

Trafikavdelningen

INFORMATIONSÄRENDE  
2018-10-29

Ärende  
SL 2017-0653

Handläggare  
Fredrik Cavalli-Björkman  
08-686 3904  
fredrik.cavalli-bjorkman@sl.se

Trafiknämnden  
2018-12-04, punkt 21

Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

## **Information om remissynpunkter på trafikförändringsremissen (T19), december 2018 – december 2019**

### **Ärendebeskrivning**

I detta informationsärende svarar trafikförvaltningen på remissinstansernas yttrande på föreslagna trafikförändringar inför trafikåret 2019.

### **Sammanfattning**

I detta dokument presenteras en sammanställning av de synpunkter som inkommit från remissinstanser avseende trafikförvaltningens förslag på trafikförändringar inför T19. Remissinstanser är länets kommuner samt de funktionshindersorganisationer som trafikförvaltningen samarbetar med. Merparten av förslagen på trafikförändringar remitterades i februari 2018. Syftet med remissen är att ge remissinstanserna möjlighet att redovisa sina synpunkter på och prioriteringar av föreslagna trafikförändringar. Utöver remissinstanserna har det inkommit synpunkter från ett flertal intresseorganisationer och privatpersoner på remissen. Endast synpunkter från remissinstanserna besvaras i detta dokument.

### **Underlag**

- Remissynpunkter på trafikförändringsremissen (T19), december 2018 – december 2019

Caroline Ottosson  
Förvaltningschef

Fredrik Cavalli-Björkman  
Chef trafikavdelningen

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26

Diarienummer  
SL 2017-0653

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Handläggare  
Malin Lindberg  
08-686 1722  
Malin.lindberg@sll.se

## Remissynpunkter på trafikförändringsremissen T19 december 2018 – december 2019

I detta dokument presenteras en sammanställning av de synpunkter som inkommit från remissinstanser avseende trafikförvaltningens förslag på trafikförändringar inför T19. Remissinstanser är länets kommuner samt de funktionshindersorganisationer som trafikförvaltningen samarbetar med. Merparten av förslagen på trafikförändringar remitterades i februari 2018. Syftet med remissen är att ge remissinstanserna möjlighet att redovisa sina synpunkter på och prioriteringar av föreslagna trafikförändringar.

Utöver remissinstanserna har det inkommit synpunkter från ett flertal intresseorganisationer och privatpersoner på remissen. Endast synpunkter från remissinstanserna besvaras i detta dokument.

**Stockholms läns landsting**  
Trafikförvaltningen  
105 73 Stockholm

Leveransadress:  
Lindhagensgatan 100  
Godsmottagningen  
112 51 Stockholm

Telefon: 08-686 16 00  
Fax: 08-686 16 06  
E-post: [registrator.tf@sll.se](mailto:registrator.tf@sll.se)

Säte: Stockholm  
Org.nr: 232100-0016  
[www.sll.se](http://www.sll.se)

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26

Diarienummer  
SL 2017-0653

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Om Trafikförvaltningens mötesforum med kommunerna .....	3
Botkyrka .....	4
Danderyd .....	9
Ekerö.....	11
Haninge .....	13
Huddinge .....	19
Järfälla .....	24
Lidingö.....	27
Nacka .....	32
Norrtälje .....	35
Nykvarn .....	42
Nynäshamn.....	45
Salem .....	47
Sigtuna.....	48
Sollentuna.....	52
Solna .....	55
Stockholm.....	57
Sundbyberg.....	61
Södertälje.....	62
Tyresö .....	66
Täby .....	68
Upplands-Bro .....	71
Upplands Väsby.....	75
Vallentuna .....	78
Vaxholm.....	81
Värmdö .....	82
Österåker .....	85
FOI Södertörn.....	88

## Om Trafikförvaltningens mötesforum med kommunerna

I detta samråd, alltså remitterade trafikförändringar samt detta dokument, behandlas i första hand trafikförändringar på kort sikt, det vill säga inför nästkommande tidtabellskifte. Frågor av annan karaktär bör lyftas i något av våra mötesforum. Då ökar möjligheten till mer uttömmande svar och förbättrad diskussion om frågan.

### Trafikförvaltningens mötesforum med kommunerna



Uppföljningsmöten – möten mellan kommun, trafikförvaltningen och/eller trafikutövare. Här avhandlas kortsiktiga frågeställningar, exempelvis tillfälliga omläggningar av trafiken eller flytt av hållplatser som inte är av strategisk vikt. Dessa möten hålls vanligtvis två gånger per år.

Planeringsmöten – möten mellan kommun och trafikförvaltningen. Trafikverket och trafikutövare bjuds in att delta. Här avhandlas frågor som rör fysisk planering och är av strategisk vikt, exempelvis kollektivtrafikförsörjning av nya områden eller större omstruktureringar i gatunätet.

Sektorsamråd – möten mellan kommuner och trafikförvaltningen som hålls sektorsvis, dels på tjänstemannanivå och dels på politisk nivå. Mötena hålls en gång om året eller vid behov. De har ofta ett specifikt tema, exempelvis revidering av Trafikförsörjningsprogrammet.

Politiska samråd – möten mellan kommunpolitiker och representanter från landstingets Trafiknämnd. Tjänstemän deltar som föredragande. Här lyfts frågor av politisk karaktär. Dessa möten hålls normalt sett med 1-2 års mellanrum.

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

## Botkyrka

Linje 151 Norsborg – Fridhemsplan. Botkyrka kommun är positiva till en ökad turtäthet. Dock skulle en indragen linje under högsommaren medföra en betydande försämring. Många av kommunens medborgare är sysselsatta inom serviceyrken och branscher där en traditionell "industrisemester" inte är möjlig. En indragen linje innebär att 7 busshållplatser ej skulle trafikeras under högsommaren. Detta är en stor försämring för jämställdhet och likabehandling, och är i motsatt riktning mot vad kommunen eftersträvar.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring i samband med tidtabellskiftet december 2018 (T19).*

Linje 713 Tumba station – Visättra sportcenter. Botkyrka kommun är positiv till en förlängning till/från Tumba. Dock får detta inte ses som lösningen för trängseln vid Tullinge station. Vidare ser kommunen positivt på föreslagna nya avgångar.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten. Trafikförvaltningen avser inte att genomföra föreslagen förlängning att alla turer som startar och börjar vid Tullinge station förlängas till/från Tumba i samband med tidtabellskiftet december 2018 (T19).*

Linje 719 Skäcklinge – Tumba station. Trafikförvaltningen föreslår tätare trafik under förutsättning om bostadsförtätning i Skäcklinge. Botkyrka kommun utreder och avvaktar tills vidare en fortsatt förtätning i Skäcklinge, vilket innebär att den föreslagna ökade turtätheten avvaktas.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring i nuläget.*

Linje 721/721X Tullinge station – Lida/Tullinge station – Riksten. Botkyrka kommun är positiva till en tidigare lagd start med en timme. Övriga kopplingar till bland annat Pålmalmsvägen ingår i kommande detaljplanegenomföranden, vilka kommunen ansvarar för. Kommunen förutsätter dock att Trafikförvaltningens förslag om en linjedragning via Stövargatan egentligen avser Friluftsvägen.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring i nuläget pga. osäkerhet kring erforderlig infrastruktur.*

Linje 726 Fridhemsplan – Tumba station. Trafikförvaltningen överväger att korta av linjen mellan Tullinge och Tumba, då linje 713 föreslås förlängas. Botkyrka kommun är negativ till detta förslag. För många resenärer innebär detta ett extra byte i Tullinge.

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Det är många resenärer från Tumba med slutdestinationen Fridhemsplan. Botkyrka kommun vill framföra vikten av en tät trafikering mellan samtliga stadsdelar i kommunen och för denna linjesträckning viktigt att knyta samman stadsdelarna Tumba och Tullinge.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring i samband med tidtabellskiftet december 2018 (T19).*

Linje 745 Fridhemsplan – Söderby. Linjen övervägs att dras in vardagar under högsommaren, vilket hänvisar resenärerna till linje 725, pendeltåg och tunnelbana. Botkyrka kommun vill kunna erbjuda sina kommunmedborgare en kollektivtrafik som underlättar "livspusslet" och minskar miljöpåverkan i förhållandet att färdas med eget privatfordon. Årsindelningen i terminer blir mer och mer avlägsen de förvärvsarbetande medborgarna. Det ställs krav på bolag, företag och organisationer om ökad tillgänglighet. Det innebär att arbetstagarna behöver sprida ut sin semesterperiod, industrisemestern finns inte längre i en storstadsregion som Stockholm. Det betyder också att viss verksamhet måste ske även helger. Att Trafikförvaltningen då föreslår att en busslinje dras in under högsommaren, stämmer dåligt med länets utveckling.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring i samband med tidtabellskiftet december 2018 (T19).*

Linje 716 Tumba station – Bremora. Linje 718 Tumba station – Östra Storsvreten. Linje 791 Stockholm C – Södertälje C. Linje 796 Stockholm C – Bremora. Alla vardagar övervägs avgången på linje 791 kl. 04:47 att dras in från Centralen till Rönninge station, samt sista avgången på linje 796 kl. 05:35. Motiveringen anges vara ett lågt resande på dessa avgångar. För att ersätta delsträckor på övervägd borttagen avgång på linje 791 och 796 förutsätts en ny avgång kl. 05:24 på linje 716 samt en ny avgång på linje 718 kl. 05:24. Botkyrka kommun vill framföra vikten av alternativa linjer och avgångar då Trafikförvaltningen överväger indragna turer.

*Svar: Trafikförvaltningen avser att genomföra föreslagen förändring i samband med tidtabellskiftet i december 2018 (T19). Trafikförvaltningen noterar synpunkten.*

Öka turtätheten på busslinjer som binder samman kommunens norra (Alby, Fittja, Hallunda, Norsborg) stadsdelar med kommunens södra (Tumba, Vårsta Tullinge, Grödinge) stadsdelar.

*Svar: Turtätheten på linjerna ses över i samband med planeringsstudien inför kommande trafikupphandling.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26

Diarienummer  
SL 2017-0653

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Busslinjer med slutdestination eller mellan stopp vid Tullinge station behöver en bättre passning till pendeltågen.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten och tar med sig detta i den fortsatta planeringen med kommande trafikförändringar.*

Flera företag har etablerat sig på Alfred Nobels allé vilket kräver en utökad kollektivtrafik. Idag går sista avgången för busslinjen kl. 16, då arbetstagarna ännu inte slutat för dagen.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten och tar med sig detta i den fortsatta planeringen med kommande trafikförändringar.*

Kollektivtrafiken till/från Tullinge gymnasium behöver utökas med fler och tätare avgångar.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten och tar med sig detta i den fortsatta planeringen med kommande trafikförändringar.*

Tullinge station behöver en sekundärentré till pendeltåget. Antalet resande uppfyller redan Trafikverkets kriterium för två entréer.

*Svar: Tillkomsten av en ny sekundärentré bör prövas enligt Trafikverkets fyrstegsprincip. Trafikförvaltningens riktlinjer för planering av kollektivtrafik, i vilken förutsättningar för att pröva en sekundärentré återfinns, anger att för att en ny bemannad entré ska vara samhällsekonomiskt motiverad ska antalet in- och utpassager uppgå till minst 4 500 (sammanräknat båda riktningar per dygn) genom den nya entrén. I befintliga spärrar vid Tullinge station validerades accesskort år 2016 4 470 gånger under vardag och 1 650 under helgdagar. Samma år var dygnsmedel för in- och utpassager en vintervardag 9 200. Flertalet av dessa sker som byte mellan buss och pendel, och busstrafiken angör idag den södra entrén. Inom 900 meters gångavstånd från en tänkt nordlig entré bor idag ca 4 700 personer (alla åldrar) enligt SCB, och trafikförvaltningens bedömning är att max ca 15 00 av dessa skulle använda denna och att flödet därför inte är av den dignitet som motiverar en sekundär entré i nuläget. Trafikförvaltningen har dock konstaterat brister i befintlig miljö och ser behov av att testa lösningar för stationen enligt fyrstegsprincipen.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26

Diarienummer  
SL 2017-0653

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Botkyrka kommun vill framföra ett stort behov av en tätare trafik, framförallt under högtrafik. Dagens cirka 14 tåg per timme behöver som ett första steg utökas till 20. I kommunens mål om fossilfri kommun så måste kollektivtrafiken vara ett konkurrenskraftigt färdmedel.

*Svar: Pendeltågstrafiken utveckling görs ur ett systemperspektiv. Arbete bedriv både genom att Trafikförvaltningen gör en systemanalys av pendeltågssystemet samt att Trafikverket leder en ÅVS (Åtgärdsvalstudie) för pendeltågssystem. Er synpunkt om utökad högtrafik är mottagen.*

Den stängda sekundära entrén till Alby tunnelbanestation behöver öppnas då kommunens verksamhetsområde Södra Porten växer med både verksamheter och bostäder.

*Svar: När trafikförvaltningen kollar i kartan ser det ut som att Södra Porten är något som ligger mellan Alby och Hallunda och undrar då om de menar att vi skulle behöva öppna en helt ny uppgång? Då det inte finns mer info än vad de skrivit så får vi be kommunen ta upp frågan på mötena med trafikförvaltningen helt enkelt.*

Botkyrka kommun framför behovet av upprustning av tågstationerna Tumba och Tullinge. Även om båda dessa stationer är under en kommande utveckling, så kan inte det löpande underhållet avvaktas.

*Svar: Enligt E24-avtalet är MTR ansvarig för löpande och periodiskt underhåll. Såvitt trafikförvaltningen känner till så utförs detta.*

Det är viktigt att det finns en utbyggd och trafikerad kollektivtrafik i de tidiga etapperna av kommunens exploateringsprojekt och bostadsförtätning, så att de boende tidigt finner fördelarna med kollektivt resande.

*Svar: Trafikförvaltningen delar kommunens syn, och förordar därför, liksom RUF5 2050 gör, tillkomst av ny bebyggelse i goda (eller befintliga) kollektivtrafiklägen för att både möjliggöra för hållbart resande från start och ge förutsättningar för ökad turintervall från/till området. I den mån det handlar om helt nya bebyggelseområden är det viktigt att bebyggelsens deletapper byggs ut snabbt och koncentrerat. Framkomligheten för kollektivtrafiken till och från nya områden spelar en central roll i kollektivtrafikens möjlighet att nå nya områden. Här efterfrågar trafikförvaltningen god samverkan för att möjliggöra för framförallt bussars framkomlighet i och igenom befintlig och ny bebyggelse.*



Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Kommunens verksamhet inom socialförvaltningen med mycket stor kund-/klientkontakt kommer att flytta från norra kommunen till Tumba i den södra kommundelen. Detta innebär att många medborgare måste resa genom kommunen. Socialförvaltningen bedömer antalet besökare/återbesök/uppföljningsbesök från kommunens norra delar till ca 7 500 tillfällen/år. Dessa måste kunna resa med kollektivtrafik, olika tider under dagen till målpunkten Tumba.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten och tar med sig detta i den fortsatta planeringen med kommande trafikförändringar.*

Arbetet med kommunens tillväxt och förtätning kräver ett bra samarbete mellan kommunen och Trafikförvaltningen.

*Svar: Trafikförvaltningen delar kommunens synpunkt kring förbättrad dialog och samverkan. Samarbetet kan och behöver utvecklas. Trafikförvaltningen har även ett pågående utvecklingsarbete att se över hur arbetet med trafikplanering skall hanteras både inom trafikförändringsremissen och inom den samverkande långsiktiga dialogen med kommunerna.*

Stadsdelen Alby förtätas i en etapp 1 med ca 600 nya bostäder under år 2018 och 2019. Dessa nya medborgare måste kunna erbjudas en kollektivtrafik för sitt resande.

*Svar: Trafikförvaltningen samlar årligen in kommunens uppskattning av tillkommande bebyggelse och dessa utgör en del av underlaget i framtagande av trafikförändringsremissen. Detta för att tillgodose de behov av kollektivtrafik som uppstår av tillkommande bebyggelse. Under 2016 och 2017 års insamling av bebyggelseplaner för Botkyrka, som har legat till grund för föreliggande remiss, har kommunen angett att Alby kommer att förtätas med ca 300 bostäder under 2018 och 2019, och det är dessa siffror som har ingått i trafikförändringsremissprocessen.*

Det är angeläget att planerade stombusslinjer enligt Stomnätsplanen startas och att identifierade stråk byggs om för att möjliggöra detta, ett exempel är framkomlighetsproblemen för buss på väg 73 och väg 226. Åtgärder för ökad framkomlighet för stombussarna ger stora samhällsekonomiska vinster. Den långsiktiga inriktningen ska vara att de regionala stadskärnorna Flemingsberg, Haninge, Kungens kurva och Södertälje knyts samman med attraktiv kollektivtrafik. Det är idag en ineffektiv kollektivtrafik för den som vill resa på tvären mellan viktiga målpunkter på Södertörn, vilket leder till mycket långa restider och därmed en konkurrensfördel för bilen.

*Svar: Trafikförvaltningen ser positivt på att identifierade stråk byggs om för att kunna möjliggöra trafik enligt stomnätsplanen.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Trafikförvaltningen följer de stora infrastrukturutbyggnaderna som berör Södertörn såsom Förbifart Stockholm och Södertörnsleden för att vara beredda och kunna erbjuda en attraktivare kollektivtrafik framöver.*

Både Flemingsberg och Gullmarsplan är idag viktiga knutpunkter och kommer bli större i framtiden. Södertörnskommunerna är positiva till tunnelbanans utbyggnad och ombyggnaden av Gullmarsplan, förutsatt att minst den kapacitet som finns idag kvarstår. För att säkerställa knutpunkten Flemingsberg i framtiden måste planering ske för att understödja och omhänderta denna utveckling.

*Svar: Trafikförvaltningen är väl medvetna om detta och utreder hur bytespunkterna ska se ut för att få en effektiv, attraktiv och väl fungerande kollektivtrafik. I dagsläget kan vi dock inte svara på hur dessa bytespunkter kommer se ut.*

## **Danderyd**

Danderyds kommun ser ett stort behov av att utöka trafiken för samtliga av kommunens busslinjer.

*Svar: Trafikförvaltningen har svårt att prioritera en utökning av turtätheten såvida inte antal stående resenärer är fler än vad trafikförvaltningens riktlinjer anger.*

Linje 602X, som under vardagar trafikerar sträckan Sätra äng – Danderyds gymnasium, har idag en enda avgång under morgonen vilket innebär en stor begränsning i utbud. Sårbarheten som den begränsade trafikeringen medför har blivit särskilt påtaglig då avgången vid flera tillfällen ställts in med negativa effekter för kommunens bussresenärer som följd. Kommunen önskar därför att linjen ska få ytterligare avgångar under morgonen och därmed också en förbättrad tillförlitlighet.

Vidare önskar kommunen att linjen angör Mörby Centrum, som utgör en viktig kollektivtrafiknod.

*Svar: Den berörda linjen har idag en väldigt låg belastning, varför en utökning av linjen inte är aktuell. Trafikförvaltningen har en fortsatt dialog med trafikutövaren om trafikering och uppföljning av trafik.*

Befintlig busstrafik i kommunen har under vintern 2017/2018 fungerat dåligt, framförallt i västra Danderyd. Linjerna 601 och 602X har vid ett flertal tillfällen

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta och har en kontinuerlig dialog med trafikutövaren gällande trafikinformation och inställda avgångar.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Linje 607 har ofta varit fullbelagd och därmed inte kunnat ta upp väntande resenärer vid hållplatser i västra Danderyd. Det är inte acceptabelt med bussar som kör förbi hållplatser eller bara uteblir utan information och ersättningstrafik. Danderyds kommun understryker vikten av att trafikförvaltningen och Arriva vidtar de åtgärder som behövs för att lösa trafikproblemen.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta och har en kontinuerlig dialog med trafikutövaren gällande trafikinformationen och behov av förstärkning.*

Trafik till/från Tranholmen. I kommunens sydöstra del ligger ön Tranholmen, med ca 400 fastboende invånare (2018). Ön har under senare år fått fler och fler fastboende, som idag enbart kollektivtrafikförsörjs med båt till Ropsten ett fåtal gånger om (och då endast under den isfria delen av året) för resor in mot centrala Stockholm, i övrigt är bil från Stocksund det enda alternativet framförallt för resor norrut. Avgångarna är idag anpassade för sommarboendes behov och Danderyds kommun ser därför ett stort behov av god kollektivtrafik året om med en utökad turtäthet och förbättrad linjesträckning i form av en pendelbåtslinje.

*Svar: I nytt trafikavtal från 1 januari 2020 kommer Tranholmen att ha året runt trafik med pendelbåt linje 80 och en förbättrad turtäthet. I och med det nya avtalet införs SL taxa på linjen. Linjen planeras att angöra Djursholms torg vilket innebär en bättre målpunkt i kommunen jämfört med dagens Ekudden.*

Trafik till/från Tranholmen. Närmaste busshållplats ligger cirka 1,5 km från ön, vilket gör att buss inte är ett attraktivt alternativ. Danderyds kommun föreslår att trafikförvaltningen och Arriva under en försöksperiod upprättar ett hållplatsläge vid Svanholmsparken, då underlaget av potentiella bussresenärer på ön idag är större än vad det var då föregående försök genomfördes.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta och utreder möjligheterna tillsammans med trafikutövaren.*

Danderyds kommun anser det angeläget med utökad pendelbåtstrafik och ser vattenvägarna runt kommunen som en stor tillgång för att ena regionen och skapa ett attraktivt Storstockholm. Kommunen ser fram emot att delta i arbetet med den hos Trafikförvaltningen pågående pendelbåtsutredningen.

*Svar: Stockholms läns landstings Trafiknämnd beslutade i juni 2018 att pendelbåtslinje 80 från år 2020 ska förlängas och att linjen ska inkludera bl.a. Tranholmen och Djursholms torg. I och med denna linje får Tranholmen kollektivtrafik på vatten året runt till Djursholmstorg samt Ropsten.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Därutöver uppstår kopplingen Djursholms torg-Ropsten-Lidingö-Nacka med pendelbåt.*

## **Ekerö**

Ekerö kommun står inför en ombyggnation av Ekerövägen vilket sannolikt kommer att påverka kollektivtrafiken och övrig trafik i stor omfattning. För att säkerställa god framkomlighet och trafiksäkerhet under byggtiden har en mobility managementutredning genomförts som Trafikförvaltningen har deltagit i. Ekerö kommun understryker nu vikten av att Trafikförvaltningen genomför de åtgärder som förvaltningen står angivna som ansvariga för utredningen.

- Åtgärds paket 4 - Kollektivtrafik: Ökad turtäthet för bussar på Ekerövägen under åren 2019-2022 (åtgärd 3).  
*Svar: Trafikförvaltningen har svårt att prioritera en utökning av turtätheten såvida inte antal stående resenärer är fler än vad trafikförvaltningens riktlinjer anger.*
- Åtgärds paket 4 - Kollektivtrafik: Prova-på-kort (testresenärsprojekt) (åtgärd 4).  
*Svar: Trafikförvaltningen testar under 2018 ett koncept för testresenärskampanjer i syfte att verka för en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken.  
Målgruppen är arbetspendlande vanebilister och en viktig grundförutsättning är att det finns en attraktiv kollektivtrafik att erbjuda som alternativ. Testresenärskampanjer som en mobility-management-åtgärd i samband med byggprojekt utgör en något annorlunda situation och tillämpning relativt befintligt koncept. Den situationen karakteriseras av framkomlighetsutmaningar både för bil- och kollektivtrafik.  
Det är viktigt att en testresenärskampanj i en sådan situation fångar upp vanebilister som inte redan är kunder till kollektivtrafiken, eftersom syftet inte är att erbjuda trogna resenärer en "gratis" biljett. Trafikförvaltningen ställer sig positiva till att gemensamt försöka utveckla befintligt koncept för att passa i den nu aktuella situationen.*

Ekerö kommun förutsätter att det skett ett misstag att linje 340 med linjesträckningen Ekerö centrum – Huddinge (genom buss på färja), har utgått ur årets förslag till trafikförändringar.

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Ekerö kommun behöver snarast säkerställa att Trafikförvaltningen avser att trafikera linjesträckningen för att hinna lösa ombyggnationen av färjeläget till T19 så som överenskommits. Nu när ombyggnationen av Ekerövägen snart påbörjas är det ännu mer angeläget att skapa en alternativ kollektivtrafiksträcka till Söderort.

*Svar: Trafikförvaltningen utreder möjligheter till buss på färja tillsammans med kommunen och Trafikverket.*

Ekerö kommun ser mycket positivt på permanentning av Linje 89 från hösten 2018 med ett utökat antal avgångar. Den omfattande planerade nybyggnationen i närområdet till Tappströms brygga kommer att öka underlaget till linjen.

*Svar: Trafikförvaltningen ser också positivt på resandeutvecklingen på linje 89 samt den konstruktiva dialog som förts mellan trafikförvaltning och kommun i denna fråga.*

Förslaget är inte tydligt när det gäller hållplatsen Tappström. Det riskerar exempelvis att bli förvirrande om linje 176 och 317 stannar vid Tappström i norrgående riktning, eftersom samma linje stannar på samma ställe för påstigande mot Brommaplan och Mörby station. Det är även oklart om det finns kapacitet på hållplatsen. Kommunen önskar att en konsekvensutredning tas fram som underlag innan ett beslut fattas. Utifrån informationen i remissen anser kommunen att förslaget till en ny sträckning är problematisk och föredrar att fortsätta köra bussarna via centrumslungan och hållplatsen Ekerö centrum, i alla fall tills ombyggnationen av bussterminalen vid Tappström har färdigställts.

*Svar: Trafikförändring kommer inte att genomföras så länge Ekerövägen byggs om.*

Till trafikförändringar T21 ser Ekerö kommun att bussgatan på Tegelbruksvägen och Fredrikstrandsvägen i Ekerö centrum är trafikerad med kollektivtrafik.

*Svar: Trafikförvaltningen planerar att inrätta trafik där. En förutsättning för detta är de framkomlighetsåtgärder som trafikförvaltningen har framfört i remissvar på detaljplanen.*

Ekerö kommun anser att förslaget till trafikförändringar i SL-trafiken för 2018–2019 är ett steg i rätt riktning. Kommunen står inför en stor omvandling från landsortskommun till småstad, en omställning som har förankrats i en ny översiktsplan. Invånarantalet förväntas ökas två gånger fortare än snittet i regionen enligt RUFSS 2010. En så pass stor tillväxt kan bara ske med en rejäl utökning av kollektivtrafiken för att säkerställa framkomligheten, inte minst på grund av att kommunens enda fastlandförbindelse är genom den tungt trafikerade Ekerövägen.

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Svar: Vår ambition är att stärka kollektivtrafiken i konkurrenskraftiga och strategiska relationer, vilket i huvudsak avser de mer tätbefolkade delarna av kommunen. Trafikförvaltningen vill belysa det gemensamma ansvaret för en utvecklad kollektivtrafik. Det är viktigt att kommunen prioriterar att utveckla bebyggelsen i kollektivtrafikstarka stråk för att detta ska vara möjligt. Trafikförvaltningen samråder gärna med kommunen tidigt i alla planeringsprocesser för att åstadkomma goda kollektivtrafiklösningar.*

## **Haninge**

Busslinje 818C önskar återfå en högre turtäthet.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Det finns ett starkt önskemål från nyinflyttade inom detta område att linje 810 även ska trafikerar hållplats Kvarntorps industriområde

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Med anledning av att Vega pendeltägsstation tas i drift 1 april 2019 Oavsett när paketlösningen börjar gälla vill förvaltningen poängtera att det är viktigt att trafikförvaltningen (SLL) är tydliga med det i sin kommunikation med resenärerna och kommunen.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Föreslagen förändring innebär att nuvarande linje 837, som idag vänder vid provisorisk hållplats "Hermanstorpsvägen" på Kolartorps allé, förlängs till Vega station och får fördubblad turtäthet. I samband med det här förslaget vill förvaltningen informera om att den provisoriska hållplatsen "Hermanstorpsvägen" (på Kolartorps Allé) inte avses göras permanent under T19 samt att kommunen därmed är inställd på att den inte trafikeras i T19. Den provisoriska hållplatsen byggdes i syfte att boende i de nya delarna av södra Vega skulle ges möjlighet att resa med kollektivtrafiken. Hållplatsen har fungerat bra utifrån det syftet. Inom T19 kommer den nya vägen Vega Allé vara utbyggd och i samband med det öppnar nya permanenta busshållplatser utmed den vägen. I och med det har den provisoriska hållplatsen tills vidare tjänat sitt syfte. Förvaltningen följer utvecklingen av hur det nya busslinjenätet och bostadsutvecklingen kan påverka den här hållplatsen i framtiden.

*Svar: Vi följer utvecklingen och har en tät dialog med kommunen.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26

Diarienummer  
SL 2017-0653

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Linje 836. Förvaltningen ser positivt på att Norrby ges direktresor till Vega station och att trafikförvaltningen (SLL) planerar för en framtida förlängning av linjen till Vendelsö. Samtidigt noteras att nuvarande direktresor till Handen försvinner. Förvaltningen önskar därför att trafikförvaltningen (SLL) överväger en förlängning av linje 836 från Vega till Port 73 och centrala Handen i syfte att behålla möjligheten för direktresor mellan Norrby och Handen.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Förvaltningen ser positivt på förslaget men efterfrågar samtidigt en förlängning av linje 835 söderut från Vega station till Handen. Syftet är att behålla möjligheten till direktresor mellan norra Vega och Handen.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Förvaltningen ser positivt på att Albyberg ges en egen busslinje som kan utvecklas i takt med att området växer. I början av 2018 finns mellan 800 - 1 000 anställda i Albyberg. Under 2018 och 2019 väntas ytterligare drygt 300 anställda samt ett flertal besökare till bland annat hotell, restaurang och paddle-centre som öppnar i området. Företagen har således en hel del besökare men även skiftarbetare som redan idag efterfrågar busstrafik under en större del av dygnet än det som erbjuds. Förvaltningen önskar därför att trafikförvaltningen (SLL) utökar antalet avgångar redan i T19.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Förändringen innebär att linjen inte längre trafikerar hållplats FOI. Linje 729 kommer fortsatt trafikera FOI. Förvaltningen har inga synpunkter på förslaget men vill passa på att framföra ett önskemål om att undersöka möjligheten till bättre tidpassning till skolor utmed busslinjen.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Södertörnskommunerna växer starkt med fler bostäder och medborgare, fler företag och fler jobb och har just nu en snabbare företagstillväxt än Stockholms län i sin helhet. Det ställer höga krav på tillgänglighet och framkomlighet, inte minst för kollektivtrafiken som behöver vara effektiv.

*Svar: Angående tillgänglighet har trafikförvaltningen tillsammans med Nobina och Haninge kommun arbetat om linjenätet i Haninge för att möta efterfrågan på nybyggda bostadsområden samt bygget av ny pendeltågsstation Vega station. I samband med detta har trafikförvaltningen även försökt vara involverade i utformningen av vägnätet för att kollektivtrafiken ska ha bästa möjliga förutsättningar.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Det är angeläget att planerade stombusslinjer enligt Stomnätsplanen startas och att identifierade stråk byggs om för att möjliggöra detta, ett exempel är framkomlighetsproblemen för buss på väg 73 och väg 226. Åtgärder för ökad framkomlighet för stombussarna ger stora samhällsekonomiska vinster. Den långsiktiga inriktningen ska vara att de regionala stadskärnorna Flemingsberg, Haninge, Kungens kurva och Södertälje knyts samman med attraktiv kollektivtrafik. Det är idag en ineffektiv kollektivtrafik för den som vill resa på tvären mellan viktiga målpunkter på Södertörn, vilket leder till mycket långa restider och därmed en konkurrensfördel för bilen.

*Svar: Trafikförvaltningen ser positivt på att identifierade stråk byggs om för att kunna möjliggöra trafik enligt stomnätsplanen. Trafikförvaltningen följer de stora infrastrukturutbyggnaderna som berör Södertörn såsom Förbifart Stockholm och Södertörnsleden för att vara beredda och kunna erbjuda en attraktivare kollektivtrafik framöver.*

Både Flemingsberg och Gullmarsplan är idag viktiga knutpunkter och kommer bli större i framtiden. Södertörnskommunerna är positiva till tunnelbanans utbyggnad och ombyggnaden av Gullmarsplan, förutsatt att minst den kapacitet som finns idag kvarstår. För att säkerställa knutpunkten Flemingsberg i framtiden måste planering ske för att understödja och omhänderta denna utveckling.

*Svar: Trafikförvaltningen är väl medvetna om detta och utreder hur bytespunkterna ska se ut för att få en effektiv, attraktiv och väl fungerande kollektivtrafik. I dagsläget kan vi dock inte svara på hur dessa bytespunkter kommer se ut.*

Förvaltningen tolkar remissen som att de linjer som inte nämns i remissen föreslås behållas oförändrade i T19.

*Svar: I remissen tar trafikförvaltningen endast upp förslag på förändringar som övervägs inför kommande trafikår. Trafikutövaren har dock möjlighet att, efter godkännande av trafikförvaltningen, genomföra mindre trafikförändringar utanför den ordinarie årliga trafikförändringsprocessen. Trafikutövarens förslag till förändringar ska remissas till berörda kommuner samt organisationer för tillgänglighet ("Remissinstanserna") enligt en egen process. Trafikutövaren inkommer med skriftlig förfrågan om att genomföra trafikförändring till trafikförvaltningen enligt den mall som trafikförvaltningen tillhandahåller samt remiss för utskick till remissinstanser. Om trafikförvaltningen efter bedömning anser att trafikutövarens förslag kan skickas på remiss skicka trafikförvaltningen sedan denna till aktuella remissinstanser.*



Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Remisstiden gentemot remissinstanserna ska vara 2-3 månader.  
Remissinstanserna ska lämna sina svar till trafikförvaltningen.*

Med hänvisning till det vill förvaltningen framföra vikten av direktbusslinjerna till centrala Stockholm och Gullmarsplan. Dessa är mycket uppskattade och attraktiva för många resenärer. För vissa resenärer är möjligheten att kunna välja en resa med buss istället för med pendeltåg avgörande för deras benägenhet att välja bort bilen som färdmedel. Att slippa genomföra ett byte i kollektivtrafiken upplevs tryggt och det ökar även möjligheterna att nyttja sin restid som arbetstid. Förvaltningen anser därför att direktbussarna fyller en viktig funktion i länets gemensamma mål med kollektivtrafiken.

*Svar: Trafikförvaltningen delar kommunernas bild av att direktbussarna ger en attraktiv kollektivtrafik för många boende i Haninge kommun. Under kommande år kommer kapaciteten i Gullmarsplan kraftigt försämrats i och med tunnelbanans utbyggnad. Framkomligheten till city är fortsatt låg och antal platser att ta emot och reglera bussar i city är starkt begränsat. Det gör att all trafik till Gullmarsplan och City framöver kommer att behöva ses över och dess nytta vägas mot dess kostnader att bedriva.*

I södra Västerhaninge växer ny bostadsbebyggelse fram i området runt Nedersta. År 2019 väntas totalt drygt 350 bostäder, befintliga och nya, ha mer än 550 m gångavstånd till kollektivtrafik, vilket RiPlan ser som ett acceptabelt gångavstånd (fågelvägen) från radhus. Riktlinjerna säger även att det är viktigt att ge förutsättning för kollektivtrafik från start vid nyexploatering. Med utgångspunkt i det anser förvaltningen att en befintlig busslinje bör förlängas till nybyggnadsområdet.

*Svar: Enligt RiPlan bör minsta antalet bostäder för att trafikera med busstrafik uppgå i detta område till omkring 400-570. Om bostadsbebyggelsen utökas ser trafikförvaltningen positivt på att förlänga någon befintlig linje till att även trafikera Nedersta och den vändslinga som där finns. Gatubredder, nya hållplatser mm behöver dock färdigställas och följa RiBuss för att trafikering ska kunna komma till stånd.*

Förvaltningen önskar att trafikförvaltningen (SLL) överväger möjligheten att låta närtrafiklinje 981 trafikera handelsområdet Port 73. Det är en viktig målpunkt för närtrafikens resenärer

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens önskemål. SL-buss i linjetrafik kör inte in på stormarknadsområden någonstans i länet då det inte är en enkel miljö att finna goda av- och påstigningsplatser.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

På Södertörn finns två kommuner (Tyresö och Nykvarn) samt många bostadsområden, glesbygd och skärgård som saknar SL-spårbunden trafik in mot Stockholm. En attraktiv och tillgänglig busstrafik är extra viktig för dessa kommuner, områden och platser.

*Svar: Trafikförvaltningen delar Södertörns kommuners syn på vikten av attraktiv busstrafik för kommunerna Tyresö och Nykvarn.*

I dagsläget trafikerar båtlinje 18 mellan Strömkajen och Utö. Förvaltningen ser att nord-syd-linjen i skärgården är uppskattad och attraktiv och att den även fortsättningsvis ska trafikera skärgården.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta önskemål gällande NordSydlinjen. Inga planer på förändrad trafik finns idag.*

Pendeltågstrafiken är ryggraden i kollektivtrafiken för större delen av Södertörn och det är viktigt att den fungerar och är pålitlig.

*Svar: Det är viktigt för hela pendeltågssystemet att den fungerar och är pålitlig.*

Stockholm Norvik Hamn kommer att ge fler arbetstillfällen och ökad bostadsproduktion i stationsnära lägen. Med en lastbil var 19 sekund behövs dubbelspår på Nynäsbanan för att minska trycket på vägarna 73, 225 och 226.

*Svar: Er önskan om att bygga ut infrastrukturen på Nynäsbanan bör framföras till Trafikverket då det inte är Trafikförvaltningen som bygger.*

Från hela Södertörn, såväl som regionen i stort, behövs effektiva förbindelser med tåg till och från viktiga start- och målpunkter i norra delen av Stockholmsregionen till exempel till Arlanda och Uppsala, för att stärka den storregionala tillgängligheten.

*Svar: Just de motiven har varit viktiga i planeringen av pendeltågstrafiken för T18. Det är en del av motiven att köra snabbpendeltåg på linje 42X Från Nynäsbanan till Märsta. I T19 förlängs restiden genom att tågen gör uppehåll på samtliga mellanstationer längs Ostkustbanan.*

När snabbtågen infördes kommunicerade trafikförvaltningen (SLL) att dessa skulle innebära ett utökat antal avgångar på några stationer utan att försämra trafiken på övriga stationer. Förvaltningen ser positivt på de fördelar som snabbtågen har gett i de flesta delar av kommunen. Trots det vill förvaltningen framhålla att sårbarheten i trafiken upplevs högre med snabbtågen och pålitligheten i tidtabellen upplevs ha minskat. Förvaltningen efterfrågar därför en utvärdering från trafikförvaltningen (SLL) av hur den nya pendeltågstrafiken på Nynäsbanan har fungerat.

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Svar: Trafikförvaltningen följer hela tiden utfallet av trafiken och återkopplar gärna till er om hur trafikförvaltningen sett att det fungerat på Nynäsgrenen. Det lämpligaste sätter att göra detta är inom ramen för de regelbundna kommunmöten som trafikförvaltningen håller med er.*

När kommunen yttrade sig över trafikförändringarna i T18 gavs inget underlag eller andra signaler om att förändringen skulle innebära försämringar för Krigslida station. Vid införandet av T18 förlorade Krigslida majoriteten av sin pendeltågstrafik söderut. Det har resulterat i en 30 minuters förlängd restid söderut från Krigslida. Haninge kommun har skickat skrivelser i detta ärende till trafikförvaltningen (SLL) och till trafiknämnden. Fortfarande har ingen förändring skett för Krigslidas resenärer. Förvaltningen är kritisk till förändringen och den bristande dialogen med såväl kommunen som resenärer i Krigslida inför genomförandet. En förklaring och omvärdering av beslutet efterfrågas.

*Svar: Trafikförvaltningen har svarat både i skift och muntligt, samt tagit emot besök från representanter från boende i Kirgslida. Brevet svar på skrivelsen ges nedan:*

*Tack för era synpunkter om trafikplaneringen för pendeltågstrafiken.*

*Trafikförvaltningen avser ansöka hos Trafikverket om att ta bort snabbtågen längs Ostkustbanan till nästa tågplan 2019. Samtidigt läggs införandet av snabbtåg på Södertäljegrepen på is medan de omtyckta snabbtågen till och från Nynäshamn föreslås fortsätta trafikera Nynäsbanan.*

*Trafikförvaltningen har generellt förbättrat pendeltågstrafiken i Krigslida. Främst genom att restiden till Stockholm minskar med 5-7 minuter och från Stockholm med 2-4 minuter. Tiden med 30-minuterstrafik förlängs med ca 2 timmar på kvällen måndag-fredag (fram till kl. 22), och 30-minuterstrafik införs även på sommarhelger kl. 09-19. Måndag-fredag kl. 06-21 och lördag-söndag kl. 09-19 stannar inte tågen till och från Nynäshamn i Krigslida. Då går det istället tåg på sträckan Krigslida-Kungsängen/Bålsta var 30:e minut. Det innebär tågbyte i Västerhaninge och förlängd restid med cirka 30 minuter för resa till och från stationer på sträckan Tungelsta-Nynäshamn under dessa tider. Främsta orsaken till denna förlängda restid är infrastrukturbegränsningar i systemet såsom avsaknad av uppställningsspår, vändspår och dubbelspår på Nynäsbanan. Just infrastrukturen på Nynäsbanan är en av de dimensionerande delarna för hela järnvägssystemet i Stockholmsområdet och för att kunna planera trafiken i hela systemet på ett robust sätt.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*I dialogen mellan Trafikförvaltningen och Trafikverket, under framtagandet av T18, framkom det att infrastrukturen inte räckte till för att få till hela pendeltågssystemet med tågmötena på Nynäsbanan med vändningar i Västerhaninge, utan att detta först skulle kunna bli möjligt när den nya stationen Vega öppnar 2019. Om vändningar skulle kunna ske i Västerhaninge skulle det bidra till kortare restider även för de resenärer som ska söderut från Krigslida.*

*T18 var en av de största förändringarna i pendeltågstrafiken på många år och samtliga ingående parametrar fanns inte klara när kommunremisserna skickades ut. Detta pga. att det pågick mycket omfattande samverkan med Trafikverket och övriga järnvägsföretag genom dialog och diskussioner kring hela järnvägssystemet enligt Trafikverkets tågplaneprocess. Arbetet utmynnade i att ansökan om T18 lämnades in 10 april 2017.*

*Inför kommande tågplaner analyserar Trafikförvaltningen nuvarande trafik, resandeutvecklingen och pendeltågssystemets övergripande behov.*

*Trafikförvaltningen har även ett pågående utvecklingsarbete att se över hur arbetet med trafikplanering skall hanteras både inom*

*trafikförändringsremissen och inom den samverkande långsiktiga dialogen med kommunerna. Pendeltågstrafiken kräver att parterna förhåller sig till både statens tågplaneprocess och järnvägsinfrastrukturens utvecklingstakt.*

*Med vänliga hälsningar*

*Fredrik Cavalli-Björkman*

*Trafikdirektör*

*Trafikavdelningen*

## **Huddinge**

Huddinge kommun anser även att snabbtågen ska stanna vid både Skogås och Trångsund. I det fall detta inte är möjligt måste busstrafiken stärkas upp till övriga snabbtågsstationer för östra kommundelen. Detta innebär att se över och eventuellt utöka busslinjerna till Farsta och andra stationer där snabbtågen stannar.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten och tar med sig detta i den fortsatta planeringen med kommande trafikförändringar.*

Dessutom behöver matartrafiken och passningen till och från kommunens spärstationer ses över. Det är väldigt viktigt att byten mellan pendeltåg, tunnelbana och buss fungerar smidigt för resenärerna.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten och tar med sig detta i den fortsatta planeringen med kommande trafikförändringar.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26

Diarienummer  
SL 2017-0653

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Linje 172. Särskilt viktigt är det att linjen får utökad turtäthet under alla dygnets timmar, för att möjliggöra för resor även kvällstid och under natten.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten. Trafikförvaltningen avser inte införa nattrafik på linjen vid tidtabellskiftet 2018/2019. Dock avser trafikförvaltningen att utöka trafiken i övrigt enligt föreslagna ändringar.*

Kommunen anser att trafikförvaltningen ska se över passningen mellan linje 704 och den spårbundna trafiken i kommunen.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten och tar med sig detta i den fortsatta planeringen med kommande trafikförändringar.*

Kommunen anser att linje 705 även bör förlängas ner till Flemingsbergsdalen för att knyta ihop området och trafikera skolan i Flemingsbergsdalen.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten och tar med sig detta i den fortsatta planeringen med kommande trafikförändringar.*

Linje 711 förlängas längre än till Visättra centrum för att kunna nå de bostäder och förskolor som byggts eller ska byggas i Visättra ängar. Linjen bör istället förlängas till Visättra sportcenter och Björnkulla. Kommunen planerar att bygga nya bostäder i Björnkulla samt en ny gata som kopplar till Tullinge hantverksby i Botkyrka, med möjlighet till busstrafik. Om busstrafik med hög turtäthet finns på plats vid inflytt ökar andelen boende som väljer att resa kollektivt.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten. Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring i samband med tidtabellskiftet december 2018 (T19).*

Kommunen anser det positivt med utökad heltrafik på linje 713. Det är viktigt att kommunens invånare kan nå sportcenter och andra fritidsaktiviteter även under helgerna, för att öka andelen som reser kollektivt till fritidsaktiviteter.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten.*

Kommunens anser att trafikförvaltningen bör utreda möjligheten för linje 714 att trafikera sträckan Huddinge station – Masmö, för att knyta samman området med tunnelbanan.

*Svar: Trafikförvaltningen ser över aktuell linjesträckning i samband med planeringsstudien inför kommande trafikupphandling.*

Ny linje Flottsbro - Huddinge kommun anser att det är mycket viktigt att erbjuda kollektivtrafik till och från fritidsaktiviteter samt fritidsområden. I Flottsbro finns även en begravningsplats som är en viktig målpunkt.

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Kommunens rekreativsområden ska vara tillgängliga för alla, oavsett tillgång till bil. I remissen framgår det inte turtäthet för den nya linjen, men att det är viktigt att säkerställa att den nya linjen har tillräcklig trafikering under helger och lov, både sommar och vinter. Flottsbro är ett rekreativsområde samt begravningsplats som används året runt.

*Svar: Trafikförvaltningen delar kommunens syn på att trafik till rekreativsområden bör prioriteras under helger och lov för att komma största mängd resenärer till del. Trafikförvaltningen noterar synpunkten.*

Linje 745. Det är viktigt att säkerställa att det inte sker några störningar eller trafikförändringar för pendeltåg samt tunnelbanan i de fall dessa ska täcka upp för minskad busstrafikering under högsommaren.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring i samband med tidtabellskiftet december 2018 (T19).*

Huddinge kommun vill att trafikförvaltningen ser över passningen till tunnelbanan för linje 703, 707 och 710.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten och tar med sig detta i den fortsatta planeringen med kommande trafikförändringar.*

Tidtabellen för linje 828 samt 831 behöver justeras och eventuellt utökas för att passa mot pendeltågen.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta och har en dialog med trafikutövaren för att kunna passa pendeln ännu bättre.*

Linje 831 (830). Kommunen anser det viktigt att lyfta behovet av utökad trafik mellan Skogås/Trångsund Länna, där kommunen anser att linjen behöver förlängas till södra delen av Länna industriområde.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta och ser över behovet inför trafikår 2020.*

Flera busslinjer som trafikerar Huddinge idag har dålig passning till pendeltåg och tunnelbana, vilket hämmar pendlingen.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten och tar med sig detta i den fortsatta planeringen med kommande trafikförändringar.*

Kommunen vill även påbörja en linjenätsöversyn tillsammans med trafikförvaltningen, för att säkerställa ett linjenät som är robust, tillgängligt samt anpassat för dagens och framtidens Huddinge.

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26

Diarienummer  
SL 2017-0653

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Svar: Trafikförvaltningen ser över aktuellt linjenät under pågående planeringsstudie inför kommande trafikupphandling. Förändringar under avtalsperioden kommer fortsatt att vara möjliga att genomföra.*

Huddinge kommun anser att det är av högsta vikt att utreda en direktbuss från Länna och Skogås till Gullmarsplan under rusningstid. Detta skulle delvis avlasta pendeltågstrafiken samt skapa en bra tvärförbindelse för de resenärer som inte reser radiellt in mot Stockholm city

*Svar: Pendeltågens kapacitet på Nynäsbanan bedöms som god kommande åren och ny direktbusstrafik som konkurrerar mot spårtrafiken är inte aktuellt att införa. Kapaciteten i Gullmarsplan kommer under kommande 10 års period vara kraftigt nedsatt på grund av tunnelbanans utbyggnad vilket gör att all ny trafik till denna plats noggrant behöver utredas och analyseras.*

Trafikförvaltningen bör även inrätta en busslinjesträckning mellan Länna och den nya stationen i Vega (Haninge kommun).

*Svar: Trafikförvaltningen ser tillsammans med trafikutövaren Nobina över hur linjenätet i närområdet bäst kan anpassas till Vegas öppnade.*

Kommunen önskar också att vinkbussar utreds i Skogås och Trångsund. I Trångsund är det ganska backigt och svårt för äldre att ta sig längre sträckor till bussen i dagsläget.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten och tar med sig detta i den fortsatta planeringen med kommande trafikförändringar.*

Huddinge kommun anser även att snabbtågen ska stanna vid både Skogås och Trångsund.

*Svar: I planeringsramverket för pendeltågstrafiken finns kriterier för snabbpendeltågens uppehållsbild. Dessa kriterier är framtagna för att möta landstingets mål med pendeltågstrafiken och RUFs och att balansera olika intressen i länet. Skogås och Trångsund möter inte dessa kriterier.*

Huddinge kommun bygger väldigt mycket längs spårväg syds influensområde och flertalet projekt är beroende av spårvägen och etapplösningar för kollektivtrafik till dess att spårvägen är på plats. Kommunen anser att planeringsstart för spårvägen ska tidigareläggas, samt att trafikförvaltningen och kommunen tillsammans tar fram en plan för etapplösning till dess att spårvägen är på plats.

*Svar: Projektstart för spårväg syd är enligt avtalet 2024. Avtalet ger möjlighet för parterna att komma överens om förskottering och tidigare projektstart.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Kommunen vill se en ökad trafikering på Nynäsbanan med förbättrad turtäthet i Skogås och Trångsund, exempelvis genom förlängning av lämplig linje från Älvsjö. Kommunen vill även lyfta behovet av översyn av pendeltågstrafiken. Kommande utökningar bör fokusera på Nynäsbanan och stärka de kollektiva knutpunkterna Trångsund och Skogås. Dessa stationer har under rusningstid få avgångar och är Huddinge kommuns enda knutpunkter för kollektivtrafik i de östra kommundelarna.

*Svar: Pendeltågstrafiken utveckling görs ur ett systemperspektiv. Arbete bedriv både genom att Trafikförvaltningen gör en systemanalys av pendeltågssystemet samt att Trafikverket leder en ÅVS (Åtgärdsvalstudie) för pendeltågssystem. Er synpunkt om dubbelspår är mottagen.*

I Kungens kurva, centrala Huddinge och Flemingsberg pågår flera utbyggnader av bostäder, verksamheter, handel, regional som såväl kommunal infrastruktur med mera. Det är och kommer under en längre tid framöver vara en utmaning att samordna alla samhällsbyggnadsprojekt i dessa områden, inte minst för trafiken. Kommunen lägger stor vikt vid att kollektivtrafiken ska komma fram under byggtiden och hoppas på ett nära samarbete med trafikförvaltningen i dessa frågor.

*Svar: Trafikförvaltningen ser också samverkan kring kollektivtrafikens roll och framkomlighet till, från och i Kungens Kurva och kopplingen inom den regionala stadskärnan Skärholmen/Kungens Kurva som central. Dialog i dessa frågor pågår redan, men trafikförvaltningen ser liksom Huddinge att denna samverkan bör utvecklas än mer.*

Många Huddingebor som reser med barnvagn eller rullator vittnar om att man ofta får vänta flera avgångar för att komma på bussen. Detta på grund av att bussarna som trafikerar Huddinge ofta bara har ett fåtal platser för barnvagnar och rullatorer. Huddinge kommun vill understryka att det är viktigt att behovet av bussar med plats för barnvagnar och rullatorer kartläggs och att åtgärder vidtag för att tillgodose behoven bättre.

*Svar: Trafikförvaltningen har styrande sittplatskrav för varje busstyp vilket styr "flexutrymmet", hur många barnvagns- rullstolsplatser som ska finnas. Det finns ingen bra statistik för att se över kravbilden så vanligtvis går man på branschstandard, alltså 2 barnvagnsplatser på motorvägsbussar (klass 2) och 3 barnvagnsplatser på "stadsbussar" klass 1. Inför alla nya avtal ser man över kravbilden på bl.a. flexutrymmen. Bussarna i avtalet i Huddinge får bli 16 år så de kommer inte att bytas ut innan nästa avtal som startar år 2021. Har bussen stora flexutrymmen så blir det med automatik mindre sittplatser, så det gäller att kompromissa utan att begränsa för mycket.*



Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Det är angeläget att planerade stombusslinjer enligt Stomnätsplanen startas och att identifierade stråk byggs om för att möjliggöra detta, ett exempel är framkomlighetsproblemen för buss på väg 73 och väg 226. Åtgärder för ökad framkomlighet för stombussarna ger stora samhällsekonomiska vinster. Den långsiktiga inriktningen ska vara att de regionala stadskärnorna Flemingsberg, Haninge, Kungens kurva och Södertälje knyts samman med attraktiv kollektivtrafik. Det är idag en ineffektiv kollektivtrafik för den som vill resa på tvären mellan viktiga målpunkter på Södertörn, vilket leder till mycket långa restider och därmed en konkurrensfördel för bilen.

*Svar: Trafikförvaltningen ser positivt på att identifierade stråk byggs om för att kunna möjliggöra trafik enligt stomnätsplanen.*

*Trafikförvaltningen följer de stora infrastrukturutbyggnaderna som berör Södertörn såsom Förbifart Stockholm och Södertörnsleden för att vara beredda och kunna erbjuda en attraktivare kollektivtrafik framöver.*

Både Flemingsberg och Gullmarsplan är idag viktiga knutpunkter och kommer bli större i framtiden. Södertörnskommunerna är positiva till tunnelbanans utbyggnad och ombyggnaden av Gullmarsplan, förutsatt att minst den kapacitet som finns idag kvarstår. För att säkerställa knutpunkten Flemingsberg i framtiden måste planering ske för att understödja och omhänderta denna utveckling.

*Svar: Trafikförvaltningen är väl medvetna om detta och utreder hur bytespunkterna ska se ut för att få en effektiv, attraktiv och väl fungerande kollektivtrafik. I dagsläget kan vi dock inte svara på hur dessa bytespunkter kommer se ut.*

## **Järfälla**

Linje 541 Jakobsberg – Vällingby. Att byggnationerna som nämns ska vara avgörande för att dra ner på turtätheten är inte ett rimligt skäl. Det är några år kvar till dess att byggtrafiken kan anses störa övrig trafik på Veddestavägen samt att åtgärder kommer att vidtas för att få till en så smidig lösning som möjligt för övriga trafikslag

*Svar: Denna förändring kommer inte att genomföras till trafikår 2019 då vi behöver mer underlag till förslaget. Trafikförvaltningen får analysera detta vidare.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Linje 546 Jakobsbergs station – Tensta allé. Överlag är kommunen positiva till föreslagen linjeändring. Järfälla kommun har saknat tvärförbindelser mellan kommundelarna. Den nya dragningen knyter ihop Viksjö med Barkarbystaden och Kista vilket underlättar arbetspendlingen till Kista. Restiden från Viksjö till Barkarbystaden förkortas avsevärt. Från dagens 35-40 minuter till 10-15 minuter. Kommunen ser också negativa konsekvenser av förslaget. Den direkta kopplingen mellan Viksjö, Björkeby skolan och Skälby tas bort helt. Det är fortfarande ingen koppling mellan Viksjö och Barkarby handelsplats samt att kopplingen mellan Viksjö och handelsplatsen vid Matvärlden, Biltema, Willys utgår helt.

*Svar: Denna förändring kommer inte att genomföras till trafikår 2019 då vi behöver mer underlag till förslaget. Trafikförvaltningen får analysera detta djupare och se vilka möjligheter som finns för området runt Barkarby och kopplingen mellan kommundelarna.*

Linje 567 Jakobsbergs station – Sollentuna station. Överlag är kommunen positiv till föreslagen linjeändring. Förslaget medför en ca 2 minuter kortare resväg mellan Barkarbystaden och Akalla. Korsningen Enköpingsvägen/Norrviksvägen har idag hög belastning och den föreslagna linjedragningen hjälper till att minska den belastningen. Hållplats Stora torget är idag tungt belastat i en specifik riktning med trängsel vid hållplatsen som följd. Med förslaget delas trafiken och resenärerna kommer därmed att få mer yta att vänta på vid hållplatsen då den används mer effektivt. Kommunen ser också negativa konsekvenser med förslaget. Kyrkbyn och gamla Barkarby förlorar kopplingen till Barkarbystaden och handelsplatsen.

*Svar: Denna förändring kommer att genomföras till trafikår 2019 förutsatt att infrastruktur finns.*

En tredjedel av resenärerna på befintlig nattbuss har Viksjö som slutdestination. Föreslagen förändring medför att en inte obetydlig andel av resenärerna får en längre resväg inklusive ett bussbyte som inte fanns tidigare. För att resenärerna som bor i Viksjö inte ska uppleva förändringen som allt för negativ vill vi att ringlinjen kör motsolsvarv. Det vill säga Jakobsbergs station – Viksjö – Veddesta – Barkarbystaden. Linjen behöver inte trafikera Mälarvägen utan kan gå Jakobsbergs station – Viksjöleden – Veddestavägen – Barkarbystaden.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Återigen vill kommunen lyfta frågan om en ringlinje som knyter samman den regionala stadskärnan Barkarby – Jakobsberg, samt Viksjö under hela trafikdygnet och i bägge riktningar. Kollektivtrafiken är inte konkurrenskraftig i förhållande till bil i exempelvis relationen Viksjö-Barkarbystaden/handelsplatsen

*Svar: Trafikförvaltningen föreslår att frågan tas upp på ett planeringsmöte.*

Linje 542 och 548 föreslås slås ihop vid Kallhälls station för att knyta ihop den regionala stadskärnan Jakobsberg med Kallhäll och Stäket. Att systematiskt tvinga resenärerna att byta färdstätt med medföljande risk för förseningar är inget som ökar attraktiviteten för kollektivtrafiken. Förslaget ökar även tillgängligheten då personer med nedsatt rörelseförmåga kan sitta ner i samma fordon hela vägen.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta..*

Det vore önskvärt att trafikera följande områden i Kallhäll med en servicelinje i form av en mindre buss: Bolinder strand – Kopparvägen – Kallhälls villastad – Fabelvägen/Lädersättra. Järfälla föreslår en turtäthet på åtminstone 30 minuter

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Järfälla kommun anser att trafikstart för linje 44: (Bro) – Kallhäll – Stockholm – Älvsjö – (Södertälje C) ska påbörjas snarast, helst vid införandet av sommartidtabellen 2018 för att minska trängseln på tågen mellan Järfälla och Stockholm.

*Svar: Linje 44 rullar och finns också med i T19.*

Restiden med nattbuss mellan Stockholms city och Jakobsberg tar för lång tid. Ett sätt att undgå denna problematik är nattlig pendeltågstrafik. Detta förutsätter dock att viss lokalbussförsörjning finns ut till de kommundelar som inte täcks upp av pendeltågstrafiken.

*Svar: Som kommunen antyder behövs en lite mer systemövergripande nattrafikutredning för att kunna en rimligt och bra nattrafikutbud. Hänsyn behöver bl.a. tas till underhåll av fordon och infrastruktur, trygghetsfrågor och driftekonomin. Trafikförvaltningen har för närvarande inte något uppdrag att utreda nattrafiken*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Större satsning efterfrågas på Kallhäll och Stäket. Dagens utbud är inte attraktivt för resenärerna samt att det inte underlättar för pendlare att välja kollektivtrafiken före bilen.

*Svar: Kallhäll är en nybyggd pendeltägsstation med allt bra det innebär. Trafikutbudet utökas i den takt som trafikförvaltningen finner lämplig och den takt som systemet klarar av.*

## Lidingö

Lidingö stad ser positivt på att förkorta linje 206, förutsatt att behovet kan ersättas av en förändrad linjedragning av 238 till Lerbovägen. Staden vill dock poängtera att det är av stor vikt att detta kompletteras med en utökad trafik på linje 206 som tidigare fått en kraftigt försämrad turtäthet, vilket försvårar för boende i Mosstorp att förlita sig på kollektivtrafiken som huvudsakligt färdmedel.

*Svar: Trafikförvaltningen avser genomföra trafikförändringen vid tidtabellsskiftet i december.*

Staden ser även positivt på en ny linjedragning på linje 238 Mjölksurrevägen som planeras öppnas för motorfordonstrafik. Trafikförvaltningen bör även överväga hur denna linje kan synkroniseras med Lidingöbanan vid hållplats Dalénum, där Lidingö stad gärna bistår i planeringen.

*Svar: Trafikförvaltningen avser genomföra trafikförändringen och noterar samtidigt synpunkten.*

Staden ser positivt på omdragningen av linje 921 via Mosstorpsvägen istället för Södra Kungsvägen då det ger ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken för boende i Mosstorp samt ett större upptagningsområde av kollektivtrafikresenärer. Staden föreslår att linjen ska gå Lerbovägen Mjölksurrevägen på sin väg mellan Högsåtra och Käppala.

*Svar: Trafikförvaltningen avser genomföra trafikförändringen och noterar samtidigt kommunens synpunkt.*

Vi vill även påpeka att snart (årsskiftet 2017/2018) kommer en ny cirkulationsplats vid Mjölksurrevägen/Södra kungsvägen och Dalénum att färdigställas samt så planeras Mjölksurrevägen att öppnas för busstrafik (2018). Vårt förslag är då att buss 206 förlängs, i ett första skede till Brostugevägen men sedan ses hållplatslägen i Dalénum över.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkterna.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Vidare anser Lidingö stad att dialog bör föras om att ändra trafikeringen under 2019 då mötesplatscentrum flyttas till Lidingö stadshus samt byter namn till seniorcenter. En ny hållplats i nära anslutning till denna bör trafikeras av 921 och 923.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkterna.*

En förbättrad koppling mellan Dalénum och Lidingö centrum skulle ge bättre tillgänglighet för hela södra Lidingö samtidigt som det skulle stärka Lidingö centrum som handelsplats.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar önskemålet och tar ställning till det i kommande planering.*

Lidingö stad motsätter sig en eventuell framtida nedläggning av linje 233 och anser att turtätheten under högtrafik istället bör förbättras. Linjen är den tvärförbindelse som binder ihop de nordöstra delarna av kommunen med de södra delarna. En sträckning som annars saknar alternativa resvägar med rimliga restider. Med utgångspunkt från att målsättningen är ett ökat hållbart resande, särskilt social hållbarhet, anser Lidingö stad att linje 233 inte ska läggas ned. En ökad turtäthet skulle kunna minska behovet av att hitta andra lösningar med andra transportslag och därmed öka linjens attraktivitet. Staden förutsätter att fortsatta diskussioner om att förbättra linjen och öka dess turtäthet samt attraktivitet kan föras med både trafikförvaltningen och Keolis.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring i nuläget.*

En utökad tidtabell bör utredas av trafikförvaltningen på linje 238 för att förbättra tvärförbindelserna på Lidingö. I dagsläget slutar 238 alldeles för tidigt, vilket tvingar resenärer att använda Ropsten som bytespunkt för att ta sig från exempelvis Näset till Larsberg.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta och tar med frågan till kommande trafikplanering 2018/2019*

Som tidigare nämnt finns ett stort behov av att förbättra bytesmöjligheten i Kottla mellan 201 och Lidingöbanan, vilket skulle öka kollektivtrafikens attraktivitet betydligt. Under rusningstid finns det i dag stor trängsel på linjen, och Lidingö stad ser gärna att trafikförvaltningen ser över hur kapaciteten kan öka, antingen genom ökad turtäthet eller ökad kapacitet på bussarna.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkterna.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

I centrala delar av Lidingö blir många bussar ofta fulla och klarar därmed inte att plocka upp fler resenärer. Detta är främst ett problem under rusningstimmarna. Trafikförvaltningen bör utreda hur detta problem kan lösas för att kollektivtrafiken ska bli mer attraktiv. Tidigare hade Lidingö en busslinje som under rusningstimmarna trafikerade mellan Ropsten och Lidingö centrum. En annan lösning kan även vara att öka på turtätheten för övriga busslinjer som trafikerar fär perifer delar av Lidingö genom centrum till Ropsten.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkterna.*

Trafikförvaltningen bör utreda en förlängning av stomlinje 6 genom Lidingö centrum till Norra Lidingö, förslagsvis Näset. Norra länken bör även nyttjas till kollektivtrafik. Trafikförvaltningen bör även här överväga möjligheten att koppla samman Ropsten alternativt Lidingö centrum med norra Stockholm

*Svar: Trafikförvaltningen hör av sig med svar inom kort.*

Lidingö stad ser positivt på att anpassningar görs för att bättre passa skolbarn som reser med denna linje. Lidingö stad ser gärna att samarbete kan ske med stadens lärande- och kulturförvaltning för att optimera nyttan för denna linje. Staden anser även att linje 81 bör ha ytterligare en avgång på senare kväll för att möjliggöra pendling även när hemkomst är senare på kvällen än nuvarande tidtabell tillåter.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta och tar med frågan i kommande upphandling.*

Lidingö stad ser positivt på en utökad trafik på linje 238 till Larsbergs brygga vilket ger bättre tillgänglighet till linje 80 (Sjövägen), med ökad regional tillgänglighet som följd. Linjen bör planeras för att i största möjliga mån tidpassa linje 80 för att på så sätt utgöra ett attraktivt alternativ till andra färdvägar och transportslag

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

En starkt koppling med linje 80 ger även ett bra alternativ till Lidingöbor som ska resa till innerstaden eller söderort samt Nacka och Värmdö, istället för att belasta innerstadens trafiksystem. Här bör trafikförvaltningen även utreda möjligheten att koppla samman Lidingö och innerstaden med Tollare där stor utbyggnad sker, samt Fisksätra och eventuellt Saltsjöbaden.

*Svar: Trafikförvaltningen planerar för en mer omfattande utredning som innefattar hela länets allmänna kollektivtrafik på vatten. I en sådan utredning kan nämnd linjesträckning analyseras.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Däremot vad avser periodkort som ska gälla under provperioden är SL:s års-, 90 dagars- och 30 dagarskort, tycker Lidingö stad att också vanliga SL Access-kort (reskassan eller enkelbiljetter) bör tillåtas för att fler skall få tillgång till vattentrafiken oavsett biljettslag. Det vore även positivt för båttrafiken och kollektivtrafikens utveckling om SL-accesskortet kan gälla året runt. Gällande turtätheten, anser Lidingö stad att det bör förbättras så att resenärer ges ökade möjligheter att välja båtpendling.

*Svar: Gällande provperioderna 2018 så beslutade Stockholms läns landstings Trafiknämnd att det är SL:s års-, 90 dagars- och 30 dagarskort som ska gälla. Trafikförvaltningen kommer att utvärdera genomfört försök med SL:s års-, 90 dagars- och 30 dagarskort och där är kommuners synpunkter viktiga. Gällande behov av turtäthet så tar trafikförvaltningen till sig synpunkten och detta kommer att utredas i en kommande utredning av kollektivtrafik på vatten.*

En sammankoppling av Lidingöbanan med en utbyggd spårväg city skulle utgöra en väsentlig förbättring för Lidingöborna genom förbättrade restider till centrala Stockholm samt ökad närhet till Norra Djurgårdsstaden där Stockholms stad planerar för 35 000 nya arbetsplatser och 12 000 nya bostäder samt handel. En sammankoppling medför även externa positiva effekter genom att trafiksystemet blir mer robust då Ropsten och röd tunnelbanelinje avlastas betydligt. Investeringen i de nya spårvagnshallarna vid AGA skulle även komma till full nytta om spårväg city blir verklighet.

*Svar: Trafikförvaltningen tillsammans med Stockholms stad och Lidingöstad utreder kollektivtrafikförsörjning till Norra Djurgårdsstaden. Delrapport 2 redovisades för landstingets trafiknämnd 2018-05-22.*

Lidingö stad önskar att tillsammans med Trafikförvaltningen arbeta fram en konsekvensanalys för en framtida spårdragning av Lidingöbanan genom Lidingö Centrum.

*Svar: Under årens lopp har olika varianter av spårvägsdragning studerats. Senast i samband med sverigeförhandlingen. Inom ramen för de ordinarie kontaktvägarna kan en kontakt etableras så kan trafikförvaltningen redovisa tidigare gjorda studier för Lidingö.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Lidingö stad anser att trafikförvaltningen ska fortsätta att utreda möjligheten att trafikera mellan Lidingö, alternativt Ropsten, till Solna centrum samt Danderyds Sjukhus via Norra Länken. Detta skulle kunna utgöra en väsentlig förbättring i restid jämfört med bilen och därmed ha stor potential att vinna marknadsandelar.

*Svar: Trafikförvaltningen har studerat möjligheten och sett en potential. Det återstår frågor att lösa kopplat till väghållaren (Trafikverket) och utformningen av Ropsten för att ge förutsättningar för bussarna att angöra. Trafikförvaltningen tar med Lidingös synpunkt i framtida utredning och planering.*

Lidingö stad påbörjar under hösten 2018 byggandet av Lilla Lidingöbron. Det finns ännu inga acceptabla lösningar för hur den nya bron med dubbelspår ska angöra på ett effektivt sätt i Ropsten. Ropsten är en av de viktigaste trafiknoderna i nordöstra Stockholm.

Det är därav av största vikt att utformningen blir optimal både på kort och lång sikt. Lidingö stad vill påpeka att det är av stor betydelse att omstigning från både Lidingöbanan och bussar till tunnelbanan sker på ett så effektivt sätt som möjligt och att detta torde vara överordnat andra intressen som finns på platsen.

*Svar: Inom ramen för det gemensamma utredningsarbetet kollektivtrafikförsörjning av Norra Djurgårdsstaden studeras Ropstens knutpunkt. När de långsiktiga besluten väl finns på plats kring hur kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden ska ske finns bättre förutsättningar att hitta en långsiktigt optimal lösning på omstigningen mellan Lidingötrafiken och tunnelbanan. Trafikförvaltningen håller med om att effektiva bytespunkter är viktiga för kollektivtrafikens konkurrenskraft och effektivitet.*

Resandet fördelar sig enligt ett diagram (*Lidingös resvaneundersökning, 2013*). Enligt denna väljer endast 9 % kollektivtrafiken som sitt färdmedel samtidigt som hela 61 % väljer bilen, vilket får anses som ett tecken på ett undermåligt kollektivtrafikutbud. Sannolikt beror detta på restiden för kollektivtrafiken blir betydligt sämre jämfört med bilen på grund av låg turtäthet samt byten som försvårar och försenar resan.

*Svar: Det är många faktorer som avgör färdmedelsfördelningen och vilket trafikslag som väljs. Det är viktigt att kollektivtrafiken prioriteras för bättre framkomlighet framför biltrafiken och därmed kortare restid vilket gör kollektivtrafiken mer attraktiv. Det är en samplanering som krävs mellan kommunen och Trafikförvaltningen.*



Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

En av de viktigaste målpunkterna på Lidingö är Lidingö centrum. Idag är kollektivtrafikutbudet bristfälligt, framför allt för boende på södra delen av Lidingö. Utbudet är främst fokuserat på att transportera boende till och från Ropsten.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkterna. Det är två olika intressen som är svåra att förena när resurser ska prioriteras.*

## **Nacka**

413 (Slussen – Talludden). Förslaget om tio indragna avgångar innebär en försämring för resenärer som åker från Slussen. Kommunen anser att satsningar på linje 411C från Cityterminalen är bra men att dessa extra turer inte kompenserar den minskade turtätheten på linje 413 eftersom 411C inte stannar vid Slussen.

De förbättringar som föreslås för linje 471 kompenserar inte heller fullt ut de indragna turerna då 471 inte trafikerar Värmdövägen mellan Sickla och Nacka Forum. Sammantaget ser kommunen att de indragna turerna på linje 413 blir en försämring för resenärerna.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkter men justerar utbudet efter den belastningen som finns i nuläget.*

*Trafikförvaltningen avser därför att minska turtätheten på linje 413, eftermiddagar, Slussen - Björknäs C. Förtäta trafiken på linje 471 sträckan Slussen – Skurustugan. Inte förändra trafiken avseende 411C.*

Linje 414 (Slussen – Orminge centrum). Förlängning av två avgångar mellan ca kl.08.00 och 09.00 på lördag och söndag från Slussen i stället för Skurustugan är ett bra förslag. Kommunen är även positiv till den nya avgången ca kl. 06.35 lördag och söndag.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring i samband med tidtabellskiftet december 2018 (T19).*

Linje 425 (Slussen – Gustavsberg Lugnet). Linjen övervägs dras in under mellantrafik alla dagar. Kommunen avstyrker detta, då denna busslinje försörjer Insjön och Lillebo och att ett nytt verksamhetsområde planeras vid Kil. Dessa områden behöver god kollektivtrafikförsörjning.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring i samband med tidtabellskiftet december 2018 (T19).*

Linjerna 442 (Slussen – Orminge centrum), 442X (Slussen – Boovägen), 447 (Boo backa – Slussen). De förändringar som föreslås för dessa linjer är sammantaget positiva.

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26

Diarienummer  
SL 2017-0653

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Resenärer öster om Lännerstavägen kommer att få sämre turtäthet och kommunen vill att utökade turer på 447 övervägs för att kompensera denna försämring. Angående behovet av nytt hållplatsläge vid Liljekonvaljens väg i riktning mot Boovägen får kommunen utreda detta i samråd med trafikförvaltningen. Utökningen av antalet turer på 422X från Ångbåtsvägen är positivt. Kommunen ser det som mycket angeläget att området Tollare trafikeras.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkter men justerar utbudet efter den belastningen som finns i nuläget.*

*\* Linje 442 och 442X: Trafikförvaltningen avser utöka trafik vardagar vid morgon eftermiddag och kväll.*

*\* Linje 442X i riktning mot Slussen avser Trafikförvaltningen att korta av till att starta på hpl Ångbåtsvägen. Trafikförvaltningen avser inte att lägga ned linjen öster om Ångbåtsvägen.*

*Trafikförvaltningen avser ej trafikera Tollare torg då framkomligheten på flera ställen i området ej lever upp till de rekommendationer som beskrivs i SLs riktlinje RiBuss. Trafikförvaltningen föreslår att frågan tas upp vid nästa planeringsmöte.*

*\* Linje 447: Trafikförvaltningen avser ej att utöka trafiken 447 då Slussen har kapacitetsbrist och ej kan ta emot mer trafik.*

Linje 444 (Slussen – Västra Orminge). Utökning med en avgång undermorgonrusningen och nya avgångar på lördagar och söndagar som ger tätare trafik är bra förslag. Utökningar med dessa turer gör att kommunen ställer sig bakom borttagandet av sista turen som har lågt resande (vardagar kl. 22.20 från Orminge centrum)

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkter men justerar utbudet efter den belastningen som finns i nuläget.*

*Trafikförvaltningen avser därför inte att utöka trafiken kvällar och helger. Däremot avser Trafikförvaltningen att införa en ny tur under morgonrusning samt dra in en tur på kvällen.*

Linje 471 (Slussen – Västra Orminge). Flera turer under rusning är bra. Omfördelningen av turerna är godtagbar men vissa turer får en märkbar försämring. Kommunen vill att effekterna av försämrade turtäthet undersöks närmare, exempelvis bör förslaget om 10-minuterstrafik istället för 6 mintrafik Skurustugan – Slussen kl. 08:40-09.05 granskas för att kunna förbättra förslaget.

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

***Svar:** Trafikförvaltningen avser genomföra trafikförändringen och noterar samtidigt synpunkten vilken trafikförvaltningen tar med i det framtida utvecklingsarbetet gällande busstrafiken i Nacka.*

Nacka kommun anser att det vore en fördel om busstrafiken i Boo i större utsträckning planeras så att man undviker dagens situation med omfattande bilåkande till Orminge Centrum och därmed stora behov av infartsparkeringsplatser. Fler busslinjer som går oftare ut i bostadsområdena (bl a Kummelnäs och Lännersta), både från Slussen/andra målpunkter inne i Stockholm och från Orminge, skulle underlätta detta

***Svar:** Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkter och justerar utbudet efter den belastningen som finns i nuläget. Att fortsätta utöka antalet infartsparkeringsplatser i Orminge är dock svårt att kombinera med önskemålen om utökad trafik eftersom fler parkeringsplatser leder till minskat resenärsunderlag på befintliga linjer i området. Minskar resenärsunderlaget kan turtätheten att komma justeras ner. Trafikförvaltningen önskar att kommunen gör en översyn av infartsparkeringens funktion för att klargöra hur den nyttjas idag och på bästa sätt bör regleras framöver och på vilket sätt kommunen önskar att balansen mellan infartsparkering och matartrafik ser ut i området.*

Linje 53 (Henrikdalsberget – Karolinska institutet). Förändringen av linjen så att den inte längre passerar Centralstationen har försämrat direktförbindelsen från Nacka till denna viktiga knutpunkt, vilket medfört fler byten. Kommunen föreslår att buss 53 återigen stannar vid Centralstationen.

***Svar:** Så kommer att ske när framkomligheten på bl a Vasagatan är återställd.*

Linje 71 (Slussen (Glasbruksgatan) – Jarlaberg). De indragningar som föreslås för denna linje är baserade på dagens efterfråga. I Nacka strand pågår en omvandling av kontorslokaler till bostäder med inflyttning under 2019. Detta kommer att öka efterfrågan på busstrafiken. Kommunen vill inte se några indragningar av turtätheten.

***Svar:** Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring i nuläget.*

Linje 74. Kommunen önskar att linjen förlängs till sin tidigare sträckning.

***Svar:** Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och tar med sig detta i den fortsatta planeringen med kommande trafikförändringar.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Bostadsområdet Södra Hedvigslund är färdigutbyggt och förslaget att busslinjen ska trafikera torget i Hedvigslund är efterlängtat.

*Svar: Avser linje 821. Denna förändring kommer inte att genomföras inför T19. Trafikering och vändmöjligheter vid torget är inte enligt RiBuss standard.*

Kommunen önskar att avgången på linje 468 ca kl. 15.40 inte kortas utan istället fortsätter som idag att gå mellan Älgö till Saltsjöbadens station.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring i samband med tidtabellskiftet december 2018 (T19).*

Förslaget att korta av nattlinjerna under vardagar så att de vänder vid Slussen ställer sig kommunen tveksam till.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring i samband med tidtabellskiftet december 2018 (T19).*

Kommunen anser det angeläget att SL försöker få Tvärbanans tidtabell bättre anpassad till Saltsjöbanans. Det händer för ofta att spårvagnar har avgått precis när Saltsjöbanans tåg (mot Henriksdal) är på väg in till Sickla station, trots att tåget har hållit tiden.

*Svar: Trafikförvaltningen känner till detta då det är mycket svårt att passa ihop 7,5-minuterstrafik (TvB) med 20-minuterstrafik. De tyngsta avgångarna har det gjorts särskilda anpassningar för att försöka förbättra bytet, hur väl detta faller ut i praktiken beror på båda banors förutsättningar den dagen. Trafikförvaltningen strävar efter att förtäta trafiken på Tvärbanan vilket då skulle kunna underlätta bytena samt Saltsjöbanans tider i Henriksdal. Dessa åtgärder analyseras nu inför trafikår 2018.*

## Norrtälje

Norrtälje kommun prioriterar följande förändringar av busstrafiken:

1. Att införa en direktlinje mellan Arlanda och Norrtälje.
2. Att utveckla utbudet med linje 631 som trafikerar Rådmansölandet.
3. Att uppmärksamma behovet av kvällstrafik under vardagar.

*Svar: Trafikförvaltningen tar ställning till önskemålen i kommande planering.*

4. Att uppmärksamma behovet av nattrafik under fredagar och lördagar till/från orterna i Norrtälje stad.

*Svar: Frågan om nattrafik inom pendeltågstrafiken har Trafikförvaltningen bett politiken om att få utreda och då titta på alla typer av trafik, då de påverkar varandra och behövs för ett helhetstänk.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26

Diarienummer  
SL 2017-0653

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

5. Att gradera upp linje 639 till en stomlinje med tätare turer och hög kvalitet på bussar hela sträckan – särskild prioritet med tätare turer norr om Rimbo. En förlängd stomlinje norrut längs väg 76 från Hallstavik till Gävle är angelägen.

6. Att fortsätta utveckla stomlinjerna 676 och 677 (med koppling mot Arlanda) samt utveckla tvärförbindelser till Kista via Norrortsleden.

7. Att inrätta en linje Norrtälje - Bergshamra – Brottbys.

*Svar: Trafikförvaltningen tar ställning till önskemålen i kommande planering.*

8. Att värna kollektivtrafikens attraktivitet genom att bl a sätta ut tillräckligt med förstärkningstrafik (sittplatsgaranti på långa linjer). Detta blir allt viktigare i takt med att befolkningen ökar på landsbygden, skärgården och i de mindre orterna. Att undvika stående på sträckor som tillåter hastigheter över 70 km/tim är med hänsyn till trafiksäkerhet speciellt angeläget.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta och följer upp utvecklingen på landsbygden. Vi jobbar ständigt med att följa de linjer som har krav på sittande resenärer.*

9. Att utreda en utvecklad kollektivtrafiklösning för Frötuna (östra delarna) och Rådmansö som tillgodoser en förväntad befolkningsökning.

Att fortsätta processen med nytt koncept för närtrafik i Norrtälje stad.

10. Att utreda en utvecklad kollektivtrafiklösning för Frötuna (östra delarna) och Rådmansö som tillgodoser en förväntad befolkningsökning.

*Svar: Trafikförvaltningen tar ställning till önskemålen i kommande planering.*

I övrigt vill Norrtälje kommun framföra följande:

Att utreda förutsättningarna för att införa anropsstyrd trafik på vissa linjer och tider med lågt passagerarantal. Norrtälje kommun erbjuder sig att genomföra en försöksverksamhet i vissa delar av kommunen.

*Svar: Ett projekt om anropsstyrd trafik pågår på trafikförvaltningen.*

*Trafikförvaltningen återkommer därför i denna fråga.*

*Trafikförvaltningen tar ställning till önskemålet i kommande planering.*

Att verka för att inrätta trafiklösningar speciellt anpassade för glesa områden baserade på kombinerad färdtjänst, SL- och skolskjutstrafik.

*Svar: Trafikförvaltningen tar ställning till önskemålet i kommande planering.*

Att verka för att inrätta trafiklösningar speciellt anpassade för glesa områden baserade på kombinerad färdtjänst, SL- och skolskjutstrafik.

*Svar: Trafikförvaltningen tar ställning till önskemålet i kommande planering.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Att trafiksäkerheten vid busshållplatser för både oskyddade trafikanter och bilister ses över.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar och vill gärna ha en dialog kring busshållplatsernas utformning. Trafikförvaltningens riktlinjer för utformning av hållplatsen är utgångspunkt då det gäller säkerhet och tillgänglighet vid hållplatsområdet.*

Linje 631 Norrtälje – Rådmansö – Norrtälje

Det är därför positivt att Trafikförvaltningen har tagit fram en mer konkurrenskraftig kollektivtrafiklösning bestående av dubbelriktade linjer. Dessa förslag kan utvecklas ytterligare med två mindre bussfordon som matar från Östernäs och eventuellt Lågarö och områdena utmed väg 1031 och 1033 till linje 631. Turutbudet för linjen måste under tiden förbättras.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Regionala kopplingar mot Stockholm/Kista, Arlanda/Uppsala och Östhammar (Gävle). Det är således viktigt att fortsätta att utveckla stomlinjerna 676 och 677 med anslutning till Arlanda samt linje 686 så att de regionala kopplingarna stärks till gagn för regionförstoring och framtida tillväxt.

*Svar: Trafikförvaltningen tar ställning till önskemålet i kommande planering.*

Norrtälje kommun anser att det är av stor vikt att det inrättas en direktlinje till Arlanda från Norrtälje via Rimbo.

*Svar: Trafikförvaltningen tar ställning till önskemålet i kommande planering.*

Ett nytt koncept för stomlinje 677 bör också studeras i samband med att ombyggnation av riksväg 77 kan bli aktuell.

*Svar: Trafikförvaltningen föreslår att önskemålet preciseras och tas upp vid ett planeringsmöte.*

Stomlinje 677 bör utnyttja nya vägsträckningen i så hög grad som möjligt för att följa stomlinjeriktlinjerna med långa hållplatsavstånd och ökad framkomlighet med förkortad restid.

*Svar: Trafikförvaltningen tar ställning till önskemålet i kommande planering.*

Kommunen arbetar både enskilt, genom att utveckla en ny modern bussterminal och framtagande av ett gestaltungsprogram för Stockholmsvägen i Norrtälje stad samt tillsammans med Trafikförvaltningen, genom framtagande av ÅVS Förbättrad framkomlighet i stomlinjenätet, i syfte att hitta lösningar för att förbättra restiden med flera minuter.

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Sammantaget kan dessa projekt innebära investeringar i infrastrukturen för åtskilliga miljoner kronor och det är därför olyckligt om restiden ökar för att trafikavtalen inte efterlevs.

*Svar: En tät dialog tillsammans med kommunen är viktig för att undvika onödiga investeringar.*

Gång, cykel och eventuellt även pendlarparkeringar styrs till strategiska platser utmed den nya sträckningen samt att lokallinje 647 ses över för att trafikera befintlig sträckning och "stolphallplatserna" utmed denna.

*Svar: Trafikförvaltningen önskar att kommunen gör en översyn av infartsparkeringens funktion för att klargöra hur den nyttjas idag och på bästa sätt bör regleras framöver och på vilket sätt kommunen önskar att balansen mellan infartsparkering och matartrafik ser ut i området.*

Inom snar framtid förväntas efterfrågan på arbetskraft bli mycket stor med anledning av investeringar i Forsmark kärnkraftverk och eventuellt slutförvar, men även genom bl a öppnande av gruvdrift i Dannemora. Det har därför tagits initiativ till att inrätta en stombusslinje längs väg 76. Planerna, som ännu bara är på idéstadiet, bygger på ett samarbete mellan de fem kommunerna längs vägen: Gävle, Älvkarleby, Östhammar, Tierp och Norrtälje, samt de berörda landstingen. Norrtälje kommun anser att det är angeläget att arbeta vidare med dessa planer med hög prioritet.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Linje 639 Hallstavik – Rimbo – Stockholm. Linje 639 är väsentlig för kollektivtrafiksörjningen av stråket Hallstavik – Edsbro – Rimbo – Stockholm. Norrtälje kommun anser att linjen ska graderas upp till en stomlinje eftersom den trafikerar två kommundelscentra i en kommun som utgör en tredjedel av Stockholms läns yta.

*Svar: Trafikförvaltningen tar ställning till önskemålet i kommande planering.*

I Älmsta måste passningarna mellan linjerna 643, 636 och 637 ses över. Trafikförvaltningen bör i samråd med UL se över turutbudet på linje 808 Norrtälje-Edsbro-Uppsala i syfte att öka möjligheterna för boende i Edsbro att ta sig till Norrtälje stad. Det gäller särskilt att införa helgturer.

*Svar: Trafikförvaltningen tar ställning till önskemålet i kommande planering.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Det är viktigt att stadslinjerna koordineras mot linje 676 så att bytestider minimeras. Arbetet med nytt koncept för närtrafiken i Norrtälje stad bör drivas vidare.

*Svar: Trafikförvaltningen tar ställning till önskemålet i kommande planering.*

Det förekommer fortfarande att resenärer tvingas stå på vägar med högre än 70 km/tim i hastighetsbegränsning. Det måste säkerställas att det finns ett tillräckligt turutbud och att hårt belastade turer förstärks med ytterligare kapacitet när så krävs.

*Svar: Trafikförvaltningen ser väldigt allvarligt på detta och kommer att följa upp dessa turer som är hårt belastade. Trafikförvaltningen kommer att se över detta.*

Det finns möjlighet att minska restiden för de norrgående linjerna till/från Norrtälje stad där resandet mot Stockholm är stort genom att trafikera Campus Roslagen via Västra vägen och vidare till Norrtälje busstation. Ett försök med detta upplägg har pågått sedan 2016 med positiva resultat. Kommunen önskar därför att linjeomläggningen förblir permanent.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Linje 625 Danderyds sjukhus – Söderhall. Linje 631 Norrtälje – Rådmansö  
Linje 631X Norrtälje – Rådmansö. Linje 644 Mora vägskäl – Söderhall.  
Linje 653 Norrtälje – Länna – Lohärad

Det är angeläget att Rådmansötrafiken utökas. Kommunen förstår att resurser av personal och fordon måste hämtas från andra linjer för att göra detta möjligt. Totalt sett tas fler turer bort än vad som tillkommer på Rådmansölinjerna. En ytterligare tur under eftermiddag bör tillkomma Rådmansötrafiken av detta förslag.

Det behövs en tur som kompletterar denna avgång. Förmiddagsturen är nu föreslagen med ankomst kl. 8. De kommunala högstadieskolorna startar kl. 8.50 vilket innebär att avgången är för tidig och behöver senareläggas för att passa med skoltiderna. På eftermiddagen behöver två turer komplettera dagens utbud. Två avgångar från Norrtälje bör läggas ca kl. 15.45 respektive ca kl. 18.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta och följer utvecklingen på dessa linjer.*

Linje 639 Hallstavik – Stockholm. Det är positivt att idéerna om att linjen startar i Västertorp nu kan verkställas. Innan kommunen hinner bygga ihop Västertorpsvägen och Rånäsvägen kommer kommunen att ordna med en lämplig vändplats och ett nytt hållplatsläge. Kommunen har även planer på att exploatera Bålbroskogen och det är positivt att kollektivtrafik finns på plats vid inflyttning för att påverka resvanorna i ett tidigt skede.



Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26

Diarienummer  
SL 2017-0653

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Svar: Trafikförvaltningen kommer att genomföra förändringen på linje 639 inför T19.*

Linje 686 Norrtälje – Kista. Kommunen har ingen erinran mot förslaget. Det är viktigt att information om detta går ut i god tid till resenärerna eftersom det påverkar när pendlarna planerar sin semester. Det är viktigt att förslaget följs upp och inte permanentas om det inte faller väl ut. Linjen är en tre strategiskt viktiga linjer för att locka invånarna till kommunen.

*Svar: Denna förändring kommer att genomföras till trafikår 19. Vi kommer att följa upp det och analysera resandeunderlaget på linjen.*

Linje 645 Norrtälje - Gåsвик - NorrtäljeTrafikförvaltningen bör se över om linjen kan förlängas till Älmsta så att Roslagsbrolandet kopplas mot två orter i bägge ändarna. Detta minskar restiderna för boende att få tillgång till service och ökar tillgängligheten.

*Svar: Trafikförvaltningen tar ställning till önskemålet i kommande planering.*

För att främja resandet med kollektivtrafiken anser Norrtälje kommun att det är nödvändigt att Trafikförvaltningen förlänger giltighetstiden till 120 minuter alternativt anpassar lösningar särskilt anpassade för resande till och från Norrtälje kommun.

*Svar: Alla förändringar i SL:s taxa måste fattas av landstingfullmäktige. Trafikförvaltningen genomför de beslut som fattas i fullmäktige och kan genomföra utredningar på uppdrag av den politiska nivån. Trafikförvaltningen har inte fått i uppdrag att se över giltighetstiden på enkelbiljetterna.*

Det är också viktigt med fungerande kollektivtrafik mellan Hallstavik och Uppsala med UL 805 samt mellan Hallstavik och Östhammar med UL 857.

*Svar: Hittills har SL och UL inte samarbetat särskilt mycket i trafikplaneringsprocessen utan respektive part har fastställt sin trafik in i den andra partens län. Trafikförvaltningen har kontakter på UL och har bestämt att initiera kontakt mellan respektive planerare under hösten. På så sätt kan organisationerna bättre ta tillvara behoven av trafikförändringar i varandras län.*

Att samordningen av tidtabellsbyten för WÅAB, SL och Trafikverkets färjor och skolornas terminer fungerar.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Den privata linje som går under juli månad på sträckan Kapellskär-Söderarm bör integreras i Trafikförvaltningens skärgårdstrafik. Trafiken till Söderarm är mycket viktig för den lokala besöksnäringen. Det är viktigt att tidtabellerna för sjötrafiken inte endast är anpassade för att ta sig till öarna under helgerna. Tidtabellen bör även anpassas till att kunna ta sig tur och retur från öarna på lördagar.

***Svar:** Behovet av allmän kollektivtrafik till Söderarm har inte tidigare utretts och detta kan utredas i kommande utredning av kollektivtrafik på vatten.*

Att ändring av turer som berör skolan föregås av ett ordentligt samråd med tid för förankring.

***Svar:** Trafikutövaren skall enligt avtal samordna all trafikplanering med övriga intressenter i SL-trafiken, exempelvis så passning och anpassning till skolors start- och sluttider kan tillgodoses.*

Mindre bussfordon används på linjer med lågt resande.

***Svar:** Så länge det behövs stora fordon i rusning binder man för stora pengar i att ha olika fordon under dagen, då är det billigare att även köra den stora bussen under hela dagen. Även miljömässigt blir det inte så mycket bättre att ha två fordon än ett stort om man tänker hela livscykeln med tillverkning och återvinning av material etc. den stora kostnaden är framförallt föraren och denna kostnad är oberoende av storlek på bussen.*

Bussparkens modernitet ses över vad gäller krav på miljövänliga drivmedel och låga bullernivåer.

***Svar:** Bussar inom SL får (i äldre avtal) bli 16 år (nya avtal 13 år), denna ålder är satt efter en kostnadseffektivitet och ett livscykelperspektiv. Att byta ut bussar i förtid är dyrt, de stora utskiftningarna sker därför när avtalen upphandlas på nytt annars sker en kontinuerlig förnyelse som oftast beror på att behoven i området ändras/ökar. Dagens nya bussar ser i stort sett ut som bussarna som idag går i trafik och är 6-8 år gamla. Alla bussar som går i SL trafiken är miljövänliga och går på förnybart bränsle, de uppfyller också de bullerkrav som finns för årsmodellen. Kravbilderna har inte förändrats så mycket under senare år så nya bussar är inte så mycket tystare än de gamla, om de underhålls på rätt sätt. SL har en studie när det gäller införandet av elbussar som är mycket tystare men det arbetet är ännu inte klart och framförallt finns det inte elbussar som klarar all vår trafik, de har helt enkelt inte räckvidden (kan köra så många kilometer) som behövs i vår trafik, det finns heller inte godkända elbussar men klarar våra krav på säkerhet och därför får framföras på linjesträckningar*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*skyltade över 70 km/h. Trafikförvaltningen följer dock utveckling och driver branschen för att de ska ta fram en sådan bussmodell.*

Att genomföra en översyn av framtida behov och lokalisering av depåer.

*Svar: Trafikförvaltningen ser över aktuellt behov under pågående planeringsstudie inför kommande trafikupphandling. En tät dialog med kommunen är viktig för strategiskt bra placerade depåer i framtiden.*

Stadslinjer Norrtälje stad (651/656/657/658)

I Norrtälje stad pågår flertalet förtättnings- och utbyggnadsprojekt och stadens befolkningens mängd beräknas öka från dagens 18 000 invånare till 26 000 invånare år 2025. Vid nyexploatering är det viktigt att goda förutsättningar för en attraktiv kollektivtrafik finns på plats för att i ett tidigt skede påverka resvanorna. I takt med att staden växer med flera nya stadsdelar behöver stadslinjenätet ses över och utvecklas. Norrtälje kommun kommer under 2018 att bjuda in Trafikförvaltningen till ett sådant arbete.

*Svar: Trafikförvaltningen ser positivt på ett samarbete kring detta.*

Norrtälje kommun vill framföra att det är viktigt att inte ändra tider för turer som används för transport av elever till och från våra skolor utan att det föranletts av ett ordentligt samråd. Det ligger i allas intresse att få till stånd en effektivt utnyttjande av befintliga resurser.

*Svar: Trafikutövaren skall enligt avtal samordna all trafikplanering med övriga intressenter i SL-trafiken, exempelvis så passning och anpassning till skolors start- och sluttider kan tillgodoses.*

## **Nykvarn**

Busslinje 780 är Nykvarns kommuns mest prioriterande busslinje, kommunen ser negativt på förslaget att avgång 15.55 från Södertälje centrum tas bort. Trots att Nykvarn har haft en positiv befolkningstillväxt varje år sedan kommunens bildande år 1999 har antalet bussavgångar sakta men säkert minskat. Kommunen anser att detta inte är förenligt med trafikförvaltningens övergripande mål om ökat kollektivt resande.

*Svar: Denna förändring har inte genomförts för trafikår 2019.*

Trafikförvaltningen anger även i trafikförändringen att linje 780/780X har 15-minuterstrafik under intervallet kl. 15.44–16.14 medan det är 30-minuterstrafik under resterande tid på dygnet. Nykvarns kommun konstaterar att det vardagar är 30-minuterstrafik mellan klockan 06:14-20:14 (med undantag för avgången kl. 15.59 som föreslås tas bort).

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Nykvarns kommun anser att det är fel formulerat att hävda att det är 30-minuterstrafik hela dygnet då avgångarna på kvällen och natten är betydligt färre.

*Svar: Denna förändring har inte genomförts för trafikår 2019.*

Nykvarns kommun ställer sig i dagsläget positivt till förslaget att inga turer på linje 780 trafikerar Almnäs. I och med att hållplatsen idag körs i ett skift medför den ca 7-8 minuters extra restid på sträckan, vilket minskar bussens attraktivitet. Efter att en förbindelseväg mellan Almnäs och Mörby har färdigställts anser Nykvarns kommun dock att busstrafiken bör gå via denna.

*Svar: Denna förändring kommer inte genomförts för trafikår 2019.*

Nykvarns kommun anser att det kan ge fel signaler till nyinflyttade i området att övergå till anropsstyrd trafik. I Sundsvik strand har nyligen 54 lägenheter uppförts, och kommunen har pågående detaljplaneläggning för ytterligare ca 400 bostäder i området.

*Svar: Denna förändring har inte genomförts för trafikår 2019.*

Nykvarns kommun poängterar vikten av att trafikförvaltningen går ut med erforderlig information till berörda resenärer i god tid inför ett införande. Kommunen utgår ifrån att anrop kommer att kunna ske på olika sätt för att underlätta för resenärerna, exempelvis via telefon och SL:s app. Kommunen möjliggör i sin översiktliga planering för betydande nyexploatering i området, och konstaterar därmed att det på sikt kan skapas ett ökat resenärsunderlag som fordrar en utökad busstrafikering.

*Svar: Trafikutövaren kommer att köra en pilot troligtvis under december 2018 och 6 månader framåt.*

*De linjer som är aktuella för pilotprojektet är i dagsläget linje 750 (sträckan Viksberg-Bockholmsättra) och linje 787 (sträckan Lill-Ahl-Överenhörna). En utvärdering kommer att göras efter piloten.*

Nykvarns kommun poängterar vikten av att trafikförvaltningen går ut med erforderlig information till berörda resenärer i god tid inför ett införande. Kommunen utgår ifrån att anrop kommer att kunna ske på olika sätt för att underlätta för resenärerna, exempelvis via telefon och SL:s app. Kommunen möjliggör i sin översiktliga planering för betydande nyexploatering i området, och konstaterar därmed att det på sikt kan skapas ett ökat resenärsunderlag som fordrar en utökad busstrafikering.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Nykvarns kommun vill påtala behovet av ändrad dragning av den befintliga busslinjen 780 för att fånga upp det nya bostadsområdet Rimsjöhöjden. Kommunen anser att enstaka turer på morgonen och eftermiddagen bör gå via Rimsjöhöjden för att fånga upp skolelever.

Ett annat alternativ för att fånga upp de boende i Rimsjöhöjden är att köra vissa avgångar till och från Södertälje via Tvetavägen, vilket antingen skulle kunna ses som en förlängning av linje 776 eller innebära en ny busslinje.

*Svar: Trafikförvaltningen har i samrådsyttrandet över Rimsjöhöjden (SL-2014-1398) sedan tidigare besvarat önskemålen om busstrafikering till området.*

Nykvarns kommun anser att antalet avgångar med linje 781 bör öka. Tidsåtgången för en resa mellan Nykvarn och Södertälje centrum är likvärdig mellan linje 780 och 781. För den som ska vidare med pendeltåget i riktning mot Stockholm eller Gnesta ger linje 781 dock en tidsvinst på ca 10-15 minuter då bytet kan ske i Södertälje hamn istället för Södertälje centrum. Under sommaren 2018 då spårarbete pågår i Södertälje centrum hade tidsvinsten blivit än större, och trafikeringen med extrainsatta ersättningsbussar hade kunnat förebyggas för Nykvarnsresenärerna.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Det är angeläget att planerade stombusslinjer enligt Stomnätsplanen startas och att identifierade stråk byggs om för att möjliggöra detta, ett exempel är framkomlighetsproblemen för buss på väg 73 och väg 226. Åtgärder för ökad framkomlighet för stombussarna ger stora samhällsekonomiska vinster. Den långsiktiga inriktningen ska vara att de regionala stadskärnorna Flemingsberg, Haninge, Kungens kurva och Södertälje knyts samman med attraktiv kollektivtrafik.

Det är idag en ineffektiv kollektivtrafik för den som vill resa på tvären mellan viktiga målpunkter på Södertörn, vilket leder till mycket långa restider och därmed en konkurrensfördel för bilen.

*Svar: Trafikförvaltningen ser positivt på att identifierade stråk byggs om för att kunna möjliggöra trafik enligt stomnätsplanen.*

*Trafikförvaltningen följer de stora infrastrukturutbyggnaderna som berör Södertörn såsom Förbifart Stockholm och Södertörnsleden för att vara beredda och kunna erbjuda en attraktivare kollektivtrafik framöver.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Både Flemingsberg och Gullmarsplan är idag viktiga knutpunkter och kommer bli större i framtiden. Södertörnskommunerna är positiva till tunnelbanans utbyggnad och ombyggnaden av Gullmarsplan, förutsatt att minst den kapacitet som finns idag kvarstår. För att säkerställa knutpunkten Flemingsberg i framtiden måste planering ske för att understödja och omhänderta denna utveckling.

*Svar: Trafikförvaltningen är väl medvetna om detta och utreder hur bytespunkterna ska se ut för att få en effektiv, attraktiv och väl fungerande kollektivtrafik. I dagsläget kan vi dock inte svara på hur dessa bytespunkter kommer se ut.*

## **Nynäshamn**

Brister i detta system är övergångstider mellan 854 och pendeltågen. Buss och pendeltåg måste passa varandra. Buss 854 bör även ha en högre turtäthet. Bussar med begränsat antal avgångar måste också passa varandra. Ett exempel som behöver åtgärdas är buss 858 från Sunnerby till Spångbro som behöver passa med buss 856 mot Lisö. Kommunen menar att detta måste åtgärdas snarast.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Krävs även en utbyggnad av dubbelspår på Nynäsbanan samt anpassning av anslutningsmöjligheter enligt kommunen.

*Svar: Er önskan om att bygga ut infrastrukturen på Nynäsbanan bör framföras till Trafikverket då det inte är trafikförvaltningen som bygger.*

Kommunen anser att linje 861 (Nynäshamn-Gullmarsplan) bör kompletteras med ett antal omvända avgångar för att underlätta arbetspendling.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Kollektivtrafik behövs vidare under hela dygnet och nattrafik till Nynäshamn bör övervägas för att tillgodose fler människors behov och rörelsemönster.

*Svar: Trafikförvaltningen tar med sig synpunkten till kommande utredning om nattrafiken i länet.*

I dagsläget går det att komma till/från FOI norrifrån via Tumba eller Västerhaninge, vilket tillgängliggör ett större geografiskt område för både arbetande och boende i området. Om man bor i Nynäshamns kommun förutsätter förslaget att man först ska ta sig med buss till Spångbro för att byta till 729. En åtgärd som ytterligare förlänger restiden.

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Kommunen anser att förändringar som gör restider längre och innebär fler byten inte är önskvärda. Om byten måste ske bör anslutningarna vara väl anpassade. För busslinje 854 är anslutningen till pendeltåget bristfällig.

*Svar: Denna förändring kommer inte att genomföras till trafikår 19. Närmare analys måste göras.*

Kommunen ställer sig mycket positiv till fortsättningen med snabbtåg för att skapa en mer attraktiv kollektivtrafik för kommunen. Kommunen har ovan understrukit vikten av goda anslutningar mellan tåg och andra transportsätt. Detta måste alltså planeras och anpassas på ett mycket bättre sätt än vad som sker idag, tex när det gäller buss 854 och pendeltågen.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Det är angeläget att planerade stombusslinjer enligt Stomnätsplanen startas och att identifierade stråk byggs om för att möjliggöra detta, ett exempel är framkomlighetsproblemen för buss på väg 73 och väg 226. Åtgärder för ökad framkomlighet för stombussarna ger stora samhällsekonomiska vinster. Den långsiktiga inriktningen ska vara att de regionala stadskärnorna Flemingsberg, Haninge, Kungens kurva och Södertälje knyts samman med attraktiv kollektivtrafik. Det är idag en ineffektiv kollektivtrafik för den som vill resa på tvären mellan viktiga målpunkter på Södertörn, vilket leder till mycket långa restider och därmed en konkurrensfördel för bilen.

*Svar: Trafikförvaltningen ser positivt på att identifierade stråk byggs om för att kunna möjliggöra trafik enligt stomnätsplanen.*

*Trafikförvaltningen följer de stora infrastrukturutbyggnaderna som berör Södertörn såsom Förbifart Stockholm och Södertörnsleden för att vara beredda och kunna erbjuda en attraktivare kollektivtrafik framöver.*

Både Flemingsberg och Gullmarsplan är idag viktiga knutpunkter och kommer bli större i framtiden. Södertörnskommunerna är positiva till tunnelbanans utbyggnad och ombyggnaden av Gullmarsplan, förutsatt att minst den kapacitet som finns idag kvarstår. För att säkerställa knutpunkten Flemingsberg i framtiden måste planering ske för att understödja och omhänderta denna utveckling.

*Svar: Trafikförvaltningen är väl medvetna om detta och utreder hur bytespunkterna ska se ut för att få en effektiv, attraktiv och väl fungerande kollektivtrafik. I dagsläget kan vi dock inte svara på hur dessa bytespunkter kommer se ut.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

## Salem

Det är en förbättring att busslinje 725 mellan Söderby Park och Tumba station utökas till 7,5-minuterstrafik istället för 15-minuterstrafik ca kl. 07.00 – 09.00 och i riktningen Tumba station till Söderby Park ca kl. 16.00–18.00.

Förändringen förutsätter en ny hållplats vid nybyggnadsområdet Sandstugan då det endast finns en hållplats i en riktning. Utökningen övervägs i samband med nya bostäder vid Sandstugan.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring i samband med tidtabellskiftet december 2018 (T19).*

Salem önskar att busslinje 725 sträckan Nytorp - Rönninge centrum utökas till 30-minuterstrafik kl 9 - 16.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten.*

Det är en försämring att busslinje 745 dras in vardagar under högsommar vilket kommunen avstyrker.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring i samband med tidtabellskiftet december 2018 (T19).*

Kommunen föreslår även att skyltningen ändras för buss 708 till och från Tumba via Hallunda för att minska förvirring med buss 725 till för buss 708 till och från Tumba via Hallunda för att minska förvirring med buss 725 till och från Tumba.

*Svar: Trafikförvaltningen har gjort ändringen vad gäller yttre och inre skyltning i bussen på linje 708.*

För övrigt saknar kommunen, trots påstötningar, minnesanteckningar från mötet med SLLs trafikförvaltning den 25 januari 2018 och efterlyser ett politikermöte med SLLs trafiknämnd vilket utlovades vid samma möte. Detta möte skulle bland annat avhandla tidtabellen för linje 731 och synkning mellan buss och pendeltåg.

*Svar: Frågorna är hanterade och besvarade via direkt kontakt med kommunen. Trafikförvaltningen har försökt att tillgodose det efterfrågade politiska samrådet och förklarat för Salem varför detta inte gick att få till innan valet. Minnesanteckningsfrågan är hanterad, och här delar Trafikförvaltningen inte Salems beskrivning av problematiken i förfarandet. Påstötningar har skett kring sakfrågor.*

Det är angeläget att planerade stombusslinjer enligt Stomnätsplanen startas och att identifierade stråk byggs om för att möjliggöra detta, ett exempel är framkomlighetsproblemen för buss på väg 73 och väg 226. Åtgärder för ökad



Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

framkomlighet för stombussarna ger stora samhällsekonomiska vinster. Den långsiktiga inriktningen ska vara att de regionala stadskärnorna Flemingsberg, Haninge, Kungens kurva och Södertälje knyts samman med attraktiv kollektivtrafik. Det är idag en ineffektiv kollektivtrafik för den som vill resa på tvären mellan viktiga målpunkter på Södertörn, vilket leder till mycket långa restider och därmed en konkurrensfördel för bilen.

*Svar: Trafikförvaltningen ser positivt på att identifierade stråk byggs om för att kunna möjliggöra trafik enligt stamnätsplanen.*

*Trafikförvaltningen följer de stora infrastrukturutbyggnaderna som berör Södertörn såsom Förbifart Stockholm och Södertörnsleden för att vara beredda och kunna erbjuda en attraktivare kollektivtrafik framöver.*

Både Flemingsberg och Gullmarsplan är idag viktiga knutpunkter och kommer bli större i framtiden. Södertörnskommunerna är positiva till tunnelbanans utbyggnad och ombyggnaden av Gullmarsplan, förutsatt att minst den kapacitet som finns idag kvarstår. För att säkerställa knutpunkten Flemingsberg i framtiden måste planering ske för att understödja och omhänderta denna utveckling.

*Svar: Trafikförvaltningen är väl medvetna om detta och utreder hur bytespunkterna ska se ut för att få en effektiv, attraktiv och väl fungerande kollektivtrafik. I dagsläget kan vi dock inte svara på hur dessa bytespunkter kommer se ut.*

## **Sigtuna**

Detta eftersatta behov måste därför snarast mötas upp från Trafikförvaltningens sida med en generellt sett väsentligt förbättrad kollektivtrafikservice i kommunen.

Detta behov understryks ytterligare av att Arlanda-Märsta är utpekad som en av regionens åtta yttre regionala stadskärnor som förutsätts ha en särskilt god tillgänglighet i transportsystemet. En väl fungerande och inom den regionala stadskärnan utbyggd kollektivtrafik är avgörande för kärnans möjligheter till utveckling och tillväxt.

*Svar: Önskemålet kan tas upp på kommande planeringsmöte.*

Att genomföra i det korta perspektivet till stöd för pendeltågstrafiken genom alternativ för utebliven snabbtågstrafik exempelvis via andra åtgärder i kollektivtrafiken såsom snabbusstrafik och vad som på längre sikt måste uppfyllas för att svara upp mot kommunens förväntningar på en utvecklad pendeltågstrafik.

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Svar: Trafikförvaltningens riktlinjer anger att diketbusstrafik i första hand ska finnas om det finns behov av att avlasta spårtrafiken.*

Primärt förutsätter Sigtuna kommun att Trafikförvaltningen snarast fullt ut återställer trafikutbudet för de busslinjer i kommunen som påverkades av de neddragningar som med kort varsel genomfördes i trafiken år 2016.

*Svar: Trafikförvaltningen har svårt att prioritera utökad turtäthet såvida det inte behövs av trängsel skäl.*

Kommunen anser att Trafikförvaltningen måste medverka till att kollektivtrafiken mellan Sigtuna stad och Märsta station utvecklas genom direktbussförbindelse samtidigt med att ett kollektivtrafikkörfält på väg 263 genom Tingvalladalen i Märsta iordningställs för ändamålet.

*Svar: Trafikförvaltningen tar med önskemålet i kommande planering.*

Kommunen är också angelägen om att Trafikförvaltningen kan medverka till att en översyn av kollektivtrafiken mellan Märsta och Sigtuna stad generellt kommer till stånd i syfte att kunna erbjuda snabbare och attraktivare kollektivtrafikresor med en förenklad linjestruktur och med färre linjer, men som i gengäld har en ökad turtäthet.

*Svar: Trafikförvaltningen tar med önskemålet i kommande planering.*

Parallellt med detta behöver också förutsättningslöst prövas hur busslinjerna lokalt trafikerar inom Sigtuna stad och hur denna trafik lämpligen skulle kunna utformas och anpassas efter behov.

*Svar: Trafikförvaltningen tar med önskemålet i kommande planering.*

Kommunen har sedan länge också efterlyst att Trafikförvaltningen i tidigare skeden av planerings- och byggprocesserna sätter in kompletterande och utökad kollektivtrafik parallellt med att nya bostadsområden tillkommer i kommunen.

*Svar: Försörjning av nya områden styrs av trafikförvaltningens riktlinjer.*

Planering pågår nu för byggstart i närtid av ytterligare 600 nya bostäder i Steninge slottsby. Kommunen hälsar mot denna bakgrund med tillfredsställelse att Trafikförvaltningen i föreliggande remiss redovisat att en ny linje 584 övervägs trafikera Märsta station – Steninge slottsby med 30-minuterstrafikering i rusningstid och 60-minuterstrafikering övrig tid.

*Svar: Denna förändring genomförs till 2019.*

Det finns behov att Trafikförvaltningen tillför ytterligare resurser för en förbättrad kollektivtrafik till och från Rosersbergs verksamhetsområde. Frågan måste fortsatt bedömas ha högsta prioritet.

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Angående kommunens synpunkter på pendeltåg.

*Svar: Trafikförvaltningen följer områdets utveckling och linjernas belastning för att ge området rätt resurser.*

I remissförslaget anges att linjerna 538 och 576 som bägge trafikerar Rosersbergs verksamhetsområde övervägs få ändrade linjesträckningar i syfte att effektivisera trafiken. Kommunen har i sak inga synpunkter på dessa förslag till förändringar och förutsätter att Trafikförvaltningen vid behov vidtar ytterligare förbättringar för den busstrafik som trafikerar Rosersbergs verksamhetsområde för att stärka kollektivtrafiken i området.

*Svar: Förslagen kommer att genomföras 2019.*

Kommunen efterlyser mot denna bakgrund konkreta förslag från Trafikförvaltningen om hur kollektivtrafiken med buss i stråket Sigtuna – Märsta – Arlanda kan förstärkas. I tidigare sammanhang har kommunen exempelvis föreslagit att linjesträckningen för buss 579 bör ses över i syfte att effektivisera denna trafik på så sätt att bussen mer direkt trafikerar Arlandaområdet och att det måste finnas beredskap för att vid behov förlänga linjesträckningen på linje 571, som idag går till Eurostopanläggningen i Arlandastad, vidare mot nya stadsdelar i Arlandaområdet.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta och ser över det tillsammans med trafikutövaren.*

Centrala Märsta trafikeras idag med en servicelinje, buss 573. Kommunen anser att det finns behov av en sådan trafik även i Valstaområdet med trafik via Valsta centrum, och att bussen trafikerar såväl området vid Midgårdsbadet som kommunens äldreboende vid Ymerplan.

En ringlinje med servicebuss bör även etableras i Sigtuna stad. En sådan ytterligare trafik behöver komma igång så snart som möjligt. För trafiken på linje 573 i centrala Märsta är det också angeläget att bussen får utökad trafikering under både kvällar och helger.

*Svar: Trafikförvaltningen har en riktlinje som anger hur många äldre det behöver finnas för att Närtrafik (Servicelinjer) ska kunna motiveras. Frågan kan diskuteras på kommande planeringsmöte.*

Trafikförvaltningen bör pröva möjligheterna att inrätta någon form av anropsstyrd kollektivtrafik i form av flextrafik eller taxibaserade trafiklösningar enligt Trafikförvaltningens modell för utvecklad landsbygdstrafik.

*Svar: Ett projekt om anropsstyrd trafik pågår på trafikförvaltningen. Trafikförvaltningen återkommer därför i denna fråga.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Förslagsställaren föreslår att busstrafik anordnas i anslutning till Midgårdsbadet i Märsta.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta och ser över det tillsammans med trafikutövaren.*

Citybanan är en investering som bland annat genom medfinansiering via Stockholms läns landsting skapat möjligheter för en utökning av pendeltågstrafiken på både kort och lång sikt och att fler tåg kan sättas i trafik. För alla skattebetalare i Sigtuna kommun måste det uppfattas som orimligt att man nu inte får ta del av några som helst förbättringar i tågtrafiken på Ostkustbanan. Genom Citybanans tillförda kapacitet har det funnits en uttalad förväntan från kommunens sida om att inriktningen för pendeltågstrafiken inom ramen för Citybaneavtalet istället skulle vara att man snarast möjligt kunde genomföra en utökning av pendeltågstrafiken till 10-minuterstrafik på stationerna i Märsta och Rosersberg samtidigt som det också finns förutsättningar att sätta in trafik med snabbare förbindelser på sträckan Märsta – Stockholm City.

*Svar: Det är riktigt att enligt Trafikverkets och SLL:s avtal så skulle Citybanan byggas för att klara 24 tåg i timmen i vardera riktningen. Men under byggtiden av Citybanan har beslut tagits om att bara bygga 2 spår vi Odenplan och det medförde att kapaciteten sänktes till 20 tåg/timme.*

*Citybanan i sig innebär inte att pendeltågstrafiken kan nå sin fulla potential under 2019 och knappast heller under 2020. För att kunna utöka pendeltågstrafiken under högtrafik måste ett antal andra investeringar i infrastruktur slutföras.*

*Det som krävs är bland annat utbyggnad av vändspår på några platser, fyrspar på Mälarbanan, dubbelspar på Nynäsbanan och helst också fyrspar till Uppsala. Förutom det behöver vi trimma in de nya stationerna i City. Det handlar bland annat om samspelet mellan teknik och människa, både personal och resenärer. T.ex. tittar vi på ankomst- och avgångsrutiner, om tiden för av- och påstigande kan kortas och om det finns saker i bana och signal som kan förbättras.*

*2019 tas snabbtågen på Märstagrenen bort och det görs en återgång till stopptåg på linjen. Att alla tåg stannar i Ulriksdal, Häggvik, Norrviken och Rotebro innebär en restidsförlängning mellan Märsta och Upplands Väsby och Stockholm med 5-6 minuter.*

*När vi planerar pendeltågstrafiken och ansöker om tåglägen har vi möten med kommuner och andra intressenter och vi lyssnar på resenärernas*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*önskemål. Vi försöker alltid göra bästa möjliga planering för så många som möjligt. Vi har lyssnat på resenärerna och kommunerna och gjort vad som är möjligt för att möta önskemålen. På Märstagrenen fick snabbpendeltågen kritik och därför har vi ändrat så att alla tåg stannar på alla stationer på linjen.*

*Trafikförvaltningen arbetar tillsammans med Trafikverket med en åtgärdsvalstudie och systemanalys för pendeltågssystemet med syftet att kunna öka och utveckla pendeltågstrafiken. Arbetet utgår från RUFS och det planeringsramverk för pendel och Regionaltågstrafiken som landstingets trafiknämnd fastställde 2016-11-29.*

Kommunen har erfarit att det inom ramen för upphandling av ny trafikoperatör för den busstrafik som bland annat berör Sigtuna kommun med driftstart sommaren 2019, ingår som förutsättning att trafikutövaren ska introducera minst fem helelektriska depåladdade bussar som ska användas för trafikering inom uppdraget under hela avtalsperioden.

*Svar: Kommunen har uppfattat det rätt, dialog och mer information kan ske under våren 2019.*

## **Sollentuna**

Generellt sett bör busstrafiken utvecklas för att skapa bättre tillgänglighet mellan de utpekade regionala stadskärnorna i RUFS, främst mellan Kista-Sollentuna-Häggvik och Täby/Arninge samt Jakobsberg/Barkarby.

*Svar: Trafikförvaltningens planerade stomlinje J medför bättre förbindelser mellan Sollentuna och Täby. Trafikförvaltningen föreslår att övriga önskemål tas upp på kommande planeringsmöte.*

Linje 687 Vallentuna – Sollentuna station. Kommunen anser att denna förändring är högst prioriterad av förändringar inom Sollentuna kommun som föreslås i Trafikförändringsremissen när det gäller busstrafiken. Linje 687 bör även förlängas till Kista.

*Svar: Denna förändring kommer inte att genomföras till 2019, trafikförvaltningen ser över utvecklingen i området och jobbar vidare med möjligheterna inför T20.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Behov av förstärkt busstrafik mellan de regionala stadskärnorna Kista-Sollentuna-Häggvik och Täby-Arninge, linje 627 Sollentuna kommun anser att Trafikförvaltningen bör införa halvtimmestrafik alla dagar i veckan på linje 627 (med ökad turtäthet i rusningstrafiken som idag med 10-15 minuters trafik och förlängning till Kista) hela trafikdygnet, även söndagar.

*Svar: Trafikförvaltningen tar med sig detta för vidare diskussioner.*

Linje 567 Jakobsbergs station – Sollentuna station är bra. Utökningen av avgångarna är bra. Uppsnabbningen av linjen är bra. Det bör framgå av underlaget att det är en linje som knyter samman två regionala stadskärnor enligt Rufs Kista-Sollentuna-Häggvik och Barkarby-Jakobsberg.

*Svar: Trafikförvaltningen föreslår att synpunkten tas upp på kommande planeringsmöte.*

Linje 526 Norra Bantorget – Edsberg och linje 607 Danderyds sjukhus – Karolinska sjukhuset bör inte genomföras.

*Svar: Denna förändring kommer inte att genomföras till 2019.*

Det pågår en åtgärdsvalsstudie hållbar mobilitet för Väsjön Edsberg för att studera kollektivtrafiken till och från Väsjön som kommunen håller i, Trafikförvaltningen deltar i processen. Förändringen av 526 och 607 som föreslås bör inte ske i dagsläget utan eventuella förändringar av busstrafikeringen bör invänta resultatet av åtgärdsvalsstudien.

*Svar: Förändringar av 607 och 526 kommer inte att genomföras till 2019.*

Förändringarna av Linje 514 Häggviks handelsplats – Spånga station och 522 Sollentuna station – Klasro ind. omr. – Stinsen- Sollentuna station enligt förslaget bör inte genomföras.

*Svar: Denna förändring kommer inte att genomföras till 2019.*

Förändring av linje 528 Sollentuna station – Helenelunds station – utredning krävs.

*Svar: Förslaget har godkänds av Trafikförvaltningen, men bör diskuteras vidare mellan trafikutövare och kommunen.*

Linje 538 bör fortsatt trafikera Arlanda då den gör uppdrag som ligger utanför de direkta terminalbyggnaderna. Det är viktigt att det finns busstrafik som alternativ till tåget med tanke på den kostnadsbild som föreligger resenärer som stiger av och på vid Arlanda C.

*Svar: Förändringen kommer att genomföras för att underlätta trafikeringen i Rosersbergs industriområde.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Det finns infrastrukturbegränsningar i Citybanan och i andra delar av järnvägssystemet, och pendeltågssystemet bör anpassas till dessa och ett strategiskt långsiktigt arbete startas för att uppnå förbättringar och kapacitetsförstärkningar. I dagsläget medger Citybanans kapacitet ingen möjlighet att utöka pendeltågstrafiken förens år 2028 då Mälarbanan är utbyggd till fyra spår mellan Kallhäll och Tomtebodavägen. Det finns kapacitetsbrister, (brister på platser att vända tåg), korsande tågvägar och annat som finns i systemet utanför Citybanan, samt bristerna i järnvägssystemet som finns i övrigt.

*Svar: Trafikförvaltningen kan inte säga ett viss år men det stämmer att systemet behöver utvecklas innan trafiken kan ta en större utvecklingssteg.*

Det bör ske ett strategiskt och långsiktigt arbete med infrastrukturens utbyggnad för att möjliggöra fler tåguppehåll med regionaltågen istället för att dra in uppehåll för pendeltågen. Trafikförvaltningen måste ha en långsiktig strategi för pendeltågstrafikeringen och regionaltågen som ska gå hand i hand med utvecklingen av de stationsnära områdena, stadsdelar i kommunerna samt statens infrastrukturplanering i form av trimningsåtgärder och utbyggnader av järnvägen i olika skala. Sollentuna kommun vill gärna delta i ett sådant långsiktigt strategiskt arbete.

*Svar: Planering av pendeltågstrafiken och då trafikförvaltningen ansöker om tåglägen har vi möten med kommuner och andra intressenter och vi lyssnar på resenärernas önskemål. Trafikförvaltningen försöker alltid göra bästa möjliga planering för så många som möjligt.*

*Trafikförvaltningen arbetar tillsammans med Trafikverket med en åtgärdsvalstudie och systemanalys för pendeltågssystemet med syftet att kunna öka och utveckla pendeltågstrafiken. Arbetet utgår från RUFSS och det planeringsramverk för pendel och Regionaltågstrafiken som landstingets trafiknämnd fastställde 2016-11-29.*

Sollentuna kommun efterfrågar en planeringsprocess för pendeltågen som är transparent och flerårig, med möjlighet att kunna påverka inriktning och utfall samt kunna bidra med kunskap kring utvecklingen av kommunen med stadsutvecklingen som pågår.

*Svar: Trafikförvaltningen genomför för närvarande en utredning runt hur trafikplaneringsfunktionen kan arbeta annorlunda för att kunna förbättra trafikutvecklingsarbetet.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26

Diarienummer  
SL 2017-0653

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

## Solna

Busslinje 509 mellan Danderyds sjukhus och Brommaplan föreslås däremot att delas upp i två kortare linjer; en som trafikerar Danderyds sjukhus-Solna centrum och en för Brommaplan-Sundbyberg. Detta skulle innebära att Nya Ulriksdal skulle mista direktförbindelser till flera viktiga arbetsplatsområden, däribland Solna Business Park. Likaså skulle Skytteholm få halverad busstrafik samt tappa kopplingar till Frösunda och Ulvsunda.

*Svar: Denna förändring kommer inte att genomföras till 2019, vi ser över olika lösningar för 509 längre fram.*

En paketlösning rörande busslinjerna 113, 504, 506 och 507 samt införande av en ny linje 511 föreslås. Totalt sett innebär paketlösningen inte att tillgängligheten för solnaborna ökar. Framför allt får Huvudsta en negativ förändring i form av tappad direktkontakt med Karolinska och Stockholms västerort. Solna stad stödjer inte förslaget även om det finns positiva inslag. *Svar: Denna förändring kommer inte att genomföras till 2019, vi ser över olika lösningar för trafikeringen framöver genom hela Solna, Sundbyberg och Bromma.*

Linje 177E Solna station – Brommaplan. Solna stad ställer sig positiv till att förstärka linjen under vardagar mellan Solna station och Brommaplan. Det framgår dock inte i vilken omfattning förstärkningen gäller. Trafikförvaltningen bör överväga att låta förstärkningen gälla från Kolonnvägen eller Frösunda. *Svar: Förändringarna flr 177E kommer inte att genomföras till 2019.*

Linjen föreslås delas upp i två kortare linjer, Danderyds sjukhus-Solna centrum (behåller linjenummer 509) respektive Brommaplan-Sundbyberg (ny linje med nummer 129). Med den föreslagna ändringen att låta linje 509 endast trafikera Danderyds sjukhus-Solna centrum mister Nya Ulriksdal direktförbindelse till Sundbybergs station samt arbetsplatserna i Solna Business Park och Ulvsunda. Skytteholm tappar direktförbindelse till arbetsplatserna i Frösunda och Ulvsunda. Någon kompensation, t.ex. genom ökad turtäthet på linje 512, tycks Trafikförvaltningen inte förorda. Solna stad avstyrker denna förändring då den drabbar det expansiva norra Solna.

*Svar: Denna förändring kommer inte att genomföras till 2019, vi ser över olika lösningar för 509 längre fram.*

Paketlösningen omfattar fyra befintliga busslinjer samt ett förslag om en ny linje. Vissa skrivningar i paketlösningen är svårtydda och hade tjänat betydligt på att illustreras genom kartbilder för att bli överblickbara.



Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Detta bör vara en självklarhet i kommande remisser om förändringar i SL-trafiken.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Enligt åtgärdsbeskrivningen för busslinje 507 så tycks denna utgå i sin helhet, samtidigt som den föreslås finnas kvar på sträckan Tomtebodavästra skogen om infrastrukturen i Ingentingområdet inte är färdigställd. Att behålla en linje som endast trafikerar mellan två hållplatser verkar ytterst tveksamt. I december 2018, när trafikstart för T19 sker, kommer gatorna dock att vara färdigställda varför denna lösning inte borde vara aktuell. Att dra in busslinje 507 innebär att Huvudstas östra delar förlorar direktförbindelse till Nya Karolinska och Karolinska institutet. Förslaget kan därför inte förordas av Solna stad.

*Svar: Denna förändring kommer inte att genomföras till 2019, vi ser över olika lösningar för trafikeringen framöver genom hela Solna, Sundbyberg och Bromma.*

Busslinje 113 övervägs att förkortas till att endast trafikera Blackeberg-Sundbybergs station. Delarna genom Solna utgår därmed, men föreslås tas över av en ny linje 511. Detta gör att Huvudsta förlorar en direktförbindelse till tunnelbanans gröna linje. Istället förbinds Huvudsta med Duvbo och Ör. En koppling som redan finns genom tunnelbanans blå linje. Förslaget innebär därmed ingen förbättring för Solna och kan därför inte förordas.

*Svar: Denna förändring kommer inte att genomföras till 2019, vi ser över olika lösningar för trafikeringen framöver genom hela Solna, Sundbyberg och Bromma.*

Linje 565 Norra Bantorget – Brunnby vik. Att linjen får minskad turtäthet kan inte ses som positivt, men om det vägs upp av att annan kollektivtrafik i Solna får utökad trafik så är minskningen acceptabel.

*Svar: Denna förändring kommer inte genomföras 2019.*

Trafikförvaltningen bör överväga att förlänga linje 6 till Solna centrum. Med en sådan förlängning knyts stombusstrafiken till såväl tunnelbanans blå linje som till tvärbanan.

*Svar: Trafikförvaltningen planerar att utreda frågan framöver.*

Det bör undersökas om det är möjligt att förlänga linje 502, Solna centrum-Ulriksdals station, så att även de nybyggda delarna av Järvastaden trafikeras. Vidare bör helgtrafiken starta tidigare än kl 11.

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26

Diarienummer  
SL 2017-0653

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Linje 505, Solna centrum-Bagartorp, har endast 30-minuterstrafik i högtrafik. Här bör 15-minuterstrafik övervägas i högtrafik. Linjen bör även ha 30-minuterstrafik under hela trafikdygnet på helger.

Linje 540, Universitetet-Tensta centrum, bör övervägas att få 10-minuterstrafik även på eftermiddagens högtrafiktimmor. I nuläget har linjen 10-minuterstrafik på vardagsmorgnar och 15-minuterstrafik i högtrafik på eftermiddagen

*Svar: Denna förändring kommer inte att genomföras till tidtabellskifte december 2018.*

Järvastaden Linje 505 mfl Utbyggnaden av Järvastaden i Solna och Sundbyberg fortsätter och det finns behov av att bygga ut kollektivtrafikkapaciteten. Linje 505 bör därför få utökad turtäthet, men inom den närmaste tiden behöver det även komma till stånd fler bussalternativ för boende i Järvastaden.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Solna stad vill avslutningsvis uppmana SL att ha en dialog med stadens funktionshindersråd, kommunala pensionärsrådet och trygghetsrådet, inte minst om de önskemål som finns om närtrafiken. Det framförs särskilt att det finns ett starkt behov av utbyggnad av servicelinjen till följande områden: Ritorp, Bergshamra, Frösunda, med anslutning till Solna centrum.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta. Dialog förs men kan bli bättre och tydligare.*

## **Stockholm**

Tillgängligheten till publika lokaler och bostäder i länet påverkas direkt av de trafikförändringar som genomförs och som kan innebära borttagande av linjer och hållplatser. I och med detta ser nämnden att det är av vikt att alltid beakta tillgängligheten när trafikförändringar planeras och utvärderas.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd har i tidigare samråd påtalat behovet av ökad turtäthet på linje 541. Nämnden ser också dessa förslag till förändringar i kollektivtrafiken som nödvändiga: bättre turtäthet på linjen 541 Vällingby – Backlura – Barkarby – Jakobsberg, tätare turer med buss 119, direktbussar till större företagsområden som Ulvsunda och Kista, närtrafik även på helger.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26

Diarienummer  
SL 2017-0653

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd är positiv till den ändrade sträckningen av linje 546 som underlättar för resenärer mellan Viksjö, Barkarbystaden och Kista. Nämnden har inga synpunkter på att det under sommaren kan bli färre avgångar på linje 686. Nämnden vill framföra värdet av att det tidigt finns tillgång till kollektivtrafik i nya områden. I remissen nämns inte vilken/vilka busslinjer som planeras trafikera den nya bron mellan Rinkeby och Ursvik eller när den beräknas tas i drift.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Skärholmens stadsdelsnämnd menar att utöver uppmaningen att trafikera till Sättra Ridskola efterfrågas en ökning av turtätheten för linje 135.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och tar med sig detta i den fortsatta planeringen med kommande trafikförändringar.*

Nämnden vill återigen påpeka att behovet av bussförbindelse till Sättrastrandsbadet vid slutet av Alsättravägen i allra högsta grad kvarstår, särskilt under sommartid, för att ge fler stockholmare möjlighet att besöka badplatsen.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och tar med sig detta i den fortsatta planeringen med kommande trafikförändringar.*

Trafikförvaltningen planerar att dra in busshållplatsen Tensta från linjen 546. Stadsdelsnämnden framhåller vikten av att det blir en uppföljning från trafikförvaltningen på vad detta kommer att innebära på lång sikt utifrån ett jämställdhetsperspektiv.

*Svar: Denna förändring kommer inte att genomföras till T19.*

*Trafikförvaltningen kommer att se över och göra en djupare analys av linjen.*

Det finns idag en snabb förbindelse från Älvsjö till Fruängen (stombusslinje 173), men därifrån tar det sedan orimligt lång tid till Skärholmen. En enkel och snabb tvärförbindelse mellan söderorts tyngdpunkter skulle kunna utgöra en stombusslinje som går rakaste vägen Skärholmen-Fruängen-Älvsjö-Högdalen-Farsta.

*Svar: Linjenätet i Söderort ses för närvarande över i samband med planeringsstudien inför kommande trafikupphandling om området.*

*Trafikförvaltningen planerar också i ett längre perspektiv för en spårväg mellan Flemingsberg och Älvsjö med stopp i Skärholmen. Tidigast trafikstart år 2034.*

Behovet av en närtrafiklinje i Älvsjö lyfts också fram.

*Svar: Under år 2019 kommer Närtrafiken inte att utökas.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Staden vill lyfta fram vikten av att alla upp- och nergångar hålls öppna under den tid som tunnelbanan trafikeras. Att begränsa öppettiderna försämrar tillgängligheten och leder till ökad otrygghet.

*Svar: Stationsöppettiderna i tunnelbanan justeras varje år efter att tidtabellen för trafiken beställts. Öppettiderna ska garantera att resenärerna kan åka med första och sista tåg varje trafikdygn. Av det följer att stationerna är öppna dygnet runt natt mot lördag och söndag.*

*Inför beställning av öppettid i december 2018 gjordes en bedömning, med bl a kundsynpunkter som underlag, och resulterade i ett förslag om justering av öppettiderna för följande sekundärentréer.*

*Trafikförvaltningen öppnade upp sekundärentréer vid Odenplan, T-Centralen, Ropsten, Hökarängen, Sundbyberg och Tensta) 1 september 2018 och anpassa dess öppettider till primärentrés tider.*

*Vidare öppnade trafikförvaltningen ytterligare tio sekundärentréer i innerstaden under **helgnätter**. Åtgärden motiveras av trygghetsskäl.*

*Berörda stationer är Sankt Eriksplan, Rådmansgatan, Hötorget (två vid Hötorget), Tekniska högskolan, Stadion, Gärdet, Hornstull, Rådhuset och Kungsträdgården.*

I kollektivtrafiksystemet finns även en allmän förbättringspotential vad gäller trafikantinformation, toaletter, hissar, rulltrappor, kontrastmarkering och hindrande kantstenshöjder där ofta små åtgärder får stor betydelse för resenärerna.

*Svar: Trafikförvaltningen delar kommunens synpunkt och frågan behöver återkomma i mötesforum med kommunen.*

Tunnelbaneförarna ger stundtals inte tillräckligt med tid för funktionsnedsatta att hinna stiga av och på vagnarna. SL bör utreda hur man ska komma tillrätta med problemet.

*Svar: Trafikförvaltningen tittar på frågan och återkommer i mötesformen med kommunen.*

Stockholms läns landsting, redan nu arbetar för en ökad och förstärkt kapacitet inom kollektivtrafiken. Inom tunnelbanetrafiken är de röda linjerna redan idag högt belastade i rusningstrafik.

*Svar: Det är hög belastning på samtliga linjer i rusningstrafiken och Trafikförvaltningen ser över möjligen att öka kapaciteten utifrån rådande förutsättningar på de sträckor med störst belastning.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26

Diarienummer  
SL 2017-0653

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Norrmalms stadsdelsnämnd ställer frågan om trafikförvaltningen i väntan på att tunnelbanans gula linje ska öppna år 2024 utrett kollektivtrafikförsörjningen i Hagastaden så att den har tillräcklig kapacitet.

*Svar: Trafikförvaltningen föreslår att frågan behöver återkomma i kommande mötesformer tillsammans med kommunen.*

När det gäller kollektivtrafiken i ett större perspektiv, och då främst utbyggnad, har nämnden fört fram behoven av bättre tvärförbindelser och att planeringen av Spårväg syds sträckning till Skarpnäck inleds i flera olika remissvar. Nämnden vill även påtala behovet av fler upp-/nedgångar till tunnelbanestationerna.

*Svar: I det mellan Stockholm stad och landstinget gemensamma arbetet med stomnätsplanen studerades såväl en förlängning av Spårväg syd mot Skarpnäck som mot Gullmarsplan. Den känslighetsanalys som genomfördes för Spårväg syd visar på en större resandepotential i att förlänga och knyta ihop spårväg syd med Tvärbanesystemet än att förlänga spårväg syd som en separat enhet till Skarpnäck. I samma utredning identifierades potential att öka framkomligheten med mer reserverat utrymme för stombusslinje 172 i form av stomlinje N Tyresö-Flemingsberg-Norra Botkyrka.*

*Trafikförvaltningen har ett uppdrag att studera stomlinje söderort mellan Älvsjö och Nacka och tillsammans med Stockholm och Nacka. Finns intresse från staden att utveckla busstrafik i stråket Tyresö - Skarpnäck - Älvsjö tas lämpligen en kontakt via de ordinarie planeringsmötena. Sekundärentréer till tunnelbanan kan vara intressanta att nyanlägga om de lockar nya resenärer och/eller jämnar ut fördelningen av resenärer i tågen samt minskar trängseln i bytespunkten. För att samhällsekonomiskt kunna försvara driftkostnadsökningen av tillkommande entréer har trafikförvaltningen en riktlinje om att minst 4500 dagliga resenärer behöver utnyttja den nya entrén. Stockholms stad tar lämpligen kontakt med trafikförvaltningen via de ordinarie kontaktvägarna för lite mer specifik diskussion i ärendet.*

Stockholms Hamn AB välkomnar att Stockholms läns landsting fortsätter att utveckla pendelbåtstrafiken i Stockholm och har inga synpunkter på förslagen i remissen. Det är dock mycket viktigt att det finns god anslutande trafik till pendelbåtshållplatserna för att pendelbåt ska bli ett attraktivt alternativ som en del av en längre resa. Här är det viktigt att SLL ser över möjligheterna att dra busslinjer närmare de nu aktuella båthållplatserna.

*Svar: Att koppla ihop de olika trafikslagen till ett system är viktigt ur i "hela resan konceptet". Bra bytespunkter mellan trafikslagen är viktiga och främjar nyttjandet av kollektivtrafik.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26

Diarienummer  
SL 2017-0653

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Förutsättningen för en god anslutande trafik skapar kommunen genom sitt väghållaransvaret och därmed möjligheten att påverka den fysiska miljön. Trafikförvaltningen samverkar gärna kring dessa frågor exempelvis på ett planeringsmöte.*

## **Sundbyberg**

Ytterligare utredning av förslaget att vända och uppställa fordon av busslinjer 113, 129, 504, och 506 i Sundbybergs C.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Ytterligare utredning av förslaget att förändra ankomstpunkter av busslinje

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Ytterligare utredning av förslaget att flytta busslinje 504 från Vegagatan till Tulegatan.

*Svar: När Mälarbanan är avstängd kommer resenärer till och genom Sundbyberg hänvisas till tunnelbanan liksom har varit fallet under de senaste avstängningsperioderna. Tunnelbanetrafiken förstärks för att klara den ökade belastningen.*

Sundbybergs stad föreslår att SLL Trafikförvaltningen utreder förutsättningar att utveckla befintliga bussnätet i staden och skapar en tvärförbindelse mellan Ursvik/Hallonbergen och Arenastaden/Solna Station för att förbättra för Ursviks/Hallonbergens invånare. Dragningen bör ske över Madenvägen och via Hallonbergen och Ör.

*Svar: Frågan diskuteras med kommunen vid återkommande möten om planeringen på längre sikt.*

Sundbybergs stad föreslår att SLL Trafikförvaltningen utreder förutsättningar att utveckla miljövänliga typer av fordon i staden för att minska buller och utsläpp.

*Svar: Så länge det behövs stora fordon i rusning binder man för stora pengar i att ha olika fordon under dagen, då är det billigare att även köra den stora bussen under hela dagen.*

*Även miljömässigt blir det inte så mycket bättre att ha två fordon än ett stort om man tänker hela livscykeln med tillverkning och återvinning av material etc. den stora kostnaden är framförallt föraren och denna kostnad är oberoende av storlek på bussen. Dagens nya bussar ser i stort sett ut som bussarna som idag går i trafik och är 6-8 år gamla. Alla bussar som går i SL trafiken uppfyller också de bullerkrav som finns för årsmodellen.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26

Diarienummer  
SL 2017-0653

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Kravbilden har inte förändrats så mycket under senare år så nya bussar är inte så mycket tystare än de gamla, om de underhålls på rätt sätt. SL har en studie när det gäller införandet av elbussar som är mycket tystare men det arbetet är ännu inte klart och framförallt finns det inte elbussar som klarar all vår trafik, de har helt enkelt inte räckvidden (kan köra så många kilometer) som behövs i vår trafik, det finns heller inte godkända elbussar men klarar våra krav på säkerhet och därför får framföras på linjesträckningar skyltade över 70 km/h.*

Sundbybergs stad föreslår att SLL Trafikförvaltningen utreder förutsättningar att komplettera kollektivtrafiken med automatiserade fordon.

*Svar: Med start höst 2018 kommer 3 självkörande minibussar att testas i Barkarbystaden. Minibussarna har plats för 12 resenärer och skapar nya möjlighet att erbjuda attraktiva resor/ ökad tillgänglighet nära hemmet/ bostaden. Piloten pågår under 8 månader och ska sedan utvärderas. Under piloten kommer det alltid finnas en värd ombord.*

## **Södertälje**

Stombusslinje från Geneta/Ronna till Liljeholmen.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar önskemålet.*

Regionala resor görs attraktiva genom ett enkelt biljettsystem.

*Svar: Alla förändringar i SL:s taxa måste fattas av landstingfullmäktige. Trafikförvaltningen genomför de beslut som fattas i fullmäktige och kan genomföra utredningar på uppdrag av den politiska nivån. Trafikförvaltningen har inte fått i uppdrag att se över giltighetstiden på enkelbiljetterna.*

Busstrafik inrättas tidigt till nya bostadsområden.

*Svar: Trafikförvaltningen ser kontinuerligt över behovet av ny busstrafik i samband med nybyggnadsområden och följer de planeringsriktlinjer som finns i RiPlan.*

Att verka för infartsparkering för bil, cykel, mc och moped på landsbygden vid lämpliga hållplatser för att göra kollektivresan till ett attraktivt alternativ.

*Svar: Trafikförvaltningen ser positivt på att infartsparkering iordningställs på landsbygden längs busslinjestråk med hög turtäthet.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Samtidigt är det viktigt att en resa med bil till infartsparkering inte ersätter en tidigare kollektivtrafikresa då det kan leda till minskat utbud på matande linjer framöver.*

I remissyttrandet slås fast att detta är ett antal förslag som presenteras och att ytterligare utredningar ska göras innan det fastställs vilka förslag som ska genomföras.

Då förslagen får stor påverkan på Södertälje kommuns möjlighet att bygga ett framtida hållbart samhälle, tar vi för givet att kommunen bjuds in att delta i de kommande utredningarna för att på så sätt tillföra den lokala kompetensen som behövs för att ett så bra resultat ska kunna fås.

*Svar: Trafikförvaltningen delar kommunens synpunkt kring dialog och samverkan. Samarbetet kan och behöver utvecklas för ett framtida hållbart samhälle.*

Linje 780 Att göra denna förändring i dagsläget får inga stora konsekvenser och kan därför anses vara acceptabel. När Almnäs/Stockholms Syd blir mer utbyggt med fler verksamheter måste tidtabell och linjedragning ses över.

*Svar: Denna förändring har inte genomförts för trafikår 2019. Trafikförvaltningen kommer se över detta längre fram.*

Linje 754 del 2: Detta förslag går helt emot det framtida hållbara samhälle som Södertälje kommun bygger. Att ta bort en busslinje (delsträcka) skickar helt fel signaler. De boende i detta område får en stor försämring i sitt kollektivtrafikresande. De två minuter som nämns i remisstexten och som anges vara en tidsvinst gäller inte för de som bor i den del av Pershagen och som förlorar sin buss. De får istället en längre total restid med gångsträckan inlagd. Dessutom innebär förslaget att den nya idrottshall som finns i denna del av Pershagen inte får någon bussförbindelse. Detsamma gäller för det koloniområde som finns i närheten av dagens ändhållplats. I det bygge av framtidens hållbara samhälle med färre bilresor och fler som nyttjar kollektivtrafiken är ett förslag som detta helt fel väg att gå. Förslaget är inte acceptabelt.

*Svar: Denna förändring har inte genomförts för trafikår 2019. Trafikförvaltningen kommer se över detta längre fram.*

Linje 754 del 3: Detta förslag riskerar att bli en missräkning. Sträckan från korsningen Robert Anbergs väg/Enhörnaleden och vidare ner till Strängnäs vägen är mycket hårt belastad i morgon rusningen. Detsamma gäller den vidare sträckningen mot Kvarnbergatan. Den föreslagna sträckan innehåller även tre trafiksignaler som ska passeras.



Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26

Diarienummer  
SL 2017-0653

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Till detta ska även räknas de försämringar som blir för de som arbetar i AstraZenecas gamla lokaler. Södertälje kommun anser inte att detta förslag i det skick som föreligger är acceptabelt.

*Svar: Denna förändring har inte genomförts för trafikår 2019. Trafikförvaltningen kommer se över detta längre fram.*

Linje 758: Detta förslag skapar en viss försämring för ett fåtal resenärer men är ändå acceptabelt. Med de stora arbeten som pågår och som även ligger framför Södertälje kommun i citykärnan så kan en lösning som denna vara näst intill nödvändig. Det finns ett behov att kunna använda Nygatan för ett flertal busslinjer under vissa perioder när området runt Köpmangatan belastas hårt av olika arbeten. Att då kunna flytta på linjer bort från Nygatan, som till viss del även får en snabbare resväg till den största målpunkten, Södertälje Centrum, är en bra lösning.

*Svar: Denna förändring har inte genomförts för trafikår 2019. Trafikförvaltningen kommer se över detta längre fram.*

Här kan konstateras att det mesta av trafikeringen kommer att fortsätta som idag. De "skip-stop"-tåg som aviserades komma inte kommer att genomföras. Detta för att det i dagsläget inte finns tillräcklig kapacitet i systemet för att införa dem. Södertälje kommun anser att de ska införas så fort det finns möjlighet.

*Svar: Trafikförvaltningen ser Södertäljegrenen som den gren som är i behov av utvecklad trafik och hoppas att kunna erbjuda det så fort alla delar av systemet tillåter.*

Regiontågens snabba resor ses i sammanhang med pendeltågstrafikeringen.

*Svar: Landstingets ambitioner för den framtida pendel- och regionaltågstrafiken styrs av det planeringsramverk som trafiknämnden fastställde 2016-11-29. Planeringsramverket utgår i sin tur från RUFSS 2050. Utifrån de beslut som deltar trafikförvaltningen tillsammans med Mälardalstrafik i den åtgärdsvalsstudie för pendeltågssystemet som trafikverket driver.*

*I det arbetet undersöker vi djupare hur ambitionerna i beslutet om planeringsramverk och RUFSS för pendel- och regionaltågstrafiken ska realiseras.*

*De studierna utgår från att pendel- och regionaltågstrafiken ska samverka för att möta flera olika behov i kollektivtrafiknätet och samhällsplaneringen.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Hölö får tågförbindelse.

*Svar: Trafikförvaltningen har inget uppdrag att utreda det. Däremot finns olika principer för hur en sådan trafikering skulle kunna gå till redovisade i pendel- och regionaltågsutredningen som redovisades för trafiknämnden 2016-11-29. Om frågan är av intresse för Södertälje kommun föreslås att den tas upp via våra ordinarie kontaktvägar så kan förutsättningar och möjligheter djupare diskuteras*

Järna får regiontågsstopp.

*Svar: Regionaltågstrafiken syftar till att erbjuda korta restider för länsöverskridande resor. Riktlinjen för regionaltågen är ett uppehåll per kommun utanför Stockholms län och uppehåll vid särskilda regionaltågstationer inom Stockholms län. Den principen finns bl.a. redovisad i en bättre sats regional systemanalys. Järna möter inte de kriterierna*

Anropstyrd trafik:

Hur detta kommer att fungera är svårt att uttala sig om innan ett försök är genomfört. Det som direkt kan sägas är att det innebär en försämring för resenären såtillvida att det kräver en framförhållning i resandet med buss. Detta är inget som främjar kollektivtrafikresandet. Detta går även helt emot de tankar på ett framtida hållbart samhälle som Södertälje kommun bygger. Redan tidigare har försämringar gjorts för boende i de yttre delarna av Enhörna genom att ett antal morgonturer har dragits in. Detta har drabbat elever som nu har svårt att hinna till sina lektioner med rimliga restider. Även ett tidigare önskemål om snabbare passage förbi Lina har lämnats utan gehör. Sammantaget gör allt detta att kollektivtrafikresandet riskerar att minska på de orter som drabbas på olika sätt. Det samma gäller för de övriga föreslagna linjesträckningarna i Södertälje kommun. I dessa frågor ser Södertälje kommun en nödvändighet att diskussioner och lösningar diskuteras med kommunen som en part och inte enbart mellan Trafikförvaltningen och bussentreprenör. Sammanvägt så riskerar detta förslag att ge negativa resultat för det bygge av framtidens hållbara samhälle som Södertälje kommun bygger. Den föreslagna lösningen för anropsstyrd trafik tar inte till vara på möjligheterna att utveckla kollektivtrafiken på landsbygden. Med lågt turantal och liten flexibilitet i systemet riskerar det att bli en avveckling av kollektivtrafiken på landsbygden istället för en utveckling av densamma.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta och vill samtidigt poängtera att trafikutövaren kommer att genomföra en pilot för att kunna utveckla ett koncept som fungerar för området och för att kunna ge kunden samma reseupplevelse. Resurserna som kommer frigöras kommer att fördelas till andra områden som behöver mer trafik.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Den anropstyrda delen kommer att testas på sträckorna där resandet är väldigt låg nästintill obefintlig. Efter piloten kommer man att utvärdera resultaten och efter det ta ett beslut om att fortsätta eller inte.*

Det är angeläget att planerade stombusslinjer enligt Stomnätsplanen startas och att identifierade stråk byggs om för att möjliggöra detta, ett exempel är framkomlighetsproblemen för buss på väg 73 och väg 226. Åtgärder för ökad framkomlighet för stombussarna ger stora samhällsekonomiska vinster. Den långsiktiga inriktningen ska vara att de regionala stadskärnorna Flemingsberg, Haninge, Kungens kurva och Södertälje knyts samman med attraktiv kollektivtrafik. Det är idag en ineffektiv kollektivtrafik för den som vill resa på tvären mellan viktiga målpunkter på Södertörn, vilket leder till mycket långa restider och därmed en konkurrensfördel för bilen.

*Svar: Trafikförvaltningen ser positivt på att identifierade stråk byggs om för att kunna möjliggöra trafik enligt stomnätsplanen.*

*Trafikförvaltningen följer de stora infrastrukturutbyggnaderna som berör Södertörn såsom Förbifart Stockholm och Södertörnsleden för att vara beredda och kunna erbjuda en attraktivare kollektivtrafik framöver.*

Både Flemingsberg och Gullmarsplan är idag viktiga knutpunkter och kommer bli större i framtiden. Södertörnskommunerna är positiva till tunnelbanans utbyggnad och ombyggnaden av Gullmarsplan, förutsatt att minst den kapacitet som finns idag kvarstår. För att säkerställa knutpunkten Flemingsberg i framtiden måste planering ske för att understödja och omhänderta denna utveckling.

*Svar: Trafikförvaltningen är väl medvetna om detta och utreder hur bytespunkterna ska se ut för att få en effektiv, attraktiv och väl fungerande kollektivtrafik. I dagsläget kan vi dock inte svara på hur dessa bytespunkter kommer se ut.*

## **Tyresö**

Negativt är att nattbuss 491 förslås trafikera endast till/från Slussen men inte T-centralen. Tyresö kommun har svårt att se att kapacitetsbrist kan vara skälet för att inte trafikera centralen under nattetid. Det självklara är att nattbussarna trafikerar både Centralen och Slussen.

*Svar: Anledningen till detta beror på Vasagatans ombyggnationer men denna förändring är inte bestämd ännu, man kollar på olika lösningar.*

*Dialogen med trafikkontoret pågår. Eftersom vi inte har fått en tydlig bild på hur ombyggnationen sker i alla etapper.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Positivt är att Brakmarsvägen och Raksta äntligen trafikeras, dock negativt att den trafikeras med en egen linje (817) och endast delar av dagen. Vi utgår från linje 817 bara är ett första steg i utvecklingen av kollektivtrafik till den kommundelen.

*Svar: Denna förändring kommer att genomföras till trafikår 19. Ny linje till/från Raksta som ansluter till/från linje 875 vid Tyresö kyrka.*

Positivt med fler turer på linje 824 mellan Tyresö C och Strandängarna. Likaså positivt med en ny linje 804 som snabbare trafikeras sträckan Strandängarna-Gullmarsplan. Men det får absolut inte leda till färre turer till och från Brevik som en utglesning av linje 805 betyder.

*Svar: Förändringen på linje 824 kommer att genomföras till trafikår 2019. Några turer kvällstid som idag endast trafikeras till/från Tyresö C förlängs till att börja/sluta vid Strandängarna. Detta innebär att turtätheten ökar från 120 minuter till 60 minuter.*

Sedan efterlyser Tyresö kommun även i år insatser för att åtgärda problemen med stående passagerare på flera linjer. Ökad turtäthet och bussar med fler sittplatser krävs på de drabbade linjerna.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta. Vi är väl medvetna om problematiken och jobbar på detta.*

Fler turer som trafikeras Stockholms city krävs för att eliminera obekväma byten vid Gullmarsplan.

*Svar: Möjligheterna att utöka trafiken till City styrs i hög grad av vilken framkomlighet som ges från Gullmarsplan och vidare norr ut samt antal hållplatslägen i city. I dagsläget är ytorna i city begränsade vilket gör att trafiken är svår att utöka.*

Ett annat krav från vår kommuns sida är bättre radiella förbindelser och att linje 172 ska utgå från Tyresö på sin väg till Huddinge och Flemingsberg.

*Svar: En översyn görs av stomlinje 172 och 173 inför kommande trafikupphandling av trafikavtalet för Huddinge – Botkyrka – Söderort. I översynen studeras möjligheten och effekterna av att låta någon av dessa linjer trafikera till Tyresö centrum.*

Tyresö måste få en bättre och snabbare nattrafik till och från Stockholm som inte tar långa omvägar genom Skarpnäck och som har en bättre synkronisering med övrig trafikering till Östra Tyresö.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar önskemålet och kommer studera frågan vidare under nästa år.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Det är angeläget att planerade stombusslinjer enligt Stomnätsplanen startas och att identifierade stråk byggs om för att möjliggöra detta, ett exempel är framkomlighetsproblemen för buss på väg 73 och väg 226. Åtgärder för ökad framkomlighet för stombussarna ger stora samhällsekonomiska vinster.

Den långsiktiga inriktningen ska vara att de regionala stadskärnorna Flemingsberg, Haninge, Kungens kurva och Södertälje knyts samman med attraktiv kollektivtrafik. Det är idag en ineffektiv kollektivtrafik för den som vill resa på tvären mellan viktiga målpunkter på Södertörn, vilket leder till mycket långa restider och därmed en konkurrensfördel för bilen.

*Svar: Trafikförvaltningen ser positivt på att identifierade stråk byggs om för att kunna möjliggöra trafik enligt stomnätsplanen.*

*Trafikförvaltningen följer de stora infrastrukturutbyggnaderna som berör Södertörn såsom Förbifart Stockholm och Södertörnsleden för att vara beredda och kunna erbjuda en attraktivare kollektivtrafik framöver.*

Både Flemingsberg och Gullmarsplan är idag viktiga knutpunkter och kommer bli större i framtiden. Södertörnskommunerna är positiva till tunnelbanans utbyggnad och ombyggnaden av Gullmarsplan, förutsatt att minst den kapacitet som finns idag kvarstår. För att säkerställa knutpunkten Flemingsberg i framtiden måste planering ske för att understödja och omhänderta denna utveckling.

*Svar: Trafikförvaltningen är väl medvetna om detta och utreder hur bytespunkterna ska se ut för att få en effektiv, attraktiv och väl fungerande kollektivtrafik. I dagsläget kan vi dock inte svara på hur dessa bytespunkter kommer se ut.*

## **Täby**

När det gäller den föreslagna nya linjesträckningen via Södersättra/Väsjön vill kommunen inte att den genomförs. Busslinje 687 har sju hållplatser inom Täby kommun. Resenärerna från dessa har i huvudsak målpunkt Sollentuna station/Kista och inte Södersättra/Väsjön.

Den nya linjesträckningen skulle för dessa resenärer innebära en förlängd restid på estimerat 4-6 minuter (enligt Trafikförvaltningen) på en redan lång resa.

*Svar: Denna förändring genomförs inte 2019.*

Ökad turtäthet i busstrafiken är något som boende i Täby kommun efterfrågar rent generellt. Det handlar både om högre turtäthet under rusningstrafiken, men även under kvällar och helger.

*Svar: Trafikförvaltningen tar med önskemålet i kommande planering.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26

Diarienummer  
SL 2017-0653

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Boende i Täby kommun vittnar om att bussen ofta åker förbi hållplatser för att de inte har kapacitet att släppa på fler passagerare. Ett konkret exempel är buss 608, Vallentuna-Humlegården med fyra hållplatser i Täby.

Kommunen förutsätter att buss 608 får ökad turtäthet med tanke på utbyggnaden i området Arninge-Ullna.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta och har en kontinuerlig dialog med trafikutövaren gällande trafikinformationen och behov av förstärkning. Vi ser över det konkreta exemplet till T20.*

Ytterligare ett exempel är busslinje 629 som går mellan Danderyds sjukhus och Ullna. Efter kl 20:00 på vardagar och hela helgerna går den enbart i timmestrafik. En turtäthet som kommunen anser är alldeles för låg för att vara ett attraktivt alternativ till bilen.

*Svar: Trafikförvaltningen tar med önskemålet i kommande planering.*

Busslinje 605 bör gå minst var 20:e minut i lågtrafik. Täby kommun efterfrågar även en ökad turtäthet på busslinjerna 609, 610, 615, 616 och 618.

*Svar: Trafikförvaltningen har svårt att prioritera en utökning av turtätheten såvida inte antal stående resenärer är fler än vad trafikförvaltnings riktlinjer anger.*

Ytterligare kommundelar där busstrafiken behöver förstärkas med fler turer är bland annat Skarpäng, Ullna strand/Hägerneholm/Arninge, Täby kyrkby/Byle och Erikslund.

*Svar: Trafikförvaltningen har svårt att prioritera en utökning av turtätheten såvida inte antal stående resenärer är fler än vad trafikförvaltnings riktlinjer anger.*

Kollektivtrafiken inom Täby kommun bygger på att alla linjer trafikerar Täby Centrum där byte mellan olika linjer sker. Detta upplägg gör att restiden i vissa relationer blir onödigt långa. Det behövs således tvärgående linjer som inte trafikerar Täby Centrum för att på så vis korta restiden.

*Svar: Förslaget kan diskuteras på kommande planeringsmöte.*

Kollektivtrafiken behöver förstärkas västerut till bland annat Kista, Sollentuna, Solna strand, Solna business park och Arlanda. Kommunen ser därför positivt på trafikförvaltningens förslag angående busslinje 684 och 687X. Det finns dock betydligt mer enligt kommunen som kan genomföras för att stärka tvärförbindelsen västerut. Idag finns det till exempel vissa busslinjer så som buss 627, mellan Åkerby industriområde och Kista C, som tar långa omvägar. Detsamma gäller busslinje 687 om ovan föreslagen ny linjesträckning införs.

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Busslinjernas långa omvägar gör att restiden blir för lång jämfört med bilen. Att korta restiden med kollektivtrafiken för resandet västerut är en viktig del i arbetet med att göra kollektivtrafiken konkurrenskraftig mot bilen. Det ligger också i linje med målen i landstingets trafikförsörjningsprogram för Stockholms län.

*Svar: Trafikförvaltningens planerade stomlinje J medför bättre förbindelser mellan Sollentuna och Täby. Planerade framkomlighetsåtgärder i stomstråk G/I kommer att medföra snabbare resor till Solna strand och Businesspark via Danderyds sjukhus. Övriga förslag kan diskuteras på kommande möte.*

Fler direktlinjer som går snabbt är något som boende i Täby kommun vill ha. Det gäller bland annat från Täby kyrkby respektive Ullna strand till Danderyd. Ett exempel är busslinje 629 som trafikerar sträckan Ullna strand - Danderyds sjukhus. En sträcka på ca 13 km som med buss tar omkring en halvtimme jämfört med ungefär en kvart med bil. En så stor skillnad i restid gör det mycket svårt för kollektivtrafiken att utgöra ett attraktivt alternativ till bilen. Ett alternativ för många som bor och arbetar i Arninge/Ullna-området är busslinje 608. Denna linje stannar dock varken vid Mörby C eller Danderyds sjukhus, vilket efterfrågas av många som åker till/från Arninge/Ullna-området.

*Svar: Trafikförvaltningen kommer att ta ställning till önskemålet i kommande planering.*

Boende i Täby anser att linjerna 609 och 610 behöver få förbättrad punktlighet.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta och för vidare till trafikutövaren.*

En intressant lösning skulle kunna vara att linje 613, Skarpäng – Kista, kör direkt från Skarpäng via Roslags Näsby och E18 till Danderyds sjukhus. En direktbusslinje i denna relation är dessutom något som efterfrågas av boende i Skarpäng.

*Svar: Förslaget kan diskuteras på kommande planeringsmöte.*

Ytterligare en busslinje som skulle kunna få en förkortad restid är 611 (Täby Kyrkby – Danderyds sjukhus) som även den skulle kunna trafikera Roslags Näsby och E18 istället för Enebybergsvägen.

*Svar: Förslaget kan diskuteras på kommande planeringsmöte.*

Idag har linje 610 och 611 i stort sett samma avgångstider från Danderyds sjukhus respektive Hagmovägen. Kommunen anser att dessa bör spridas ut för att på så vis öka turtätheten.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta och ser över detta tillsammans med trafikutövaren.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

## Upplands-Bro

Förslaget att ändra linjesträckningen på nattlinje 591 mellan Spånga station och Jakobsbergs station är för oss bara positivt. Vi har länge påpekat de långa restiderna nattetid. Och att nu kunna förkorta restiden med cirka 12 minuter är en prioriterad åtgärd.

*Svar: Trafikförvaltningen kommer att genomföra denna förändring till trafikår 2019 då vi ser positivt på att resenärerna får en snabbare färd.*

Trafikförvaltningen föreslog redan förra året att dra om linje 554 via Skolvägen istället för via Hjortronvägen i Kungsängen. Kommunen ställde sig då negativ till detta förslag. Trafikförvaltningen har i sitt svar på detta endast skrivit att denna förändring inte skulle genomföras till tidtabellsskiftet december 2017. Vi konstaterar nu att Trafikförvaltningen trots detta lägger fram samma förslag även i år. Syftet med förändringen är att snabba upp resan för resenärer till och från Bro. Vi har fått veta att det rör sig om 4–5 minuter. Om denna förändring genomförs är det viktigt att restiden verkligen blir märkbart kortare för Broborna. Det är samtidigt ett krav att resenärer från Brunna och Tibble inte får längre restid än idag, och att passningen med linje 559 vid Kungsängens station alltid fungerar. Det som vinnas i ena änden av linjen riskerar annars att förloras i en annan. En eventuell förändring måste följas upp noga.

*Svar: Mycket riktigt denna förändring kommer inte att genomföras till trafikår 19 då vi ser att förslaget kan ge en försämring för resenärerna kring området Tibble Torg, Kyrkvägen och Tvärvägen.*

linje 555 utgår ifrån att det även med en förlängning till Säbyholm, finns tid kvar på linjen för att åter kunna trafikera också handelshuset på Klövtorpsvägen.

*Svar: Trafikförvaltningen kommer att ta ställning till önskemålet i kommande planering.*

Vi vidhåller behovet av busstrafik hela vägen till handelshuset på Klövtorpsvägen i Bro. Detta hus är en viktig målpunkt.

*Svar: Trafikförvaltningen kommer att ta ställning till önskemålet i kommande planering.*

Eftersom linje 555 numera är förlängd till Kvista, och snart förhoppningsvis även till Säbyholm, behöver vändmöjligheten för bussarna vid handelshuset troligen ses över. Annars blir skaftkörningen runt huset sannolikt för lång. En diskussion om detta behöver i så fall tas upp med fastighetsägaren.

*Svar: Trafikförvaltningen kommer att ta ställning till önskemålet i kommande planering.*



Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Problemen med busstrafiken mellan Bro och Kungsängen handlar både om tidspassningen mellan buss och tåg samt turtätheten som försämrades radikalt då pendeltågstrafiken förlängdes till Bro och Bålsta för över 15 år sedan. De boende i Sylta tillhör dem som drabbades hårt. Linje 555 ska ha passning till tågen i Bro, men faktum kvarstår att det fortfarande är problem för resenärerna i Sylta och för dem som ska till övriga målpunkter längs Enköpingsvägen mellan Bro och Kungsängen. Med bättre bussförbindelser skulle sannolikt fler lämna bilen hemma. Antalet resenärer som berörs har också ökat i och med den utbyggnad av bostäder som skett längs Enköpingsvägen. Det har trimmats en del i tidtabellen under åren, men en rejäl översyn av denna linje är nödvändig för att hitta en bra lösning på problemen,

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Vi konstaterar att den kraftiga utvecklingen söder om järnvägen i Bro, bland annat Tegelhagen, kommer att kräva en helt ny linjestruktur framöver. Bussarna lär behöva ansluta till stationen på södra sidan av järnvägen. Diskussionerna behöver fortsätta om detta.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Dagens trafik, med endast fem turer i vardera riktningen på vardagar, gör det mycket svårt att resa kollektivt. Det är också ett problem om bussarna inte inväntar försenade tåg tillräckligt länge. Det gör det svårt att våga lita på kollektivtrafiken.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Området runt Högbytorp norr om Bro är ett område som föreslås utvecklas med nya verksamheter. En ny kraftvärmeanläggning precis norr om E18 är till exempel under utbyggnad. En utveckling i detta område förstärker behovet av bussförbindelse mellan Bro och de norra kommundelarna.

*Svar: Trafikförvaltningen kommer att ta ställning till önskemålet i kommande planering.*

Trafikförvaltningens studie av anropsstyrd och samordnad kollektivtrafik vore intressant att diskutera vidare. Det kanske går att hitta förbättringar för våra mer glest befolkade områden på landsbygden.

*Svar: Ett projekt om anropsstyrd trafik pågår på trafikförvaltningen.*

*Trafikförvaltningen återkommer därför i denna fråga.*

*Trafikförvaltningen kommer att ta ställning till önskemålet i kommande planering.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Många arbetstillfällen förläggs längre in i området, med långa gångavstånd till 559:ans hållplatser på Granhammarsvägen. Mellan dessa båda områden byggs nu en ny väg genom befintlig port under E18. Denna väg blir dimensionerad för buss. Kommunen och Trafikförvaltningen har en längre tid diskuterat en omdragning av linje 558 via Norrboda och vägporten under E18.

Diskussionerna har också handlat om att ändra linjedragningen i Brunna industriområde då området växer, bland annat genom att låta bussen gå på Mätarvägen istället för Effektivvägen. Vi räknar med att omdragningen till Mätarvägen kan ske i år. Omdragningen till Pettersbergsvägen behöver däremot invänta att tunneln under E18 blir klar. Det vore önskvärt om även denna förändring kunde ske så snart infrastrukturen är på plats, även om det skulle inträffa långt innan ordinarie tidtabellsskifte.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Livgardet är en av de största arbetsgivarna i Upplands-Bro med stora behov av förbättrade bussförbindelser för sina anställda.

*Svar: Trafikförvaltningen kommer att ta ställning till önskemålet i kommande planering.*

Kungsängens IP är en målpunkt som är viktig inte minst för barn och ungdomar, men som idag saknar en närbelägen hållplats. Detta problem har också länge diskuterats. Planer finns på att anlägga nya hållplatser i samband med ombyggnaden av Granhammarsvägen vid Brunna trafikplats. Dessa hållplatser planeras i nära anslutning till idrottsplatsen.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Även invånarna i norra och östra delarna av gamla Kungsängen (flerbostadshuset vid Bergvägen och småhusen norr därom) bör få möjlighet att använda sig av kollektivtrafik. En busslinje från centrum som knyter samman Kungsvägen med Bygdegårdsvägen och Kungsängens IP vore bra, och har tidigare diskuterats översiktligt. Det är dock inte helt lätt att få till en väg som är lämplig för buss i linjetrafik.

Norr om Kungsängens IP finns däremot en väg som är dimensionerad för buss, och som binder ihop Västra Rydsvägen och Bygdegårdsvägen med Granhammarsvägen.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Innan även Rankhusområdet börjar byggas ut kommer det definitivt att krävas en översyn av trafiken i Kungsängen. Då är det viktigt att ta med sig tankarna från tidigare diskussioner, bland annat om gamla Kungsängen och Kungsängens IP.

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Pendeltågstrafiken till Bro behöver därför så fort som möjligt utökas från halvtimmestrafik till kvartstrafik.

*Svar: Precis som kommunen själv skrivit så behöver frågan om kvartstrafik utredas så alla parter vet vilka förutsättningar som är nödvändiga att ha på plats innan det är möjligt att planera för att köra mer trafik.*

Kapaciteten på Mäljarbanan är naturligtvis avgörande för vilken trafikering som är möjlig. Det är därför viktigt att pröva olika kompletterande åtgärder för att snarast öka kapaciteten och möjligheten för tätare pendeltågstrafik. Kommunen har därför tillsammans med Håbo kommun med egna resurser låtit utreda vad det kan krävas för infrastruktur för att möjliggöra tätare pendeltågstrafik i Bro och Bålsta, kopplat till att olika etapper blir klara av utbyggnaden till fyra spår på Mäljarbanan.

*Svar: Trafikförvaltningen har fått kommunens utredningen.*

Vår utredning visar att det med vissa åtgärder i infrastrukturen är möjligt att trafikera antingen Bro eller både Bro och Bålsta med fler pendeltåg innan hela fyrspårsutbyggnaden på sträckan TomtebodavKallhäll är klar. Utredningsresultatet är tänkt att kunna användas som underlag till andra utredningar och ställningstaganden av bland annat Trafikverket och berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter. Vi konstaterar att Trafikförvaltningen till exempel har använt vår utredning i bland annat pendel- och regionaltågsutredningen. Trafikverket genomför nu en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) om pendeltågstrafiken. Trafikförvaltningen lär vara en viktig part i denna ÅVS. Vi förutsätter att vår utredning är ett av underlagen i arbetet. Vi förutsätter också att behoven av tätare pendeltågstrafik i Bro verkligen tas på allvar i denna ÅVS. Om kompletterande åtgärder görs i infrastrukturen är det sedan viktigt att Trafikförvaltningen är beredd att verkligen öka pendeltågstrafiken. Trafikförvaltningen bör bevaka att inte en kommande utökning av den regionala tågtrafiken på Mäljarbanan sker på bekostnad av pendeltågstrafiken när spårkapaciteten förbättras.

*Svar: Behovet av förtätad trafik till Bro/Bålsta är noterat och kommer att beaktas i det arbetet av att realisera landstingets ambitioner från Rufs och beslutet om planeringsramverk för pendel och regionaltågstrafiken 2016-11-29. I Det beslutet påpekas behovet av vidare utredning vilket nu sker inom ramen för Trafikverkets åtgärdsvalsstudie. Ett viktigt steg i det utredningsarbete är att fastställa en gemensam trafikal målbild som beaktar alla behov och förutsättningar längs Mäljarbanan och pendeltågsnätet.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Sedan planeringsramverket beslutades har trafikverket kommit överens med Solna stad om en tillkommande pendeltågsstation i Huvudsta vilket förlänger restiderna och förändrar förutsättningarna. Av bl.a. det skälet finns anledning till fördjupade studier i frågan.*

Bro station är inte en fungerande station i rusningstid. Trängseln är besvärande när det är mycket folk. Trängseln i stationen är särskilt stressande eftersom tågen endast går i halvtimmestrafik. Vi hävdar fortfarande att en översyn av stationens utformning behövs för att möta resenärernas behov. Att sätta spärrarna i öppet läge vid de tillfällen då trängseln är som störst måste kunna vara ett alternativ. Vi beklagar att Trafikförvaltningen tidigare har avfärdat detta. Ett behov av en utbyggnad med ytterligare en uppgång till den nordvästra änden av perrongen. Detta minskar avståndet till många arbetsplatser och tillkommande bostäder och gör därmed kollektivtrafiken mer lättillgänglig. Vi konstaterar också att diskussionerna om stationsutformning, bussanslutningar, infartsparkering med mera behöver intensifieras framöver. Även om problembilden är komplex, så är problemen reella och behöver lösas. Svar: Trafikförvaltningen känner till problembilden. Och föreslår en förnyad kontakt i ärendet.

Vi vill fortsätta framhålla vikten av goda tvärförbindelser. För Upplands-Broborna är det bland annat angeläget med förbättrade tvärförbindelser mot Arlanda, Löwenströmska sjukhuset, och Danderyds sjukhus. Svar: Trafikförvaltningen kommer att ta ställning till önskemålet i kommande planering.

Upplands-Bro är inne i ett expansivt skede både gällande genomförande av utbyggnadsprojekt och gällande planering i form av nya utbyggnadsområden och förtätningar i och i anslutning till Kungsängen och Bro. Svar: Trafikförvaltningen samlar årligen in underlag för kommunens bebyggelseplaner som ligger till grund för utvecklingen av kollektivtrafik i kommunen.

## **Upplands Väsby**

Kommunen är alltid beredd att diskutera förändringar i kollektivtrafiken för att säkerställa att den trafik som är i drift används på effektivast möjliga sätt. Detta måste göras i samverkan och utgå från fler perspektiv än det kortsiktigt ekonomiska.

Svar: Trafikförvaltningen delar kommunens synpunkt kring förbättrad dialog och samverkan. Samarbetet kan och behöver utvecklas.

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26

Diarienummer  
SL 2017-0653

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Trafikförvaltningen har även ett pågående utvecklingsarbete att se över hur arbetet med trafikplanering skall hanteras både inom trafikförändringsremissen och inom den samverkande långsiktiga dialogen med kommunerna.*

Kommunen ser en stor oro i att den privata linjen kommer att urholka kollektivtrafiken på de linjer som passerar området. Genom att öka antalet avgångar som trafikerar Bredden kan den privata busslinjen ersättas och skapa ett mervärde för både verksamma och boende längs med de linjer som trafikerar Bredden.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta och tar med det i framtida planering.*

På grund av systemets tröghet, att gå från bil till kollektivtrafik, är det därmed ytterst viktigt att kollektivtrafik finns att tillgå innan nya bostadsområden är fullt färdigställda.

*Svar: Trafikförvaltningen har en pågående utredning kring s.k. nybyggaravtal för att möjliggöra tidig etablering av kollektivtrafik i nybyggnadsområden.*

Trots kommunens strategiska planering har en stor del av Upplands Väsby medborgare enbart tillgång till halvtimmes matartrafik till pendeltåget under högtrafik. För att öka det hållbara resande måste Trafikförvaltningen ta sitt ansvar och använda sina styrmedel för att bidra till hållbart resande.

*Svar: Trafikförvaltningen har svårt att prioritera en utökning av turtätheten såvida inte antal stående resenärer är fler än vad trafikförvaltningens riktlinjer anger.*

Trafikförvaltningen avser att inte ansöka om skip-stop på Ostkustbanan inför T19. Formuleringen "Att inte ansöka om snabbtag på Ostkustbanan samt att utöka antalet avgångar på fyra stationer (Häggvik, Rotebro, Ulriksdal och Norrviken) på Ostkustbanan med fokus på rusningen." är mycket otydlig och kommunen inväntar mer adekvat information innan ett yttrande kan avläggas. Att inte fortsätta med skip-stop skulle innebära att Häggvik, Rotebro, Ulriksdal och Norrviken får utökade avgångar under hela trafikdygnet och inte enbart under rusning. Dock tycks ovan citat tyda på att skip-stop enbart kommer att tas bort under högtrafik. När skip-stop skulle införas lyfte Upplands Väsby kommun i tidigare remissvar att förslaget var otydligt formulerat, men återigen upprepas otydligheten kring Trafikförvaltningens inriktning gällande pendeltågstrafiken.

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26

Diarienummer  
SL 2017-0653

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Svar: Trafikförvaltningen beklagar otydligheten och arbetar ständigt med en förbättrad dialog gällande SL-trafiken.*

Trots de föreslagna förbättringarna i busstrafiken kommer busstrafikeringen i kommunen fortfarande att vara sämre i förhållande till innan de omfattande nedskärningarna vid årsskiftet 2015/2016. Kommunen är därmed mycket angelägen om att fler åtgärder införs, särskilt under högtrafik, för att återgå till den positiva trend som fortlöpte innan nedskärningarna 2015/2016

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta och tar med det i framtida planering.*

Kommunen är kritisk till hur kollektivtrafikens eftersläpande planering harmoniserar med trafikförsörjningsprogrammets övergripande målsättningar. Kommunen efterlyser med avseende på detta en mer långsiktig hållbar strategisk planering för busstrafiken som tar hänsyn till en tidshorisont som inte enbart blickar ett trafikprogram framåt.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Kommunen ser stora fördelar med rakare linjesträckning avseende linje 684 mellan Täby och Upplands Väsby. Dock ställer sig kommunen kritisk till det faktum att en ny linjedragning innebär en kraftigt försämrad turtäthet till och från Upplands Väsby station och arbetsplatsområdet Bredden (tidigare benämnt Infra City). För att genomföra förändring av linjedragning anser kommunen att de hållplatser som ges sämre turtäthet ersätts av fler avgångar med andra busslinjer.

*Svar: Denna förändring kommer genomföras till 2019, vi ser över resandeunderlaget för de delar där linjen blivit indragen.*

Linje 565, Norra Bantorget – Brunnby Vik, föreslås få färre avgångar till följd av att fler resenärer väljer pendeltåg sedan Odenplan börjat trafikeras. I takt med att busstrafiken till och från Norra Bantorget försämras bör turutbudet för matartrafiken utökas för att hantera den ökade efterfrågan. Försämringar i turtäthet och nya linjedragningar som beskrivs ovan måste ersättas med fler avgångar på andra linjer för att förändringarna ska vara acceptabla för kommun.

*Svar: Förändringen kommer inte genomföras under 2019.*

I förslaget till trafikförändringar återfinns enbart ökning av busstrafik under låg- och mellantrafik. För att öka incitamenten för att invånare och verksamma i kommunen ska färdas kollektivt krävs att förbättringar tillkommer under högtrafik.

*Svar: Trafikförvaltningen tar med detta till kommande planering.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26

Diarienummer  
SL 2017-0653

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

## Vallentuna

Vallentuna kommun har under en längre tid varit en av Sveriges snabbast växande kommuner, vilket ställer krav på utbyggnad av kollektivtrafiken. En tät dialog mellan Trafikförvaltningen och kommunen är en förutsättning för att kunna utveckla en bra kollektivtrafik.

Arbetet med kommunens tillväxt och förtätning kräver ett bra samarbete mellan kommunen och Trafikförvaltningen.

*Svar: Trafikförvaltningen delar kommunens synpunkt kring förbättrad dialog och samverkan. Samarbetet kan och behöver utvecklas. Trafikförvaltningen har även ett pågående utvecklingsarbete att se över hur arbetet med trafikplanering skall hanteras både inom trafikförändringsremissen och inom den samverkande långsiktiga dialogen med kommunerna.*

Kräver att alla turer på linje 625 Danderyd – Söderhall blir kvar.

*Svar: Turen 15:33 kommer att tas bort pga. låg beläggning och resurser kommer att läggas över på turen Rådmansö-Norrtälje.*

Kräver att omdragningen av linje 687 via Väsjön endast genomförs om detta kompletteras med direkta turer Vallentuna – Kista, som inte går via Väsjön och Sollentuna station.

*Svar: Denna förändring kommer inte genomföras 2019.*

Anser att Lindö och Gustavslund ska få busstrafik genom en omläggning av linje 660.

*Svar: Pga. bristande infrastruktur kommer inte en förändring på 660 kunna genomföras under 2019.*

Anser att tidtabellen på linje 524 bättre ska anpassas till pendeltåg till/från Arlanda och Uppsala och att trafiken på morgnar på lördagar och söndagar behöver starta tidigare.

*Svar: Trafikförvaltningen tar med detta till kommande planering.*

Anser att en ny stomlinje mellan Täby Centrum – Arninge – Vallentuna – Upplands Väsby – Jakobsberg bör inrättas.

*Svar: Stomlinjen finns i trafikförvaltningens planer.*

Anser att kommunen bör få delta i pilotprojekt angående anropsstyrd trafik.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Linje 625 Kommunen motsätter sig borttagandet av en tur på eftermiddagen från Danderyd. Föreslagen tur påverkar även en tur linje 665 från Vallentuna kl. 15.30 som i nuläget endast går till Stora Karby, men som har anslutning vidare mot Sundby – Söderhall med den tur på linje 625 som föreslås dras in. Kommunen har även planer, dock ej beslutade, på att avveckla högstadiet på Karbyskolan från hösten 2019 varför antalet skolresenärer till Täby kan förväntas öka framöver.

*Svar: Trafikförvaltningen kommer att genomföra denna förändring då vi ser ett väldigt lågt resande för denna avgången på 625. För att genomföra en effektiv planering fördelar vi resurserna där det behövs. Vi kommer att följa utvecklingen på linjen.*

Kommunen är i grunden positiv till denna omläggning av linje 660 som föreslås i remissen, även om kommunen hellre sett att linjen gått hela vägen till Lindö golf.

*Svar: Pga. bristande infrastruktur kommer inte en förändring på 660 kunna genomföras under 2019.*

Vändningsmöjligheterna vid Gustavslund och Lindö behöver dock fortsatt diskuteras varför en dialog är nödvändig mellan kommunen, trafikförvaltningen och Arriva för att kunna genomföra linjeomläggningen till december 2018, eventuellt med provisoriska vändningslösningar.

*Svar: Frågan ligger hos Vallentuna Kommun som ska se över vändmöjligheten på Lindövägen. Fortsatt dialog TF/Arriva/Vallentuna Kommun.*

Linje 664 och 665 Kristineberg kommer inte vara utbyggt under år 2019 så att föreslagna linjeförändringar är möjliga eller nödvändiga. Första inflyttning i Kristineberg är beräknad till 2021/2022.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Kommunen vill dock framhålla vikten av att direkturerna på linje 687X även finns med i sommartidtabellen.

*Svar: Förändringar för 687 kommer inte att genomföras till 2019.*

Turtätheten på Roslagsbanan på söndagar är bara hälften av vad den är på lördagar. Denna skillnad kan inte ses på andra lokalbanor eller pendeltågen, varför kommunen önskar se en utökning till 15-minuterstrafik även söndagar på Roslagsbanan.

*Svar: I nuvarande avtal för Roslagsbanan saknar trafikutövaren incitament att trafikera Roslagsbanan tätare än vad som i dagsläget sker på söndagar,*



Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*da trafikutövaren ersätts för antal resande och det i nuläget saknas tillräckligt antal resande för utökad trafik. Detta kan dock ändras till nästkommande trafikavtal för Roslagsbanan.*

Med nuvarande ombyggnader av banan och nya tåg ser kommunen framför sig att turtätheten till Kårsta utökas till 30-minuterstrafik när så ges möjlighet till detta.

*Svar: I nuvarande avtal för Roslagsbanan saknar trafikutövaren incitament att trafikera Kårsta tätare än vad som i dagsläget sker, då trafikutövaren ersätts för antal resande och det i nuläget saknas tillräckligt antal resande för utökad trafik till och från Kårsta. Detta kan dock förändras i samband med nästkommande trafikavtal för Roslagsbanan.*

Det bör bli möjligt att ta med cyklar ombord på Roslagsbanan. Många använder cykeln för att ta sig till och från tåget och kan då behöva fortsätta resan med cykel även i andra änden av resan. Ett försök skulle kunna vara att det blir tillåtet att ta med cykel på Roslagsbanan norr om Vallentuna, där det sällan är trångt med resenärer ombord på tågen.

*Svar: Våra tåg är inte byggda för att ha plats för cyklar ombord och därför blir gångar och utrymningsvägar blockerade av en cykel.*

Avstängningar innebär förlängda restider för resenärerna och kommunen är tacksam för att den långa avstängningsperioden år 2019 delats i två perioder 2019 och 2020. Kommunen vill framhålla vikten av att ersättningsbusstrafiken fungerar under avstängningsperioderna, vilket inte var fallet under år 2017 då bristerna var stora i ersättningsbusstrafiken.

*Svar: Trafikförvaltningen har för avsikt att dela upp avstängningsperioden enligt tidigare önskemål. Inför kommande planerade trafikavstängningar följs och utvecklas framtagna processer i samverkan med trafikutövare och andra aktörer, i syfte att erbjuda en så attraktiv ersättningstrafik som möjligt för resenärerna.*

Arbetet med en stomlinje Täby Centrum – Arninge – Vallentuna – Upplands Väsby – Jakobsberg bör fortsätta för ett införande av en sådan linje så snart som möjligt. I avvaktan på denna behöver trafiken på linje 524 utökas för att koppla samman Vallentuna med Arninge resecentrum med kopplingar mot bland annat Norrtälje, Åkersberga och Vaxholm.

*Svar: Trafikförvaltningen har svårt att prioritera en utökning av turtätheten såvida inte antal stående resenärer är fler än vad trafikförvaltningens riktlinjer anger.*

- Linje 608 förlängs från Norrgården till Rosengården (bägge riktningar).

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

- Alla turer på linje 610 börjar och slutar vid Rosengården istället för att vända vid Vallentuna station.
- Linjerna 524, 662 och 663 får ny hållplats vid Rosengården, även linjerna 660 och 687 är aktuella om föreslagna linjeförändringar inte genomförs.

*Svar: Trafikförvaltningen tar med detta till kommande planering.*

## **Vaxholm**

Sjötrafiken bör kompletteras för att betjäna arbetspendling och anpassas därefter året runt och speciellt vintertrafiken.

*Svar: Idag betjänas Vaxholm av en pendelbåt perioden 15/4-5/1 och kompletteras av ytterligare en avgång 10/5-15/9. Av totala antalet resenärer kommer endast en liten del 25-35% från Vaxholmsområdet, troligen då restiden är för lång. Vintertrafik med isgående båt skulle ytterligare öka restiden negativt. Under 2018 kommer försök med SL-taxa att genomföras i landstingets skärgårdstrafik (Waxholmsbolaget). Detta berör ett flertal bryggor inom Vaxholms kommun.*

*Beroende på försöket utfall och en långsiktig inriktning av vilken taxa som ska gälla på kollektivtrafik på vatten kan utökad trafik bli aktuell. Kommun och trafikförvaltning får här ha fortsatt dialog.*

Vaxholm vill poängtera att färjetrafikens passning till buss 670 på Vaxön och till Värmdöbussarna vid Stenslätten, Värmdö, är viktig och man vill också betona att frågan om kapacitet i morgontrafiken ska beaktas.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta och tar med det till kommande planering.*

Vaxholms stad ser mycket positivt på att möjligheten till att använda SL:s periodbiljetter ombord på Waxholmsbolagets båtar består. Det underlättar pendling och att fler kan besöka och få ta del av skärgården. Vaxholms stad ser gärna att möjligheten till att båtpendla med SL:s periodbiljett även under sommarsäsongen utreds för att främja kollektivt resande framför privatbilism. I övrigt är kommunen positiv till de föreslagna förändringarna av sjötrafiken.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26

Diarienummer  
SL 2017-0653

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

## Värmdö

Övrig tid på dygnet utanför centrumområdena borde ett försök med anropsstyrd trafik testas från Hemmesta vägskäl och Brunn övrig tid.

*Svar: Trafikförvaltningen ser över möjligheterna till anropsstyrd trafik i pågående planeringsstudie inför nytt trafikavtal.*

Linje 420 bör få utökad trafik gå dagligen i dubbelriktat för att på ett effektivt sätt trafikera tvärbanan vid Sickla Bro.

*Svar: Trafikförvaltningen tar med sig önskemålet till pågående planeringsstudie inför nytt trafikavtal.*

*SL:s policy "sitt i nitti" måste följas. Det är inte acceptabelt med stående resenärer på motorvägsbussarna.*

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten.*

Värmdö kommun anser att skärgården är i behov utökad trafik både sommar och vintertid för att möjliggöra en levande skärgård.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten.*

Artipelag som är ett internationellt känt besöksmål har inga dagliga turer med Waxholmsbolaget.

*Svar: Artipelag har idag allmän kollektivtrafik med buss 468 samt kommersiell kollektivtrafik med buss och båt under delar av året.*

Vidare anser Värmdö kommun och Värmdö Skärgårdsråd att Nord/sydlig linje bör anlöpa både Runmarö och Stavsås. SLL bör införa en basturlista för båtarna på samtliga linjer som inte är baserad på vilken årstid det är. Samtliga båtar som trafikerar skärgården ska vara tillgänglighetsanpassade för funktionsnedsatta.

*Svar: Trafikförvaltningen ska inleda arbetet med att fram en handlingsplan gällande tillgänglighetsanpassning för vårt eget tonnage. Externt tonnage hanteras löpande i samband med upphandling av trafiken.*

Linje 422. Värmdö kommun är kritiskt till förslaget som bör utredas vidare innan det genomförs. Kommunen saknar en konsekvensanalys av förslaget.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring i samband med tidtabellskiftet december 2018 (T19).*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Linje 423 Slussen – Gustavsbergs Lugnet

Linje 425 Slussen – Gustavsbergs Lugnet

Värmdö kommun vill att förslaget bör utredas vidare innan det genomförs.

Kommunen saknar en konsekvensanalys av förslaget. Att korta av linjer och dra in bussar uppmuntrar inte kollektivtrafikresandet. Kommunen har sett exempel på detta tidigare och det har inte blivit bra lösningar.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring i samband med tidtabellskiftet december 2018 (T19).*

Linjesträckningen för Porslinskvarteren ses över. Chamottevägen blir färdig under 2018 med en ny hållplats och den bör trafikeras av någon linje. Detta bör utredas vidare och konsekvensbedömas innan förslaget genomförs.

*Svar: Översynen är påbörjad mellan kommunen, trafikförvaltningen och Keolis. Trafikförvaltningen tar med sig önskemålet om linjenätsöversyn i området kring Porslinskvarteren.*

Linje 428 Gustavsbergs centrum – Björkviks brygga. Linje 429 Gustavsbergs centrum – Idalen. Linje 430 Gustavsbergs centrum – Eknäs brygga. Linje 467 Gustavsbergs centrum – Brunn. Förslaget är bra då det minskar restiden från Ingarö till Gustavsberg och målpunkten vårdcentralen. Det negativa med förslaget är att boende i Farsta Slott får sämre turtäthet om de inte kompenseras med utökad trafik på linje 423 i linje med lagt förslag från SLL.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring i samband med tidtabellskiftet december 2018 (T19).*

Linje 429 Gustavsbergs centrum – Idalen. Linje 429X Slussen – Idalen

Linje 430 Gustavsberg centrum – Eknäs brygga. Linje 430X Slussen – Eknäs

brygga. Linje 467 Gustavsbergs centrum – Brunn. Förslaget speglar den vilja som Värmdö kommun har framfört under många år. Det ska bli enklare att pendla från Brunn där det finns överkapacitet på infartsparkeringsplatser. Men för att det skall kunna konkurrera med linje 474 bör SLL överväga att sätta in några fler X-bussar med tätare turer dagtid samt avgångar kvällstid efter 20.30.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring i samband med tidtabellskiftet december 2018 (T19).*

Linje 433 Slussen – Djurö. Detta är överlag ett bra förslag som ger bättre resmöjligheter. Dock bör hållplatsen vid Djuröbron snarast tillgänglighetsanpassas och få belysning. Det känns dock inte bra för tryggheten att linje 433 natttid endast skall stanna för avstigande på sträckan Mölnvik-Gustavsberg. Gustavsberg upplevs ibland som otryggt så det är viktigt att bussbytet sker smidigt.

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Svar: Trafikförvaltningen har en dialog med Trafikverket som är väghållare och ansvarig för hållplatsen Djurubron angående hållplatsens utformning och tillgänglighet. Trafikförvaltningen avser inte att utöka kvällstrafiken vardagar och helger vid kommande tidtabellsskifte.*

Linje 435 Slussen – Hemmesta vägskal. Linje 435C Hemmesta vägskal – Stockholm C. Överlag ett bra förslag för att avlasta Slussen. Men C bussarna har ju tidigare haft få resenärer från Cityterminalen. Hur säkerställer SLL att resenärerna åker från Cityterminalen?

*Svar: Trafikförvaltningen och Keolis informerar om trafikförändringar enligt gängse rutiner.*

Linje 462 Hemmesta – Ramsdalen Detta är inte ett acceptabelt förslag. Om SLL har för avsikt att dra in en linje så ska kontakt tas med kommun och i detta fall även med vägföreningen innan det hamnar i trafikförändringsremissen. Det måste finnas rimligt med tid för parterna att skapa lösningar istället för att dra in trafik.

*Svar: Trafikförvaltningen vill påpeka att trafikförvaltningen har informerat både kommun och vägföreningen om detta tidigare.*

*Dock håller vägföreningen nu på med vägen och breddar mötesfickor och vändplan. Därav har trafikförvaltningen ej längre för avsikt att genomföra föreslagen förändring till tidtabellsskiftet i december.*

Linje 468 Gustavsberg centrum – Hälludden Boende vid Hälludden har lämnat in en namninsamling med krav på fler avgångar, även boende i Lillängen och Artipelag vill ha fler avgångar framförallt på linje 468. Artipelag vill att den nya linjedragningen börjar gälla redan från sommartidtabellen 2018.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkter men konstaterar att trafikförvaltningen inte ser en belastning på linjen som talar för en utökning av utbudet i nuläget. Trafikförvaltningen har därför ej för avsikt att genomföra förändringen till tidtabellsskiftet i december. Trafikförvaltningen föreslår en dialog med kommunen om trafiken i Porslinskvarteren, vilken denna linje är beroende av.*

Linje 474 Slussen – Hemmesta vägskal Ett bra förslag. Men det bör övervägas att även sätta in fler avgångar i rusningstid för att motverka att det är stående passagerare på bussarna på väg 222. Det är inte acceptabel pendling att behöva står på motorvägsbussarna och det är även mot SL:s riktlinjer.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26

Diarienummer  
SL 2017-0653

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Linje 492 Centralen – Slussen – Hemmesta vägskäl Beskrivning av förslaget är otydlig. Det är svårt att utläsa vad som avses med kapacitetsbrist på Vasagatan och att det är otydligt för resenärerna vid Slussen. Det går inte att utläsa vad förslaget innebär och varifrån bussen ska gå.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring i samband med tidtabellskiftet december 2018 (T19).*

## Österåker

Prioriterat för Österåker är:

- Att en snabb och smidig koppling till Arlanda bör studeras. Kopplingen till Arlanda är prioriterad men det finns idag heller ingen direkt koppling till Vallentuna eller Upplands Väsby, restiden för kollektivtrafik jämfört med bil är mer än den dubbla. Roslagsbanan till Arlanda är fortfarande prioriterad, koppling med buss från norrortsleden bör utredas.

*Svar: Trafikförvaltningen kommer att ta ställning till önskemålen i kommande planering.*

- Att fortsätta utveckla tvärförbindelserna inom region nordost samt till Stockholm. Stombuss på norrortsleden bör utredas.

*Svar: Trafikförvaltningen kommer att ta ställning till önskemålen i kommande planering.*

- Att utveckla utbudet som trafikerar Ljusterö både för buss och för kollektivtrafik på vatten. Österåker kommun ser gärna ett projekt där anropsstyrd trafik prövas.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta. Ett projekt om anropsstyrd trafik pågår på trafikförvaltningen. Trafikförvaltningen återkommer därför i denna fråga.*

- Det finns anledning att göra en ordentlig trafiköversyn för att erbjuda en attraktivare kollektivtrafik. För närvarande finns ingen möjlighet att trafikförsörja våra lokala målpunkter inom kommunen med lokaltrafik. Det är i nuläget oftast inte möjligt att välja kollektivtrafiken för lokala fritidsresor eller resor till och från Danderyd eller Stockholm utanför rusningstrafik.

*Svar: Trafikförvaltningen har genomfört en utredning för en tid sedan. Utredningen kan tas upp på kommande planeringsmöte.*

- Österåker kommun ser även ett behov att utöka sjötrafikutbudet vid replipunkt Åsättra i syfte att förlänga säsongen och göra skärgården tillgänglig för Österåkersborna under vardagar. Förslagsvis med ytterligare en tur som

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26

Diarienummer  
SL 2017-0653

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

trafikerar in och ut med passning 21:57 bussen vid replipunkt Åsättra för större möjligheter för kvällsaktiviteter. Detta skapar nya möjligheter för konferensanläggningar, restaurang, taxibolag med flera att rekrytera från fastlandet och övriga öar och således stärka möjligheten till en levande skärgård året om. Detta skulle även ge möjligheter för såväl ungdomar, vuxna och pensionärer att delta i kvällsaktiviteter samt stärka möjligheten till vårdbesök och hemtjänst.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Att det erbjuds en året-runt turlista för sjötrafiken med en fast tidtabell med möjlighet till tillägg under sommaren som också harmoniserar med busstidtabellen.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar och eftersträvar detta. Ändrade busstider sommartid är idag ett hinder.*

Det finns behov av att se över om reseplaneraren för SL och reseplaneraren för Waxholmsbolaget kan synkas samman så resor för båda trafikslagen, samt det snabbaste alternativet, syns när man planerar sin resa inom skärgården.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten.*

Österåker kommun ser gärna att möjligheten ses över med en pendelbåtlinje in till Åkersberga med matartrafik som även länkar vidare till Vaxholm.

*Svar: Trafikförvaltningen kommer att utreda behovet av kollektivtrafik på vatten i länet och en sådan koppling kan ingå i utredningen.*

En önskan om att knyta ihop replipunkterna Åsättra med Boda på ett effektivare sätt med båtpassning, även under lågsäsong.

*Svar: Trafikförvaltningen kommer att utreda behovet av kollektivtrafik på vatten i länet och en sådan koppling kan ingå i utredningen*

Linje 626 bör ses över vad gäller ändringar som gjorts tidigare på morgonturerna då flera resenärer numera inte hinner till arbetet på morgonen då turen från Ljusterö senarelagts 20 min.

*Svar: Trafikförvaltningen ser över detta i kommande planering i dialog med trafikutövaren.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26

Diarienummer  
SL 2017-0653

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Österåkers kommun vill även belysa vikten av kontinuerlig dialog med Trafikförvaltningen och dess entreprenörer. Vi förväntar oss att bli informerade i god tid angående samtliga förändringar som planeras, även de som inte omfattas av remissen.

*Svar: Trafikförvaltningen delar kommunens synpunkt kring förbättrad dialog och samverkan. Samarbetet kan och behöver utvecklas. Trafikförvaltningen har även ett pågående utvecklingsarbete att se över hur arbetet med trafikplanering skall hanteras både inom trafikförändringsremissen och inom den samverkande långsiktiga dialogen med kommunerna.*

Det bör även undersökas ifall linje 621 kan gå ner till Östanå för att lättare inkludera resenärer från färjan.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Linje 683 Åkersberga station – Kulla vägskäl. Dock önskar kommunen gärna få ta del av vilket underlag som ligger till grund för beslutet, exempelvis hur många som åker sträckan dagligen samt hur många påstigande det är vid varje hållplats, då nuvarande sträckning åker förbi både kommunhus, skolor och idrottsanläggningar men föreslås nu att åka direkt till, och stanna vid Åkersberga station. Kommunen önskar i samband med detta få ta del av motiveringen med beslutet för att enklare kunna förmedla denna information till medborgarna.

*Svar: Medel av antal påstigande ser ut som följande under hösten 2017:*

*Sörgårdsvägen 0,9*

*Norrgårdsvägen 0,6*

*Alceahuset 1,5*

*Storängsvägen 0,3*

*Hackstavägen 0,2*

*Bergavägen 0,1*

*Förändringen ger en snabbare resa för den största andelen resenärer på linjen, vilket stärker den regionala kopplingen.*

Linje 36 Åsättra – Ingmarsö – Möja. Österåkers kommun anser det nödvändigt med en förstärkning av denna linje under perioder med is men ser också gärna att trafiken på denna linje borde präglas av största möjliga kontinuitet. En utveckling av replipunkten Åsättra sker fortlöpande och både konferensanläggningar och övrigt näringsliv kräver trafikförsörjning till och från Åsättra året om.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*



Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2018-10-26Diarienummer  
SL 2017-0653Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Linje 12 Stockholm – Vaxholm – Husarö. Österåker kommun anser att den nya samordningen med linje 36 är positivt. Viktigt att det ses över om man kan undvika att bryta isen vid Örsö men ändå erbjuda trafik.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Linje 13 Stockholm/Boda – Svartsö – Ingmarsö. Österåker kommun ser fördelar med att få en mer genomgående linje med bättre anslutningar mellan systemen. Intressant att se om det går att få en koppling till replipunkt Åsättra via den utpekade kärnön Ingmarsö.

*Svar: Trafikförvaltningen undersöker detta vidare. Två olika kommuner och fastlandspunkter som under pendlingsstider skall betjänas samtidigt ses som en utmaning.*

Linje 9 och 24 Stockholm – Vaxholm/ - Fåglarö – Ljusterö/ - Koholmen – Siaröfortet – Vättersö. Utökningen av vardagstrafiken och vintertrafiken till Stora Timrarö anser Österåker kommun som en positiv förändring i samband med alla de synpunkter som inkommit om den kraftigt utökade exploatering på ön samt att det är svårt att bosätta sig på Stora Timrarö under vintertid.

*Svar: Trafikförvaltningen inför utökad trafik till Stora Timrarö löpande per tidtabellperiod med start hösten 2018.*

## **FOI Södertörn**

Med av FOI föreslagen tidtabell, se Tabell 2, kan man öka antalet resenärer till och från FOI. Av dessa nya förbindelser är det endast buss 729 med avgång kl 07:35 från Tumba som adderas. Buss 848 mot Västerhaninge med avgång kl 15:50 från FOI trafikerar idag FOI-vägen kl 15:48. FOI föreslår därmed att denna linje svänger in på området. Denna förbindelse ökar flexibiliteten för boende utmed Västerhaningelinjen samt för de som vill in mot Stockholm tidigare än kl 16:40. Båda dessa motiv skulle öka antalet resenärer till och från FOI Grindsjön.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Om de avgångar som går tidigt på eftermiddagen från FOI (kl 15:06 och 16:06) dras in, och om inte föreslagen linje 848 går in på FOI, ger det en högst osäker trafiksituation på FOI-vägen. Hållplatsen saknar trottoar, trafikanter är hänvisade till vägrenen eller diket, dessutom är det dålig sikt vid hållplatsen på grund av vegetation under vår och sommar. Då vägen ej är upplyst gör det trafiksituationen för trafikanten högst osäker. Detta kommer riskera trafiksäkerheten både för trafikanter på vägen och för FOIs anställda.

*Svar: Denna förändring kommer inte att genomföras under trafikår 2019.*