligt direktiven för tjänsten. Mina barn blev vid ett tillfälle nekade att åka med en buss för att busschauffören inte hade koll på taxebestämmelserna. Det övergår min fattningsförmåga hur en busschaufför i samhällets tjänst och om diskussion med barn uppstår kan avvisa två småkillar, som sannolikt är på väg till skolan, utan att via radio eller telefon kolla taxebestämmelserna.

Det finns ett antal riktiga rötägg bland Keolis chaufförer. Det finns också bra

och service-inriktade förare . Jag har sett förare stå i minst en minut vid skolan och invänta barn. Heder åt dem. Rensa ut rötäggen som exempelvis den förare som åkte ifrån min son. Föraren har tydligt visat att han inte är lämplig för sitt jobb.
Det var inget misstag att inte öppna bakre dörren. Ren djävlighet och inget annat. En person som har körkort med behörighet för buss har i alla fall så mycket koll på sig själv och bussen så att vederbörande lägger märke till att dörrarna inte öppnas och/eller att ingen kliver på bussen. Keolis kan på SL:s begäran kolla GPS-filerna för att se hur länge bussen med angivet registreringsnummer stod på busshållplatsen och tiden för stillaståendet. Busshållplatsen Boo kyrka ligger precis vid Sågtorpskolan. Barn är barn. Även om vissa träskallar bekom bussrattarna inte gillar barn så ska de göra sitt jobb d.v.s köra bussen och öppna dörrarna för SL:s kunder även om kunden är ett barn.
Jag har två barn som går i Sågtorpsskolan. Skolans avslutningstider är inte anpassade till busstidtabellerna men ibland ska barnen kunna hinna med bussen om den kommer i tid. Ibland fungerar det men det händer att bussen kommer 2 minuter tidigare än tabelltid. Jag har klockat mot fröken Ur. Andra gånger hinner barnen fram till bakre dörren precis i precis lagom tid för att chauffören lättar på bromsen och kör iväg. Händer då och då. Jag poängterar att ovan nämnda situation med min var en situation då sonen stod på hållplatsen då bussen angjorde hållplatsen.

Keolis är en grinig och girig juridisk person som inte ber en resenär om ursäkt då det är solklart att en busschaufför medvetet trakasserat eller på annat sätt inte uppträtt som en busschaufför ska mot en resenär. Keolis reparerar inte bussar med fel som väsentligt påverkar passagerares komfort om bussen går att köra i trafik. Det är dyrt att att laga en trasig AC eller fjädring på en ledbuss men Keolis bör att ha tecknat avtal med SL om att upprätthålla anständig standard på bussarna. En del av bussarna är visst riktigt gamla och slitna och borde därför tagits ur trafik för flera år sedan enligt synnerligen välunderrättad källa.
SL ska ha en funktion som ska ha en viss koll på hur Keolis sköter sitt uppdrag. Jag vill ha kontaktuppgifter till denna funktion.

CC:
Kristoffer Tamsons

NVP

Mvh
Björn Moberg Tel 070-7970140 mail: bjorn.moberg@bahnhof.se

Hej, Stefan!

Jag har tagit del av tidigare mejlkonversation i detta ärende och blivit ombedd att kontakta dig när det gäller frågan om att kunna förlänga giltighetstiden på årsbiljetter, eller mer allmänt frågan om ersättning pga pandemin.

Som du möjligtvis redan känner till finns det möjlighet för SL att återköpa biljetter under vissa förutsättningar. SL har dock inte möjlighet göra avsteg från befintliga återköpsregler i nuläget, dvs samma regler gäller som innan pandemin. 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.

Du frågar om möjligheten att förlänga giltigheten på årsbiljetter, som ett alternativ till att återbetala kunderna. Tyvärr är det inte möjligt rent tekniskt i det system där biljetterna finns, systemet är inte byggt för det. Du skriver att du tidigare fått hjälp att "nollställa ett kort", och vi betvivlar naturligtvis inte att du fått hjälp av SL:s personal med någon sorts lösning i det fallet, men det är ett missförstånd om man tror att det finns teknisk möjlighet att förlänga giltighetstiden på en biljett som är laddad på kortet.

Vi har även fått frågor om det inte kunde vara en bra idé att pausa biljetterna. Idén brukar innebära att man då ska ha möjlighet att pausa biljetten och använda återstående giltighetstid vid ett senare tillfälle, men tyvärr är det samma sak där, det är inte tekniskt möjligt i dagens system.

Eftersom det inte finns möjlighet att förlänga eller pausa biljetternas giltighetstid kanske man tänker att det vore ett bra alternativ att ändra återköpsvillkoren och återbetala biljetter i större omfattning. Men omfattande återköp av biljetter skulle ha mycket stor påverkan på Region Stockholms ekonomi, vilket alltså gör att frågan hänger ihop med frågan om regionernas möjlighet att erhålla ersättning från regeringen.

För kännedom pågår just nu dialog mellan organisationen 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: Stefan Strid <stestr4506@gmail.com>
Skickat: den 3 mars 2021 21:11
Till: Kristoffer Tamsons <kristoffer.tamsons@sll.se>
Ämne: Kompensation för 70+are som ej kunnat använda SL årskort under coronapandemin.

Ledamöter i trafiknämnden region Stockholm.

Detta är ett ärende som gäller begäran om kompensation för SL årskort som av oss 70+are inte kunnat användas under hela tiden för coronapandemin.

Första skrivelse i ärendet sändes till Tamsons (samt f k till partikanslier - osäkert hur det sänts vidare) och svar har formulerats av Mattias Askerson. Svaret anser jag har brister som föranleder vidare prövning. Jag skickar det nu direkt till partirepresentanter i trafiknämnden och utgår från att en bredare principiell prövning kommer till stånd inom Trafiknämnden.

Mitt mail är så disponerat att först ligger aktuell skrivelse. Därefter följer Tamsons svar och sist vår ursprungliga första skrivelse.

Jag räknar också med att jag får någon respons - om än aldrig så kortfattad - på de olika partiers uppfattning i frågan.

Stefan Strid
Mobil 0722 777 294
Email stestr4506@gmail.com

Övergripande sammanfattning.
Vi begär ingen ekonomisk ersättning men vi vill ha kompensation genom förlängd giltighetstid för våra årskort med det antal månader som vi i praktiken varit förbjudna att resa med regionens kollektivtrafik för att minska risken för insjuknande och därmed göra det möjligt för regionen att klara regionens sjukvård !!!!

Det skulle alltså inte innebära några kostnader för regionen och är oberoende av statens eventuella ekonomiska ersättning till SL för uteblivna intäkter under corona-pandemin pga färre resande och fuskåkande utan att man betalat för sig. VI HAR REDAN BETALAT MEN FÖRHINDRATS ATT ANVÄNDA REGIONENS KOLLEKTIVTRAFIK.

AKTUELL SKRIVELSE:
Tack för svar på vårt ärende med diarie-nummer I-15/2021. Er grund för att inte gå våra önskemål till mötes innehåller resonemang som för tankarna till klassiska misstag - att göra jämförelse mellan äpplen och päron!!

Ni hänför alla resonemang om ersättning / kompensation för förluster kopplat till corona-

pandemin till att det helt hänger samman med de ersättningar som regeringen kan tänkas bevilja.

SL och vi har är ju vitt skilda anledningar som kan motivera särskilt stöd.

SL söker ju stöd från regeringen för kompensation för minskat resande och för fuskåkande dvs för alla de personer som struntat i att köpa biljett under alla de månader SL varken kunde ordna möjlighet för resenärer att betala / visa kort eller att kontrollera om man betalat.

Vi söker kompensation för att vi i praktiken förbjudits att använda den biljett vi redan betalat ... i mycket hög grad för att göra det möjligt för regionen att klara av och hantera högt tryck på regionens sjukvård.

SL begär och behöver alltså penningkompensation för uteblivna intäkter!!

Vi begär INGA pengar utan kompensation i form av förlängd giltighetstid för pengar vi redan har betalat in till SL!!! ... att vi ska kunna åka med kollektivtrafik som ändå rullar!!!

Dessa våra tankar är jämförbara med t ex teatrar etc och flyg som erbjuder senarelagda föreställningar resp resor där kunden redan har betalat för tjänsten, föreställningen etc.

Det innebär alltså inga förluster för SL att vi får denna kompensation genom förlängd giltighetstid.

Det skulle kännas djupt orättfärdigt och omoraliskt om SL inte kan medge förlängning .. utan bara har för avsikt att behålla de pengar vi betalat in, vi - de kanske mest entusiastiska och trogna SL- nyttjare som satsar våra respengar på årskort.

Vi ser fram emot fortsatt information med reviderat besked i frågan om kompensation.

Stefan Strid o Danuta.
Mobil 0722 777 294
Email stestr4506@gmail.com

Srefan Strid pnr 450628-0397,
SL-kort nr 1519801523

Danuta Zieleniak-Bieler pnr 461213-6061,
SL- kort nr 2458030482

TAMSONS SVAR PÅ VÅR FÖRSTA SKRIVELSE:

Hej Danuta och Stefan.
Tack för ert brev till den blågröna koalitionens gruppledare i trafiknämnden. De har läst ert brev och har bett mig att besvara er.

Vi har förståelse för att det känns mindre bra för er som enskilda som köpt biljett och inte har kunnat nyttja biljetten till fullo under året som gått. Som ni skriver i ert brev finns inget beslut om möjlighet att få tillbaka ersättning för sitt SL-kort eller pausa kortet, utan det är en fråga som utreds. Frågan är dock fortsatt beroende av att regeringen betalar utlovad

kompensation till regionerna, samt kompensation för de fortsatta effekterna av pandemin. Det gäller såväl för allt som görs i sjukvården som för att vi kör full trafik trots drastiskt minskat resande för att bidra till en minskad smittspridning i samhället.

Då det inte finns något beslut i frågan är detta den information som finns att ge i skrivande stund. Vi tar självfallet med oss era synpunkter i arbetet framöver.
Åter igen tack för ert brev.

Mattias Askerson_Regionrådssekreterare (M) Trafikroteln | Region Stockholm

VÅR FÖRSTA SKRIVELSE:

Hej SL, Kristoffer Tamson - och för kännedom de politiska partiernas i Stockholm kanslier samt till Daniel Helldén - för hantering av den som har hand om fråga om kompensation för årskort under corona-pandemin. Partierna får det också då jag tycker att det är en principiell fråga som bör hanteras på en inom regionen beslutsför nivå.

SL-kort nummer 2458030482 för resenär Danuta Zieleniak-Bieler, pnr 461213-6061 samt SL-kort nummer 1519801523 för resenär Stefan Strid, pnr 450628-0397.

Så har våra årskort gått ut häromveckan - årskort som vi inte kunnat använda som 70+are sedan den 17 mars 2020 när corona-pandemin blev definitivt påtaglig i samhället .. och då de första direktiven kom från olika myndigheter om att för vår åldersgrupp inte använda kollektiv trafik ... med förhoppningen att undvika smitta och att därigenom bidra till att inte överbelasta vården. Successivt har direktiven sedan skärpts i hela samhället .

Vi tillhör entusiasterna när det gäller användningen av kollektivtrafiken i Stockholm och delar helt kommunens upofattning om återhållsamhet med biltrafik i Stockholm inom tullarna. Vår bil används uteslutande för färder utanför stan och därför har vi årskort ... (och inte bara periodkort eftersom vi vill ha smidigheten kontinuerligt när vi rör oss inom stan).

Det är länge sedan vi i pressen kunde läsa om någon debatt ang ersättning för just årskort som inte kunde användas pga pandemin ... senast vill jag minnas att det före sommaren skrevs att regionen / SL diskuterade former för ersättning.

Att varje begäran måste prövas individuellt är självklart - årskorten har ju väldigt olika giltighetstid. Våra kort råkar ju sammanfalla "väl" med tiden för pandemin. Vi hann använda dem ca 10 veckor - resterande giltighetstid motsvarar för var och en av oss ett värde om ca 5000 kr ... mycket pengar för en pensionär.

Vi vill naturligtvis fortsätta att använda oss av SL årskort .. men köper såklart inte något nytt just nu. Vi utgår dessutom från att vi får någon form av kompensation för den tid vi inte kunnat använda våra nuvarande men nu utgångna kort.

(Att det verkar vara tekniskt enkelt att ändra giltighetstid för ett kort med kortnummer vet jag sedan tidigare - då jag en gång köpt ett periodkort avsett som gåva .. men råkade ha det för nära mitt eget kort i väskan när jag passerade en spärr .. och kortet "gick igång" ... Det nollställdes mycket vänligt av SL den gången).

Därför föreställer jag mig att en justering också av våra kort är tekniskt / elektroniskt

enkelt. En individuell bedömning i nuvarande samhällsläge och med giltighetstiden för våra kort skulle kanske kunna se ut så här:

Våra kort har inte kunnat användas sedan 17 mars 2020. Vaccinering har nu påbörjats i hela landet. En gissning skulle kunna vara att vi kan vara vaccinerade 17 mars 2021.

Om vi då får förlängning av våra årskort till 2022-01-04 resp till 2022-01-10 då har vi på ett smidigt sätt fått en god kompensation för att våra kort inte kunnat användas under corona-pandemin.

Med vänliga hälsningar - och glada för SL:s välorganiserade och heltäckande nät i hela länet - tecknar vi

Danuta Zieleniak-Bieler och Stefan Strid

Stefan mobil 0722 777 294
Stefan email stestr4506@gmail.com