

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen  
Buss

INFORMATIONSÄRENDE  
2019-11-11  
Version

Ärende/Dok. id.  
1679835

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Handläggare  
Fredrik Cavalli-Björkman  
08-686 39 04  
fredrik.cavalli-bjorkman@sll.se

Trafiknämnden  
2019-12-17, punkt 15

## Information om remissynpunkter på trafikförändringsremissen (T20), december 2019 – december 2020

### Ärendebeskrivning

I detta informationsärende svarar trafikförvaltningen på remissinstansernas yttrande på föreslagna trafikförändringar inför trafikåret 2020.

### Sammanfattning

I detta dokument presenteras en sammanställning av de synpunkter som inkommit från remissinstanser avseende trafikförvaltningens förslag på trafikförändringar inför T20. Remissinstanser är länets kommuner samt de funktionshindersorganisationer som trafikförvaltningen samarbetar med. Merparten av förslagen på trafikförändringar remitterades i februari 2019. 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 (T20), december 2019 – december 2020

Sara Catoni  
T f Förvaltningschef

Fredrik Cavalli-Björkman  
Trafikdirektör

**Region Stockholm**  
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)

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-11

Diarienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Handläggare  
Sofia Åkerfeldt  
08-686 37 63  
Sofia.akerfeldt@sll.se

## Remissynpunkter på trafikförändringsremissen T20 december 2019 – december 2020

I detta dokument presenteras en sammanställning av de synpunkter som inkommit från remissinstanser avseende trafikförvaltningens förslag på trafikförändringar inför T20. Remissinstanser är regionens kommuner samt de funktionshindersorganisationer som trafikförvaltningen samarbetar med. Merparten av förslagen på trafikförändringar remitterades i februari 2019. 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.

**Region Stockholm**  
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)

Om Trafikförvaltningens mötesforum med kommunerna .....	3
Generella frågor och svar .....	4
Botkyrka .....	5
Danderyd .....	8
Ekerö.....	9
Haninge .....	11
Huddinge .....	15
Järfälla .....	18
Lidingö.....	20
Nacka .....	24
Norrtälje .....	27
Nykvarn .....	34
Nynäshamn.....	36
Salem .....	37
Sigtuna.....	38
Sollentuna.....	39
Solna .....	42
Stockholm.....	44
Sundbyberg.....	46
Södertälje.....	47
Tyresö .....	51
Täby .....	51
Upplands-Bro .....	56
Upplands Väsby.....	58
Vallentuna .....	59
Vaxholm.....	62
Värmdö .....	64
Österåker .....	67

HSO ..... 68

## 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.

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Diarienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

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

## **Generella frågor och svar**

### **Information om kommunala planer för bostadsbyggande**

Ett flertal kommuner informerar i sitt remissvar om kommunala planer för bostadsbyggande. De kommunala bostadsbyggnadsplanerna är centrala för trafikförvaltningen eftersom planering av trafik är avhängigt var folk bor och arbetar. Trafikförvaltningen vill därför tydliggöra att förvaltningen varje vår tillsammans med Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, genom SCB, genomför insamling och analys av kommunala bebyggelseplaner för att säkerställa att utvecklingen av kollektivtrafiken går i linje med bebyggelseutvecklingen och tillkomsten av nya arbetsplatser. Trafikförvaltningen vill också understryka att kommunernas förståelse för och delaktighet i detta arbete genom inlämning av underlag är viktig.

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Diarienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

## Botkyrka

**Linje 151 Norsborg – Fridhemsplan** Trafikförvaltningen överväger att öka turtätheten under morgonrusningen från 15- till 12-minuterstrafik. Vidare övervägs linjen dras in under högsommaren. Kommunen samtycker till Trafikförvaltningens övervägande om ökad turtäthet, men motsätter sig förslaget om att dra in linjen under högsommaren. En indragen linje under högsommaren skulle medföra en betydande försämring. Många av kommunens medborgare är sysselsatta inom serviceyrken och branscher där en traditionell "industrisemester" inte är möjlig. 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 2019 (T20).*

**Linje 702 Hallunda centrum – Kvarnhagen** Trafikförvaltningen överväger att justera utbudet efter efterfrågan på morgonen och dra in två avgångar. Dessa resurser flyttas istället till linje 738 som får ett ökat utbud med en ny avgång på morgonen vid ca kl. 08.00. Vidare övervägs att sträckan Fittja – Kvarnhagen resp. Kvarnhagen – Fittja får kvällstrafik till ca kl. 23.30 vardagskvällar. Botkyrka kommun ser positivt på ny kvällstrafik. Däremot är kommunen negativ till indragna avgångar. Dock, det är låg beläggning på några turer på morgonen (cirka 10 personer maxbelastning) och linjen går då var 10:e minut. Positivt att förstärka linje 738 som idag har problem med trängsel.  
*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens svar.*

**Linje 721 Tullinge station – Lida** Linjen övervägs få fler avgångar sen kväll vardagar och helger från Tullinge resp. Riksten. Förslaget är positivt för Botkyrka kommun. Botkyrka kommun har följande önskemål angående linjen. I dagsläget är det cirka 700 personer som dagligen kliver på linjen från hållplatserna längs Flottiljvägen och endast 70 personer som kliver på bussen i Tullinge skog och Römossevägen. Mer än hälften av de som bor längs de här hållplatserna har kortare än 1 km gångavstånd till stationen. Kommunen föreslår att linjen kompletteras med en X-version som inte stannar på hållplatser inom 1 km från stationen. Linjen borde trafikeras med större fordon mellan kl. 7 och kl. 8:30, då det ofta uppstår trängselproblem. Passningen till pendeltåget behöver anpassas. Vid ankomst med pendeltåget ca 18:30 till Tullinge station, avgår bussen först efter 30 minuter. Utöka antalet turer som trafikerar Lida och anpassa kollektivtrafikutbudet när aktiviteter och

evenemang äger rum, till exempel Valborgsfirandet. Kommunen föreslår att några turer förlängs till Huddinge sjukhus via Alfred Nobels allé alternativt förlänga linje 726 till Riksten.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens svar.*

**Linje 726 Fridhemsplan – Tumba station** Linjen övervägs få en till avgång från Huddinge sjukhus ca kl. 15.40 vardagar i riktning mot Fridhemsplan. Sträckan Tumba – Tullinge trafikeras ej idag av linje 726 på grund av framkomlighetsproblem. Linjen startar/slutar därmed i Tullinge istället för Tumba. Den trafik som utförts av linje 726 sträckan Tumba – Tullinge utförs istället av linje 713. Denna ändring föreslås bli permanent. Botkyrka kommun ser negativt på förslaget. Resandestatistik visar att det är flera resenärer som klev på bussen vid Tumba år 2016, senast mätning som är tillgänglig, än tidigare mätning. Vid avgången kl. 7:50 var det 23 personer.

*Svar: Förslaget om en tillkommande avgång genomförs ej under T20. Trafikförvaltningen noterar kommunens svar.*

**Linje 743 Skäcklinge – Fridhemsplan** Trafikförvaltningen överväger att utöka turtätheten från 12- till 10-minuterstrafik från Skäcklinge ca kl. 06.20 – 07.00 och från 20- till 15-minuterstrafik ca kl. 07.30 – 08.45 vardagar. Under högsommaren övervägs linjen att dras in. Resenärer hänvisas istället till linje 716, Pendeltåg samt Tunnelbana. Kommunen är positiv till förslaget om ökad turtäthet, men motsätter sig förslaget om att dra in linjen under högsommaren. En indragen linje under högsommaren skulle medföra en betydande försämring. Många av kommunens medborgare är sysselsatta inom serviceyrken och branscher där en traditionell "industrisemester" inte är möjlig. Detta är en stor försämring för jämställdhet och likabehandling, och är i motsatt riktning mot vad kommunen eftersträvar.

*Svar: Förslagna förändringar kommer inte att genomföras under T20. Trafikförvaltningen noterar kommunens svar.*

**Linje 711 Flemingsbergs station – Tullinge gymnasium** Linjen övervägs förlängas till Visättra och få dubbelriktad trafik. Detta pga. ny bebyggelse i Visättra ängar samt för att bättre trafikförsörja nya studentbostäder vid Alfred Nobels allé. Vidare föreslås 15-minuterstrafik införas vardagar i båda riktningarna vilket ger 7,5-minuterstrafik mellan Flemingsberg och Visättra, dvs passning med varje pendeltåg. Botkyrka kommun föreslår att linjen förlängs via Solskensvägen till Tullinge station, för att ytterligare förbättra kollektivtrafikutbudet.

*Svar: Denna förändring kommer inte att genomföras under T20. Trafikförvaltningen noterar kommunens svar.*

Linje 708 och linje 738 drabbas ofta i dagsläget av trängsel. Dessa linjer trafikeras redan med ledbussar under högtrafik, men nuvarande turtäthet är låg. Fler avgångar kan förbättra resandet med kollektivtrafiken mellan de norra kommundelarna och Tumba. Detta skulle också leda till minskad privatbilism mellan Tumba och de norra kommundelarna som i nuläget ligger på ungefär 75 procent av alla motoriserade resor. Att detta beror på brister i kollektivtrafiken framgår tydligt från kommunens interna resvaneundersökning. Bland de som bor i Botkyrkas norra kommundelar och har målpunkten Tumba C eller som arbetar vid Tumba C, åker cirka 60 procent bil. Flertalet synpunkter i kommunens synpunktshantering berör brister i kollektivtrafiken mellan dessa kommundelar.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.*

*Trafikförvaltningen vill klargöra att trängsel i detta trafikavtal innebär att situationer där mer än 40% av stäplatsutnyttjandet utnyttjas inte ska förekomma regelbundet. Trafikförvaltningen konstaterar att det inte är någon nämnvärd trängsel på dessa linjer i veckorna och ingen alls på helger.*

Linjenätet i Tullinge är i behov av en genomgripande översyn. I dagsläget är busslinjerna inte så attraktiva för de boende. En linjedragning som skapar snabba förbindelser till stationen kan till exempel uppnås med linjer som inte har Tullinge station som ändhållplats utan med linjer som trafikerar ett område, går förbi stationen och fortsätter vidare till ett annat område. Kollektivtrafikens turtäthet måste förbättras. En turtäthet om 30-minuters trafik är inte tillräckligt attraktivt. Använda synergieffekter mellan linjer 713, 722 och 723 för att skapa en jämn trafik mot Tullinge station där två linjer trafikerar samma väg. Kommunen föreslår att linje 726 förlängs till Riksten. Kommunen föreslår att linje 721 förlängs till Huddinge sjukhus förslagsvis via Katrinebergsvägen.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.*

*Trafikförvaltningen ser gärna att kommunen presenterar sina idéer vid kommande planerings- och uppföljningsmöten.*

Linje 748 går mestadels på motorvägen E4 mellan Södertälje och Liljeholmen. Linjen har i dagsläget en hållplats i Botkyrka, vid Fittja station. Trafikförvaltningens resvaneundersökning visar att de flesta som reser mellan Botkyrkas norra kommundelar och Södertälje åker bil. Trafikförvaltningens mål om trängsel är att det inte ska finnas personer som står på de bussar som färdas på motorvägen. Linjen trafikeras med 15-minuters trafik i högtrafik men uppfyller då inte ofta Trafikförvaltningens mål gällande trängseln. En avgång brukar till och med ha mer än 20 procent av stäplatserna utnyttjade och till och med den första avgången från Fittja vid kl 6:15 uppfyller inte trängselns mål. Kommunen föreslår att linjens turtäthet ökas från 15-minuterstrafik till 10-minuterstrafik. Kommunen föreslår att linjen även trafikerar Hallunda centrum för att underlätta pendling till och från Södertälje. Kommunen föreslår att linjen får en tidigare avgång på vardagar.



Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Darienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Svar: TF ser över beläggningen regelbundet. Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.*

Fordon Botkyrka kommun föreslår att fordon som trafikerar flera linjesträckningar i kommunen med hög resandebeläggning, utrustas med kortläsare vid samtliga dörrar, för att underlätta och påskynda påstigning.  
*Svar: I dagsläget är det inte aktuellt att tillåta påstigning i alla dörrar i Botkyrka. Innan ett eventuellt införande skulle effekter behöva beräknas och risker bedömas samt påverkan på avtal klargöras. Kortfattat behöver det säkerställas att vinsterna med ett införande överstiger kostnaderna, i form av investeringar och risk för ökat fuskåkande. I dagsläget finns inte dessa uppgifter för att kunna ta ställning till frågan.*

## **Danderyd**

**Linje 602** Kommunen bedömer att förslaget är mycket negativt för Danderyds kommun och bedömer linjesträckningen för 602 som mindre praktisk samt att den innebär större olycksrisker för gångtrafikanter, cyklister och mopedister. Buss 602 behöver korsa den hårt trafikerade Enebybergsvägen. Tidigare undersökning från Trafikverket visade att skolungdomarna redan för flera år sen själva bedömde denna skolväg via Enebybergsvägen och Gymnasievägen vara osäker.

*Svar: Denna förändring kommer inte genomföras till T20. Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.*

**Linje 602** Danderyds kommun menar att trafikförändringarna som infördes 2017 i samband med att ringlinjerna togs bort inte lyckats möta resebehov i stadsdelen Danderyd. Speciellt behöver därmed busstrafiken i stadsdelen Danderyd återupprättas i enlighet med detta remissvar  
*Svar: Trafikförvaltningen har inga planer på att återupprätta ringlinjer i kommunen.*

Trafik från Sättra Äng via Baldersvägen, Ridvägen, västra Solgården, Nora Torg, Nora Backe, Mörby Centrum till Danderyds sjukhus ska trafikeras varje vardag året runt. Kommunen anser att Trafikförvaltningen snarast bör utreda hur detta kan göras.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.*

**Linje 602X** ska angöra Mörby Centrum

*Svar: Linjen är inte planerad att angöra Mörby C i T20.*

Trafiken på linje 602X ska utökas från dagens en enda avgång från Sättra äng kl. 7.47 till minst 4 avgångar för arbets- och skolpendlare på morgonen. Förslagsvis

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Diarienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

ca 7.17, 7.47, 8.17 samt en ytterligare avgång. Notera att eleverna i Danderyds gymnasium startar 8.20 eller 9.50. Inför 9.50 finns ingen 602X alls till Danderyds Gymnasium. En 602X till Danderyds gymnasium utan att passera Mörby centrum skulle väldigt få passagerare.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens svar.*

Trafiken på linje 602X Danderyds gymnasium - Sättra äng utökas från dagens tre avgångar: 14.19, 15.19 och 15.49 till ytterligare avgångar efter 16.00. Arbetspendlare, elever på Danderyds gymnasium och fritidselever på Kyrkskolan efterfrågar avgång efter 16.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.*

**601** Danderyds kommun önskar två ytterligare avgångar från Sättra Äng via Borgen, Ekbacken, Klingsta till Mörby centrum på morgonen. Till exempel önskar ett antal skol- och arbetspendlare ytterligare en avgång runt 7.50.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens svar.*

Idag finns det endast en avgång under eftermiddagsrusning på linje 601 från Mörby centrum via Ekbacken, ca 14.40. Danderyds kommun önskar två ytterligare avgångar under eftermiddagen med samma sträckning från Mörby centrum till Sättra Äng.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens svar.*

Linje 601 via Stocksund till Djursholms Torg måste passa med avgångarna för buss 602 som går från Djursholms Torg till Danderyds Gymnasium.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens svar.*

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 kommunens svar.*

## **Ekerö**

Ekerö kommun förutsätter att det ännu en gång skett ett misstag att linje 340 med linjesträckningen Ekerö centrum – Huddinge (genom buss på färja), har utgått ur årets förslag till trafikförändringar. Linjen är i dagsläget inte etablerad och bör trafikeras så fort som möjligt. Kommunen behöver snarast säkerställa att Trafikförvaltningen avser att trafikera linjesträckningen för att hinna lösa finansieringen av en ombyggnation av färjeläget. Den borde därför finnas med i Trafikförändringsdokumentet (T20).

*Svar: Linjen körs som 350 Ekerö C-Fittja sedan hösttidtabellen.*

Att angöra en hållplats vid Ekebyhov skulle bli en allvarlig försämring för resenärer mellan Stenhamra och Ekerö centrum. Dessutom försvåras möjligheten att byta till och från lokalbussar mot Jungfrusund. Denna linje blir av allt större vikt när kontors- och verksamhetslokaler kommer att öppnas i Jungfrusunds sjöstad vid midsommar 2020.

*Svar: Denna förändring kommer genomföras för linje 176, medan linje 317 fortsatt kommer angöra Ekerö centrum.*

**Tappström** Ekerö kommun undrar nu hur hållplatserna kommer att användas så att inga bussar med samma nummer men olika slutdestinationer hamnar på samma plattform. Antagligen får hållplatserna Centrumslingan och Ekerö centrum användas framöver för att tillgodose den kapacitet som behövs för busstrafiken i de centrala delarna av Ekerö tätort. Denna information saknas dock helt i T20.

*Svar: Det är fortfarande oklart hur hållplatserna i Tappström ska se ut under och efter ombyggnaden. Det finns därför heller ingen planering för hur linjerna ska angöra hållplatserna i nuläget.*

**L 89:** Ekerö kommun får in många synpunkter om hur tidtabellen - avgångstider och turtätheten - skulle kunna förbättras för att kunna tillgodose transportbehovet av allt fler kommuninvånare. Det finns ett tydligt önskemål om en avgångstid från Tappström mellan den tidiga avgången 07:20 och den senare på 08:50. Glappet mellan avgångarna är inte bara lång, särskilt under högtrafiken, det är exakt denna tidpunkt mellan 08:00 och 08:25 som skulle passa pendlare med barn i grundskoleåldern som bäst.

*Svar: Trafikförvaltningen och trafikutövaren följer upp utvecklingen löpande. Till hösten 2019 omfördelades trafiken och en ny avgång 08:30 sattes in. Med två båtar i drift och avgångar 06:45 samt 07:20 för morgonpendlare kan ej nästa avgång tekniskt utföras förrän 08:30.*

**L 89:** I utredningen att angöra Gamla stan, som komplement eller ersättning, borde effekten på nuvarande resenärer finnas med eftersom det finns en risk att man tappar en del av nuvarande kundunderlaget som reser mot destinationer i direkt anslutning till Klara Mälarstrand.

*Svar: En ny start- och slutpunkt i Gamla Stan för L89 utreds för på längre sikt. En sådan åtgärd behöver inte innebära att befintligt stoppställe i Klara Mälarstrand upphör.*

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Darienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

## Haninge

Kommunstyrelseförvaltningen är positiv till att utbudet behålls i T20 men ser samtidigt ett framtida behov av utökad trafik inför kommande tågplaner såsom T21 och framåt. Haninge kommun är stolt över att ha sju pendeltågsstationer som passerar genom kommunen och tillväxten de kommande åren planeras att främst ske i nära anslutning till pendeltågsstationerna. Utifrån målsättningar om hållbara transporter behöver utbudet anpassas efter efterfrågan för att fler ska välja pendeltåget som färdmedel framför den egna bilen. Att det finns kapacitet och möjlighet till sittplats påverkar valet av färdmedel. Tillgång till sittplats, möjlighet att ladda, att kunna tillgodogöra sig arbetstid etc. under resan värderas högre ju längre ut i pendeltågssystemet man är.

*Svar: Förvaltningen instämmer i att utbudet i pendeltågssystemet skall vara anpassat efter efterfrågan, och göras på ett kostnadseffektivt sätt. Ett steg i att utveckla pendeltågssystemet på ett gynnsamt sätt för samhället är att det nu pågår en gemensam åtgärdsvalsstudie mellan Trafikverket och Trafikförvaltningen. Målet med den är att se hur systemet skall utvecklas från idag fram till 2033, och då både i mjuka och hårda värden.*

*Det går att ladda i våra X60B fordon och det finns även ett fåtal uttag i X60 och X60A. Tanken är att de som reser långväga skall få sittplats.*

Trafiken som under åren 2015-2018 körts på försök sommartid sträckan Dalarö- Huvudskär föreslås bli permanent förutsatt att det finns fortsatt verksamhet på Huvudskär. Kommunstyrelseförvaltningen är positiv till att trafiken permanentas. Kommunstyrelseförvaltningen anser dock att linjen även ska passera Fjärdlång. Både den verksamhet som drivs av Skärgårdsstiftelsen på Huvudskär med övernattningsmöjlighet i vandrarhemmet bland annat samt kommunens vandrahem på Fjärdlång är välbesökta och uppskattade utflyktsmål. De är båda unika skärgårdsmiljöer som annars bara nås med egen båt.

*Svar: TF utreder frågan. Vad gäller Fjärdlång så trafikeras redan idag Fjärdlång lika ofta som Dalarö av Huvudskärsbåten. Sommartid när resandeantalet är högt så delas dock Dalarö och Fjärdlång upp på två olika avgångar av kapacitetsskäl. Vid Fjärdlång ansluts alltid till Stockholm-Utö båten.*

Trafikförvaltningen följer utvecklingen av den lokala turistverksamheten Ornö kyrka, vilket kan skapa förutsättningar för utökad trafik.

Kommunstyrelseförvaltningen ser gärna utökad trafik till denna del av Ornö. Kommunstyrelseförvaltningen vill i detta sammanhang informera om att det vid bryggan Ornö kyrka sedan 2017 finns en bensinmack och kiosk. Under 2018 har

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Darienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

restaurangen fått en ny ägare och längre söderut på Ornö har både hotell och bed and breakfast verksamhet öppnat under det senaste året.

*Svar: TF emottager förslaget tacksamt.*

*Då Ornö kyrka ligger längs med Ornös busslinje 889, vilken ger en snabbare kombinationsresa än med enbart båt, bör även bussalternativet belysas.*

Linje 845 Västerhaninge station – Österhaninge – Gälö Förslag: Överväga anropsstyrd busstrafik under vintertidtabellen. Under sommartidtabell körs denna linje som idag dvs. med buss. Kommunstyrelseförvaltningen kan se positiva effekter med anropsstyrd trafik för busslinje 845 som under delar av året har ett lågt resandeunderlag. Kommunstyrelseförvaltningen önskar dock att en utvärdering av försöket görs där berörda får möjlighet att ge sina synpunkter. Utifrån den information Haninge kommun fått så kommer anropsstyrd trafik att fungera utifrån olika behov av resor exempelvis skolklasser som önskar besöka Stegholmsgård på Gälö, eller boende längs linjen som har behov av att ta sig till fritidsaktiviteter. Kommunstyrelseförvaltningen ser gärna en utökning av trafiken under sommartid då besöksnäringen till exempelvis Gälö ökar. Gälö camping är en av Stockholms läns största campingar och kollektivtrafik till/från denna möjliggör för besökare (som allt oftare kommer med husbil) att göra dagsturer till fler sevärdheter runt om i Stockholmsområdet.

*Svar: Förslaget kommer inte att genomföras till T20.*

I dagsläget trafikerar båtlinje 18 mellan Strömkajen och Utö. Bryggan på Dalarö angörs i vissa fall. Som utpekad replipunkt och målpunkt för besöksnäringen vore det önskvärt att fler avgångar angjorde bryggan på Dalarö.

*Svar: TF noterar önskemålet. Att angöra Dalarö innebär en förlängd restid för merparten av resenärerna mellan Stockholm-Utö, redan idag finns möjlighet att ansluta från Dalarö till denna linje på enstaka avgångar. En utökning av dessa anslutningar bör övervägas.*

Kommunstyrelseförvaltningen kan se en möjlig utveckling och förbättring av skärgårdstrafiken (Nord-/Sydlinjen exempelvis) genom att anlägga en ny brygga vid Gälö/Skälåker. Området kring Gälö/Skälåker rymmer ca 1500 parkeringsplatser och skulle kunna utgöra ett komplement/alternativ både till Årsta Havsbad och till Dalarö. Detta är ett önskemål som Skärgårdsstiftelsen också framfört. Kommunstyrelseförvaltningen önskar en dialog med trafikförvaltningen/Waxholmsbolaget kring en sådan utveckling av skärgårdstrafiken.

*Svar: TF noterar och instämmer med kommunen att fortsatt dialog om detta behövs*

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Darienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Näringsidkare har framfört önskemål om översyn av trafiken till och från Nättarö både avseende passagerare och gods.

*Svar: TF genomför en behovsanalys och trafikutredning för sjötrafiken. Behov av trafik till Nättarö får belysas där i samråd med kommun. Behovsanalys och trafikutredning sjötrafik beräknas vara klar höst 2020.*

Bastrafik Kommunstyrelseförvaltningen önskar en generell översyn av bastrafiken i skärgården utifrån var den gör mest nytta. Detta utifrån de fastboendes önskemål men också besöksnäringens behov av exempelvis dagsturer till skärgården. Kommunstyrelseförvaltningen är mån om att trafiken i skärgården fungerar för både besökare, fastboende och de som bedriver verksamheter. Några exempel där översyn kan vara lämplig har framförts ovan men det kan finnas fler öar där trafiken kan behöva ses över.

*Svar: Trafikförvaltningen genomför en trafikutredning för sjötrafiken i syfte att utreda det framtida behovet. Utredningen kommer att ha fokus på systemperspektivet i kollektivtrafiksystemet. Såväl kommuner som fastboende på skärgårdsöar är intressenter i och deltar aktivt i utredningen.*

Kommunstyrelseförvaltningen önskar ökad turtäthet på linje 818 C och anser att denna linje har potential att öka andelen och antalet kollektivresor i linje med våra gemensamma målsättningar.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta*

Kommunstyrelseförvaltningen vill framföra samma synpunkt som i T19 dvs att överväga möjligheten att låta 810 trafikera hållplatsen Kvarntorps industriområde.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta*

Kommunstyrelseförvaltningen har i tidigare remissvar framfört önskemål om att trafikförvaltningen bör överväga möjligheten att utöka busstrafiken till nybyggnadsområdet i Nedersta i södra Västerhaninge. Detta önskemål kvarstår då kollektivtrafiken står högt på önskelistan hos de boende och nyinflyttade, som ofta är barnfamiljer. Kommunstyrelseförvaltningen är medveten om att huvudproblemet ligger i att vägen mellan områdena inte är utbyggd men önskar ha dialog kring möjliga temporära lösningar.

*Svar: Trafikförvaltningen ser över området och är öppen för dialog.*

Kommunstyrelseförvaltningen vill informera om att det inkommit önskemål om att återgå till den linjesträckning som 840 trafikerade under en period då trafikplats Handen byggdes om dvs. att trafikera Söderbyleden och

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Darienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Vendelsövägen med önskemål om att 840 ska stanna vid hållplatsen Brandbergens industriområde.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

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

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Kollektivtrafiken till/från Runstens gård i Grödinge behöver utvecklas både på kort sikt och längre sikt.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Kommunstyrelseförvaltningen vill informera om att Haninge kommun har en antagen trafikstrategi där det finns uttalad målsättning om att öka andelen kollektivtrafikresor i kommunen. Under 2019 startar också arbetet att ta fram en trafikplan för kommunen. I trafikplanen kommer bland annat riktlinjer kring trafikpåverkande arbeten att tas upp som ett led i att säkerställa god framkomlighet för busstrafiken.

*Svar: TF ser positivt på kommunens arbete för att "säkerställa god framkomlighet för busstrafiken" med hänvisning till våra gemensamma mål. TF jobbar med utveckling av RiBuss, som kommer att skickas på remiss vår 2020, och tar gärna del av kommunens synpunkter.*

Kommunstyrelseförvaltningen är positiv till att sträckningsstudien mellan Tyresö C - Handen för stombusslinje J har startat och ser gärna att trafikeringen av denna delsträcka förbereds för start tidigare än hela linjen (som är beroende av att Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm är färdigbyggda).

*Svar: Trafikförvaltningen ser över möjligheten att starta stråkstudien tidigare.*

Under slutet på 2018 startade ett samverkansforum med fokus på framkomlighetsåtgärder för busstrafiken. Kommunstyrelseförvaltningen är positiv till att framkomlighetsåtgärder för busstrafiken lyfts men anser att detta ska ingå som stående punkt på de uppföljningsmöten som löpande hålls med kommunen och att de extra möten som hållits kring framkomlighetsåtgärder endast bör vara tillfälliga under en kortare period.

Kommunstyrelseförvaltningen ser också behov av att tydliggöra uppdelningen mellan frågor som tas upp på uppföljningsmöten (kort sikt) och de strategiska

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Darienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

möten (lång sikt) och har gärna en dialog med trafikförvaltningen om hur mötesformerna kan utvecklas i syfte att bli än mer effektiva.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta och kommer att ta det i beaktande.*

*För vidare dialog om dialogprocessen hänvisas till kommunens kontaktperson på trafikförvaltningen (samhällsplanerare på avdelning för strategisk utveckling).*

## **Huddinge**

Kommunen vill se en ökad trafikering på Nynäsbanan med förbättrad turtäthet i Skogås och Trångsund, exempelvis genom förlängning av lämplig linje från Älvsjö. Huddinge kommun anser att snabbtågen ska stanna vid både Skogås och Trångsund - som jämfört med andra stationer utan skip stop har många påstigande. Busstrafiken till övriga snabbtågsstationer behöver tills vidare stärkas upp för den östra kommundelen. Det är väldigt viktigt att byten mellan pendeltåg, tunnelbana och buss fungerar smidigt för resenärerna. Sedan pendeltågstidtabellen lades om har passningen mellan linje 831 samt 828 och pendeltågen i den Östra delen av kommunen (Skogås och Trångsund) försämrats. I flera resanderelationer kommer bussen tillexempel in två minuter innan tåget avgår, vilket innebär en väntetid om 13 minuter till nästa tåg. Långa väntetider minskar i sin tur attraktiviteten för kollektivtrafiken. Kommunen önskar att pendeltågstrafiken och busstrafiken samplaneras i högre utsträckning. Det är många som arbetar nätter och kvällar på Huddinge sjukhus, varför kvartstrafik för pendeltågen under helgmorgnar skulle öka attraktiviteten att resa kollektivt.

*Svar: Utbudet i pendeltågssystemet ska vara anpassat efter efterfrågan, och göras på ett kostnadseffektivt sätt. Stockholms län växer på flera ställen och det behöver ske prioriteringar av samhällets resurser.*

*Ett steg i att utveckla pendeltågssystemet på ett gynnsamt sätt för samhället är att det nu pågår en gemensam åtgärdsvalsstudie mellan Trafikverket och Trafikförvaltningen. Målet med den är att se hur systemet skall utvecklas från idag fram till 2033, och då både i mjuka och hårda värden.*

*Så om efterfrågan på era stationer ökar i en takt så att det överstiger andra delar av systemet så kommer det kunna övervägas att utöka trafiken, givet att det finns resurser till det.*

Kommunen anser att Trafikförvaltningen bör se över passningen mellan spårbunden trafik och busstrafiken, speciellt i de östra delarna av kommunen. Även vid Stuvsta och Fruängen bör passningen mellan spårbunden trafik och busstrafiken ses över, speciellt för linje 703 och 710.



Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Darienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt. Trafikförvaltningen ser gärna att kommunen utvecklar och preciserar detta vid kommande planerings- och uppföljningsmöten.*

Trafikförvaltningen bör också överväga att införa anropstyrd trafik till vissa områden i kommunen med låg turtäthet. Områden så som Gladö kvarn skulle kunna vara pilotprojekt för detta.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunen förslag.*

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. Eftersom skipstop har införts vid Skogås och Trångsund anser kommunen att införandet av en direktbuss i området skulle gynna det kollektiva resandet.

*Svar: Gullmarsplan kommer de närmaste åren att byggas om för att möjliggöra tunnelbanans utbyggnad. Kapaciteten idag i terminalen är mycket ansträngd och kommer fortsatt vara så inom överskådlig framtid. All trafik som går till Gullmarsplan idag kommer noggrant behöva analyseras för att se om alternativa kollektiva färdssätt finns. För Länna finns idag busstrafik till Skogås, Trångsund, Farsta strand och Vega. Trafikförvaltningen tillsammans med trafikutövaren ser löpande över om busstrafiken kan förbättras för att skapa attraktivare byte till pendeltåg och tunnelbana.*

Kommunen önskar 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 kommunens synpunkt. Trafikförvaltningen kommer se över antalet äldre (definition enligt RiPlan) inom upptagningsområdet för att se om underlaget motiverar närtrafik.*

Linje 831 (830) Linjen finns inte med i remissen från trafikförvaltningen, men 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. Det sker dessutom bostadsetablering i norra Länna. Under morgonrusning och på eftermiddagarna är det viktigt att extra bussar sätts in för att öka kollektivtrafikens attraktivitet.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta och följer Lännas tillväxt både i bostadsetableringen och kring industriområdet.*

Kommunen vill även lyfta behovet av översyn av pendeltågstrafiken. Kommande utökningar bör fokusera på Nynäsbanan och att stärka de kollektiva knutpunkterna Trångsund och Skogås. Dessa stationer har under rusningstid få

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Diarienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

avgångar och är Huddinge kommuns enda knutpunkter för kollektivtrafik i de östra kommundelarna. Många invånare drabbas av den låga turtätheten vilket innebär att allt fler väljer att åka bil istället för kollektivtrafik. Huddinge kommun anser att tågen bör gå minst var 10:e minut i rusning för att uppnå tillräcklig standard.

*Svar: Trafikeringen på Nynäsbanan är en avvägning mellan flera olika intressen. Kommuner längre ut i systemet vill ha en kortare restid med få stopp på tågen. Kommuner längre in i systemet vill ha hög turtäthet. Som regional aktör behöver vi hitta en lämplig avvägning mellan dessa olika intressen därför har vi valt att köra 4 stopptåg som gör uppehåll i Trångsund och Skogås och 2 snabbtåg på Nynäsbanan. Genom att resenärer från den nedre delen av Nynäsbanan hänvisas till snabbtågen skapas en avlastande effekt på stopptågen som utgår från Västerhaninge. Det minskar trängseln på tågen som betjänar Skogås och Trångsund jämfört med om även resenärer från nedre Nynäsbanan skulle åka med samma tåg som resenärer från Skogås och Trångsund. Sedan T18 har Trångsund och Skogås kvartstrafik stora delar av trafikdygnet. Trafikförvaltningen genomför tillsammans med Trafikverket en åtgärdsvalsstudie för pendeltågssystemet för att hitta nya former för samverkan och förstå vilka möjligheter som finns i systemet. När den är klar planeras ett mer extrovert arbete att starta, där vi i större utsträckning kommer att vilja ha dialog om hur vi vill utveckla systemet och vilka uppgifter pendeltågssystemet i förhållande till angränsande system såsom matarbuss, direktbuss, och regionaltåg.*

Huddinge kommun bygger väldigt mycket långs 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: Planeringsstarten är nu tidigarelagd och arbetet med Spårväg Syd drar igång 2020. Trafikförvaltningen och kommunen kommer arbeta med detta tillsammans.*

Trafikförvaltningen bör även inrätta en busslinjesträckning mellan Länna och den nya stationen i Vega (Haninge kommun). Länna industriområde växer snabbt och har stort behov av högre turtäthet för kollektivtrafiken.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta och följer Lännas tillväxt både i bostadsetableringen och kring industriområdet.*

Huddinge växer och det ställer krav på att man i olika skeden av livet ska kunna ta sig fram med kollektivtrafik som färdmedel. 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: Det är alltid en svår avvägning att kravställa en buss så att den är lämplig i all trafik den ska användas i under ett decennium. En passagerare som inte kommer med eftersom denna har behov av en flexplats (rullstol, barnvagn, rollator osv) är alltid olyckligt. I fallen med rullstol och rollator är det kanske extra viktigt med en snabb och smidig resa. Vi har samtidigt en ambition att göra resan så attraktiv det bara går för så många som möjligt och där ingår att få en sittplats. Fler sittplatser medger också bättre säkerhet för det stora flertalet eftersom fler då kan använda bilbälte. Trafikförvaltningen följer gällande krav enligt den i Norden gemensamt överenskomna buss-standarden, Bus Nordic, vad avser flexutrymmenas storlek. Trafikförvaltningen har i dagsläget inte för avsikt att frångå detta.*

## Järfälla

**Linje 541 Jakobsberg – Vällingby** Linjen övervägs att få reducerad turtäthet på delsträckan Jakobsbergs station – Barkarby station. Delsträckan kommer då att köras med 20-minuterstrafik mellan kl. 07.00–08.00 Jakobsberg – Barkarby samt mellan kl. 15.00–20.00 Barkarby – Jakobsberg och under resten av trafikdygnet med 30-minuterstrafik. Sträckan Barkarby station – Vällingby behåller den nuvarande turtätheten. Järfälla kommun upplever att det inte kan anses som rimligt att säga att linjen är parallellgående med pendeltågen. Då linjen har sju hållplatser på vägen och pendeltåget ingen station ut efter den sträckan. Linje 178 nämns som ett alternativ för resenärerna, något som inte heller kan anses vara jämförbart. Linje 178 stannar endast på hållplatserna Veddesta centrum och Kontovägen. Kommunen anser därför att Trafikförvaltningens förslag att reducera turtätheten för linje 541 innebär en försämrad koppling mellan Jakobsberg - Skälby - Veddesta – Viksjö, då trafikförvaltningen även föreslår att linje 546 läggs ner. *Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

**Ny BRT-linje Linje 546 Jakobsbergs station – Tensta allé Linje 551 Jakobsbergs station – Akalla Linje 567 Jakobsbergs station – Sollentuna station.** Trafikförvaltningen föreslår att linje 546 läggs ner och istället skapar linje 551 och 567 en ny dubbelriktad linje inom kommunen med direktkoppling till BRT-linjen i Barkarbystaden. Den föreslagna linjen ska trafikeras mellan kl. 05.45 – 21.00 måndag – fredag samt mellan kl. 06.00 – 20.00 på helger. Därefter planeras den att ha 20-minuterstrafik i högtrafik<sup>1</sup>, ca 30-minuterstrafik i mellantrafik<sup>2</sup> och affärstider under helger samt övrig tid i båda riktningar. Linje 567 mot Sollentuna blir oförändrad med 30-minuterstrafik. Järfälla kommun vill lyfta att det finns stora risker att lösningen

för BRT-linjen inte är färdig till årsskiftet när ovanstående trafikförändringar ska träda i kraft. Kommunen anser därför att det är nödvändigt att befintlig busstrafik fortsätter till dess att BRT-lösningen är klar för att användas. Den tillfälliga vägen över flygfältet beräknas vara klar under 2020. Om BRT-linjen tas i bruk innan den tillfälliga vägen är färdig, måste BRT-bussen köra på befintliga gator genom Barkarbystaden över flygfältet till Akalla fram till dess att vägen är byggd. Överlag är kommunen annars positiv till förslagen linjeändring. Kommun har saknat en ringlinje som binder samman Barkarbystaden – Jakobsberg – Viksjö. Kommunen ser också negativa konsekvenser av förslaget, då det innebär en betydande försämring för boende kring Byleden. Byleden har idag begränsad kollektivtrafikförsörjning och med föreslagna linjeändring kommer det endast att finnas busstrafik vardagar på Byleden. Kopplingen Viksjö – Skälby utgår i och med förslaget. Linje 518 är inte jämförbar med linje 546 då linje 518 trafikerar hållplats Byleden vardagar och endast går Skälbyvägen mellan Vällingby – Kista. Kommunen föreslår att ringlinjen även borde trafikeras efter kl. 20.00 på vardagar och efter 21.00 på helger för att möjliggöra kollektivtrafikresor mellan olika målpunkter för fritidsaktiviteter samt att stormarknaderna stänger kl. 22:00. Både personal och kunder borde kunna resa med linjen. Trafikera linjen senare på dygnet kommer den även att på ett naturligt sätt kunna kopplas ihop med nattbussen. Kommunens uppfattning är att linje 567 som idag går med kvartstrafik redan har en hög belastning av resenärer samt att inflyttningen i Barkarbystaden kommer att få en betydande ökning av resenärer. Det ses som en stor förlust för Barkarbystaden att turtätheten försämras, vilket den gör med rådande förslag. Det är inte rimligt att anta att resenärerna åker med ringlinjen runt Viksjö för att ta sig till Barkarbystaden. Vidare anser kommunen att det inte bör vara glesare trafik än kvartstrafik mellan Jakobsberg och Barkarbystaden.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

**Linje 548 Kallhälls station – Stäket (- Ängsjö friluftsgård)** Linjen övervägs få utökad turtäthet dagtid, kvällstid och helger samt fler turer till Ängsjö friluftsgård på helger. Från dagens utbud med 60-minuterstrafik mellan kl. 10.00 – 13.00, kl. 20.00 – 23.00 och helger mellan kl. 10.00 – 20.00 utökas turerna till att trafikeras med 30-minuterstrafik. Linjen planeras också att anpassas till sista pendeltåget på fredags- och lördagskvällar. Överlag är kommunen positiv till förslaget då det är viktigt att skapa en attraktiv konkurrens till bilen och på så sätt öka andelen kollektivtrafikresor. Det som behöver förtydligas är om linjen kommer att trafikeras med 30-minuterstrafik hela trafikdygnet samt om linjen kommer anpassas till pendeltågen även övriga tider. Vidare bör antalet turer till Ängsjö friluftsgård specificeras, där det även är önskvärt med turer på vardagar. Att på ett tydligare sätt koppla ihop linje 548 med linje 542/547 vid Kallhälls station vore önskvärt för att knyta ihop Stäket med den regionala stadskärnan Jakobsberg samt underlätta kollektivtrafikresor mellan kommundelarna. Att systematiskt tvinga resenärerna att byta färdmedel

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Darienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

med risk för förseningar är inget som ökar attraktiviteten för kollektivtrafiken. Ovanstående förslag ökar även tillgängligheten då personer med nedsatt rörelseförmåga kan sitta ner i samma fordon hela vägen. Idag kan bilen upplevas som det mest attraktiva alternativet. Det är många skolungdomar från Stäket som byter till linje 547 vid Malmvägen och Trehörningen för att fortsätta till skolorna i Jakobsberg. Genom en att koppla ihop linje 548 med linje 542/547 behöver ungdomarna inte byta buss för att ta sig till skolan.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

**Närtrafik i Kallhäll** Kommunen föreslår att linjen bör trafikera Bolinderstrand – Kallhälls station – Kopparvägen – Bolinderbyn – Kallhälls villastad och åter. Vidare vore det önskvärt att linjen har 30-minuterstrafik samt trafikera mellan kl. 06:30 – 18:30. Genom att ha 30-minuterstrafik skapas attraktivitet för samtliga boende utmed linjen. Detta skulle kunna förmå fler att ställa bilen och välja att resa kollektivt till och från arbete/skola. Se föreslagen linjedragning samt befolkningsunderlag i bilaga 1.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Järfälla kommun föreslår att Trafikförvaltningen ser över möjligheterna för att underlätta att ta med sig sin cykel i kollektivtrafiken. Förslaget gäller då både på buss och på pendeltåg, ett hela resan-perspektiv.

*Svar: På pendeltåg är det tillåtet med cykel, med vissa undantag, se sl.se för närmare information. Avseende buss så noterar Trafikförvaltningen synpunkten.*

## Lidingö

Sammanfattningsvis är Lidingö stad mycket kritiska till förslaget att dra in linje 233. Staden anser att analyserna visar på tydliga brister där branschpraxis frångåtts och viktiga data inte synliggjorts. Lidingö stad anser att befintligt material inte kan anses utgöra ett tillräckligt underlag för beslut. Lidingö stad ser även mycket kritiskt på att Trafikförvaltningen i sitt förslag inte bara föreslår att lägga ned linje 233, utan även väljer att gå fram med ett förslag där man frångår avtalet med trafikutövaren om att Linje 233 ska ersättas med en ny linje 283. Argumentet att dessa bussar kan användas på sträckor med större antal resenärer anses vara missriktat. Lidingö har de senaste åren blivit missgynnade vad gäller trafikutbud, vilket lett till att ökad trängsel uppstått (se stycke om sittplatsbeläggning nedan). Att andra resenärskategorier med speciella behov ska stå tillbaka för att trafikutövaren ska effektivisera sin nytta är orimligt.

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Diarienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Svar: Trafikförvaltningen noterar Lidingö stads synpunkter, men kommer att genomföra förändringen i december 2019, i enlighet med det förslag som tidigare presenterats.*

**Linje 206 Ropsten – Gångsätra Gård** Lidingö stad ser positivt på den nya linjesträckningen till Larsberg istället för Gångsätra Gård, vilket kan komma att medföra ett ökat passagerarunderlag. Staden vill dock påpeka att turtätheten bör ökas från dagens halvtimmestrafik under rusningstid till 15-minuterstrafik. Dygnet's sista tur med avgångstid vid kl. 21 bör senareläggas.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar Lidingö stads önskemål.*

**Linje 221 Ropsten– Högsätra** Lidingö stad ser positivt på att förkorta linjen till Larsberg istället för Högsätra under de tider som linje 206 föreslås trafikera Larsberg. Staden vill dock poängtera att det är av stor vikt att linje 221 ska behålla sin 10-minuterstrafik under rusningstid enligt tidigare överenskommelse mellan trafikförvaltningen och Keolis. Högsätra är både en viktig målpunkt på Lidingö och har många boenden vilket medför att det är viktigt att den kan trafikeras med tät trafik över hela dagen.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar Lidingö stads önskemål.*

**Linje 238 Näset – Högsätra** Lidingö stad ser positivt på den nya linjesträckningen vilket ökar upptagningsområdet för linjen i nord-sydgående linjesträckning. Men staden vill påpeka att turtäthet bör ökas från halvtimmestrafik till 15-minuterstrafik under rusningstid samt att tidtabellen ska synkroniseras med andra busslinjer, samt med båtlinje 80 för att underlätta anslutningar för både skolbarn och arbetspendlare. Dygnet's sista tur med avgångstid vid kl. 21 bör senareläggas.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar Lidingö stads önskemål.*

Tunnelbana linje 13 Lidingö stad noterar att Trafikförvaltningen införskaffat nya tunnelbanevagnar vilket motsvarar 46 nya tåg. Lidingö ser att hälften av dessa bör användas för att även stärka upp linje 13 till Ropsten, och inte endast till linje 14 mot Mörby Centrum, eftersom båda grenarna i stort sett har samma resandeunderlag (linje 13 har 10 % fler påstigande än linje 14).

*Svar: C30 kommer att introduceras succesivt på hela röda linjen, alla linjer till dess att all trafik utförs med C30-fordon enligt plan. Ev. förändringar i trafikutbudet styrs av behovet inte av antal fordon. För närvarande finns inga förändringar planerade.*

Lidingöbanan Lidingö stad och trafikförvaltningen har tidigare kommit överens om att två nya vagnar ska köpas in och sättas i drift under 2020. Detta bör kunna ske under nästa år enligt avtalet med Lidingö stad. Lidingö stad vill även

här anmärka på den höga trängsel som uppstår vilket försämrar trafikantupplevelsen. Här ligger sittplatsbeläggningen bland de högsta i länet vad gäller lokalbanor. I maxtimme är siffran 85 % på Lidingöbanan vilket är att jämföra med medelvärdet för de övriga sju lokalbanorna, som ligger på drygt 40 %. Sittplatsbeläggningen sett över dygnet är högst av samtliga i länet, på 60 %, vilket är mer än dubbelt så högt jämfört med ett medeltal på 26 % för de övriga sju. Här ser Lidingö stad att vagnkapaciteten samt turtätheten behöver öka hela vägen till Gåshaga för att kunna jämföras med kollektivtrafikutbud som finns i andra delar av länet.

*Svar: Så länge det inte är stående resenärer från Kottla mot Ropsten så ser vi inget problem med sittplatsbeläggningen. Sen kan man ju fundera på vad man skall göra med de fordon man beställt. Avsikten med de två inköpta fordonen har varit att vi skulle avlasta ordinarie 10-minuterstrafik med en insatslinje Aga-Ropsten var tionde minut. I syfte att eliminera den allvarliga trängselsituation som råder på Lidingöbanans inre sträcka där vi inte uppfyller RiPlan får trängsel. Vad som blir praktiskt genomförbart ses över.*

Linje 201 Som tidigare nämnts 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 genom ökad kapacitet på bussarna. Trafikförvaltningen bör även utreda möjligheten att förlänga 201 till Gåshaga (alternativt till Brevik) som ett komplement till att bättre synkronisera bytet vid Kottla station.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar Lidingö stads önskemål.*

**Sittplatsbeläggning i maxtimme** Lidingö stad anser att utbyggandet av busstrafiken på Lidingö har blivit missgynnat jämfört med andra jämförbara kommuner under senaste åren. Detta framgår av siffror utifrån 'Fakta om länet och SL' (2013 och 2016): Andel sittplatser som är utnyttjade en vintervardag per avtalsområde under rusningstid (7:30 -8:30) år 2013 för Lidingö busstrafik är 55 %, i de jämförbara kommunerna Tyresö, Vallentuna och Ekerö som har 50%, 30 % och 35 %. Andel sittplatser som är utnyttjade en vintervardag per avtalsområde under rusningstid (7:30 -8:30) år 2016 för Lidingö busstrafik är 65 %, i de jämförbara kommunerna Tyresö, Vallentuna och Ekerö som har 50 %, 30 % och 40 %. Antalet påstigande per invånare under morgonens tre mest belastade timmar (kl 06-09) har ökat med 30 % på Lidingö mellan åren 2003 och 2016. Detta är betydligt mer än för de jämförbara kommunerna Tyresö och Ekerö (+23 %). För att förbättra resenärmiljön och attrahera flera att åka kollektivtrafik, anser Lidingö stad därför att Lidingö bör ges ett stort tillskott i utbudet av busstrafik i rusningstrafik. I dagsläget ligger dessa siffror sämst i

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Darienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

hela länet, till och med sämre än i Stockholms innerstad vilket tyder på att Lidingö har missgynnats märkbart.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar Lidingö stads synpunkter.*

*Trafikförvaltningen konstaterar också att ett över tiden effektivare resursutnyttjande i form av högre beläggning är helt i linje med de mål som är uppsatta för den upphandlade busstrafiken på Lidingö.*

**Buss mellan Lidingö centrum – Ropsten** Med hänsyn till den stora trängsel som uppkommer på de mer centrala delarna av Lidingö, anser staden att en skyttelbuss mellan Lidingö Centrum och Ropsten bör inrättas.

Trafikförvaltningen bör även överväga alternativet att förlänga linje 6 för att fylla denna funktion, förutsatt att uppställningsplats vid ställtid kan klaras på Lidingö. Lidingö är även fortsatt intresserad av en stombusslinje vidare mot Rudboda.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar Lidingö kommuns önskemål.*

**Spår city** En sammankoppling av Lidingöbanan med en utbyggd Spår city skulle utgöra en väsentlig förbättring för Lidingöborna genom förbättrade restider till centrala Stockholm samt ökad närhet till Norra Djurgårdsstaden. 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 Spår city blir verklighet.

*Svar: Trafikförvaltningen bedriver sedan 2017 tillsammans med Stockholms och Lidingö städer en utredning om kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden. Utredningen visar på stora nyttor med ett spårvägsalternativ för kollektivtrafikförsörjningen samtidigt som det är svårt att med busstrafik klara de resandevolymer som blir aktuella. För att förverkliga en spårvägsutbyggnad krävs att berörda kommuner tillsammans med regionen hittar en hållbar finansierings- och genomförandelösning. Trafikförvaltningen välkomnar Lidingös positiva inställning till en spårvägsutbyggnad och ser det som en bra grund för att hitta en hållbar lösning på genomförande och finansiering av kollektivtrafikförsörjningen för resor till och genom Norra Djurgårdsstaden.*

**Incitamentsavtal** Lidingö stad anser att trafikutbudet på Lidingö generellt sett försämrats och uppfyller inte efterfrågan Lidingöborna har på ett effektivt och tillgängligt kollektivtrafiksystem. Ett bakomliggande skäl är det så kallade incitamentsavtal som trafikförvaltningen har med trafikutövaren i Lidingö samt Stockholm city. Avtalet innebär ett incitament att maximera entreprenörens intäkter genom fler påstigningar, t ex genom fler byten och färre direktlinjer.



Det oacceptabla förslaget om nedläggning av busslinje 233 är ett flagrant exempel på detta. Incitamentsavtalet ser staden som ett sätt för Region Stockholm, trafikförvaltningen, att avsäga sig ett ansvar som skattebetalarna förväntar sig att Regionen tar. Lidingö stad efterfrågar att Region Stockholm tar ett större ansvar över att erbjuda ett hållbart trafiksystem, där inte minst sociala aspekter tas om hand. En privat entreprenör kan inte förväntas ta ansvar för att erbjuda kollektivtrafik till de grupper som mest behöver det, det vill säga barn, ungdomar och äldre samt personer med olika typer av funktionsnedsättningar. Dessa grupper kan ha andra behov än den stora massan vilket kan försvåra möjligheterna att driva denna trafik till en låg kostnad. Vi finner det märkligt att privata vinstdrivande företag ska få råda över hur de skattepengar som Lidingöborna betalar i landstingsskatt ska användas för kollektivtrafiken på Lidingö. Det bör vara en fråga mellan regionens och kommunens politiker och tjänstemän. Med de så kallade incitamentsavtalen upplever vi att trafikförvaltningen avhänder sig kontrollen över trafiken i alltför stor omfattning, och det är, menar vi, inte till gagn för Lidingös skattebetalare. Detta betyder att vi för Lidingös del på sikt skulle vilja se en helt annorlunda incitamentsstruktur som premierar gena och snabba linjer med färre byten och kortare vänte- och bytestider. Nuvarande lösning, så kallat incitamentavtal, upplever vi inte handlar om incitament för nöjda resenärer utan snarare om incitament för nöjda SL-entreprenörer, och det tycker Lidingö stad inte kan få vara målet.

*Svar: Det är alltjämt trafikförvaltningen som har ansvaret för kollektivtrafiken i Regionen. Ersättningsmodeller i trafikavtal och de effekter sådana ger på trafiken är ett komplext område och att dra de slutsatser som kommunen gör är att förenkla situationen. För kommunens kännedom innebär inte trafikavtalet att trafikutövaren har rådighet att göra vad de vill. Avtalet stipulerar ramar för trafiken (avseende bland annat linjedragningar och turtäthet) som trafikutövaren har rådighet att agera inom, men inte utanför. Linje 233 har under många års tid, före ingäendet av nuvarande trafikavtal, varit en linje med låg beläggning och har varit föremål för nedläggning. Trafikförvaltningen har under några år haft överseende med den låga beläggningen. Nu har vi dock kommit till en punkt där vi ser att beläggningen inte ökat till behövlig nivå, och vi beslutar därför att lägga ner den. Regionens resurser är inte oändliga, Trafikförvaltningen behöver fördela resurser till där de gör mest nytta. Det är att ta ansvar för kollektivtrafiken.*

## **Nacka**

Med pågående och kommande byggnationer i Nacka ser kommunen att det finns ett stort kommande behov av att ytterligare analysera trafikens kapacitet. Vi anser att bussförbindelser för att koppla ihop Kvarnholmen och Finnboda med Sickla och centrala Nacka behöver förstärkas, genom exempelvis en ringlinje.

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Diarienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt. Trafikförvaltningen ser gärna att kommunen presenterar sina ideér vid kommande Planeringsmöten och Uppföljning.*

**Linje 414 (Slussen – Orminge centrum)** Förslaget om paketlösningen för linje 409, 410 och 414 för utökning av turtätheten på helger kvällstid och som bidrar till att linje 414 får två nya avgångar som förtätar sträckan från 60- till 30-minuterstrafik under vissa tider, anser kommunen är positivt. Kommunen har fått in synpunkter på att linjen har uppehåll i rusningstrafik, vilket medför byte med buss och längre resurser mellan Lännersta och Järla/Sickla. Kommunen önskar att detta ses över.

*Svar: Denna förändring kommer inte att genomföras under T20. Trafikförvaltningen noterar kommunens svar.*

**Linje 421 (Orminge centrum – Vikingshill)** Förslaget bidrar till att resenärer slipper bytet i Orminge centrum och därmed får en snabbare resa, vilket kommunen anser är bra. I övrigt ställer sig kommunen positiv till förslagen om förändringar på linje 421 med förlängning till Slussen för att skapa högre turtäthet. Kommunen har fått in synpunkter gällande önskemål om ökad turtäthet på kvällen och helger från Kummelnäs. Förutsättningarna för detta bör utredas.

*Svar: Föreslagen förändring höst, vinter och vår kommer inte att genomföras under T20. Föreslagen förändring under sommarperioden kommer att genomföras under T20.*

**Linje 443 (Slussen – Jarlaberg)** På grund av ökad efterfrågan i Jarlaberg föreslås linje 443 starta tidigare på vardagar genom nya avgångar. Kommunen ställer sig positiv till förslaget. Förslaget till minskat utbud av kortturer som sker på morgonen på vardagar från Slussen till Nacka strand är inte önskvärt. Det minskade utbudet skulle försämra för resenärerna på linjen.

*Svar: Föreslagna förändring kommer inte att genomföras under T20.*

**Linje 444 (Slussen – Västra Orminge)** Förslaget om förlängning av turerna från Slussen, som går via Kummelbergets industriområde, på vardagar att gå via Telegrafbergets vändplan, anser kommunen vara en positiv satsning. För att undvika parallellkörning med linje 416 föreslås eftermiddagsavgångar vardagar på linje 444 som trafikerar Kummelbergets industriområde att dras in. För resande från Kummelnäs industriområde medför det ett tillkommande byte i Orminge centrum samt några minuter längre restid, vilket kommunen ställer sig tveksam till.

*Svar: Föreslagna kommer som tidigast att genomföras till sommaren 2020 under förutsättning att vändplanen är klar till dess och är i enlighet med Trafikförvaltningens riktlinjer avseende utformning.*

**Linje 446C (Västra Orminge – Stockholm C)** Förslaget om utökad turtäthet och insatta avgångar på eftermiddagar är bra. Kommunen ser dock ett behov av förtätning av trafiken till Stockholm C under Slussens ombyggnation. Kommunen föreslår därför att utredning för linje 446C vardagar i mellantid genomförs.

*Svar: Föreslagna förändringar kommer att genomföras under T20. Trafikförvaltningen noterar kommunens förslag.*

**Linje 471 (Slussen – Västra Orminge)** Kortturer mot Slussen föreslås starta från Skuru skola istället för Skurustugan på grund av att den nya hållplatsen är för kort. Förslaget innebär att turtätheten mot Slussen reduceras på hållplatsen till 15-minuterstrafik. Linjen kan köra via Värmdövägen eller på motorvägen, beroende på var framkomligheten är bäst pga. ev. störningar av tunnelbanebygget. Kommunen anser att det är bra att alternativa resvägar används. Sträckan Slussen – Skurustugan föreslås få högre turtäthet på vardagar sommartid till 7,5-minuterstrafik under mellantrafiktiden, i syfte att avlasta resterande lokallinjer som förväntas påverkas av störningar i samband med tunnelbanebygget. Kommunen ställer sig positiv till alla förslag. Kommunen önskar vidare diskussion angående trafikering av hållplats Skurustugan.

*Svar: Föreslagna förändringar förutom en ny dubbeltur på natten genomförs under T20. Trafikförvaltningen deltar gärna i en sådan diskussion.*

**Linje 71 (Slussen (Glasbruksgatan) – Jarlaberg)** Förslag om indragna avgångar för denna linje är baserade på dagens efterfrågan, men kommunen anser att detta försämrar förutsättningar för lokala resor med kollektivstarka färdmedel för Sickla köp kvarter som målpunkt.

*Svar: Denna förändring kommer inte att genomföras under T20. Trafikförvaltningen noterar kommunens svar.*

**Linje 409 (Slussen – Ektorps centrum).** Avgången från Ektorps centrum föreslås förlängas till Slussen och ersätta en avgång på linje 410 på sträckan Ektorps centrum – Slussen. Vidare föreslås att de tre sista turerna på vardagskvällar och de två sista på helgerna som startar i Ektorps centrum istället startar vid Skurustugan för att undvika parallellkörning från Slussen. Avgången från Ektorps centrum med avgång ca kl. 00.20 föreslås förlängas till att starta i Slussen. Förändringarna innebär byte i Ektorps centrum på grund av att två turer dras in. Kommunen vill undvika byten och ställer sig därför tveksamma till förslaget.

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Darienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Svar: Den första föreslagna förändringen kommer att genomföras under T20. Resterande förslag genomförs ej. Trafikförvaltningen noterar kommunens svar.*

**Linje 443 (Slussen – Jarlaberg)** Utöver att starta tidigare på vardagar genom nya avgångar föreslås minskat utbud av kortturer under morgonen på vardagar som trafikerar Slussen – Nacka strand, på grund av minskad belastning på utväg under morgonen. Kommunen anser att förslaget är godtagbart. Kommunen har fått in synpunkter från boende i Nacka strand om behov av högre turtäthet på kvällar och helger. Kommunen önskar att detta önskemål är befogat.

*Svar: Föreslagna förändringar kommer ej att genomföras under T20.*

Som en del i att avlasta Slussen önskar kommunen att trafikförvaltningen ser över anslutningen mellan Saltsjöbanan vid Henriksdal station och linje 80 vid Saltsjöqvarn, så att resenärerna hinner med bytet mellan trafikslagen.

*Svar: TF noterar önskemålet, men kan ej lösa detta med nuvarande turtäthet. Saltsjöbanan trafikerar i 20min intervaller, båttrafiken i 15min intervaller. Då vi ej önskar försämra turtätheten på båtlinjen kan ej alla avgångar anpassas till Saltsjöbanan.*

Kommunen har fått in önskemål på att busslinjerna från Tyresö till Cityterminalen respektive Gullmarsplan, linje 813, 873 och 875, ska passera Älta - med syfte att avlasta linje 401 och 801. Synpunkter har även inkommit på att den första eftermiddagsturen från Gullmarsplan till Älta, linje 814, startar 30 minuter för sent. Kommunen vill även belysa att majoriteten av linjerna i Älta är högt belastade i rusningstid, specifikt linje 840 under vardagstid på morgonen ofta är fullsatt och inte håller tidtabellen, vilket bland annat påverkar eleverna på Nacka gymnasium. Det finns även en synlig problematik kring att bussen inte angör vid vändplanen i Hedvigslund. Kommunen önskar att trafikförvaltningen utreder dessa synpunkter.

*Svar: Trafikförvaltningen ska ta detta i beaktande.*

## **Norrtälje**

### **Norrtälje kommun prioriterar följande förändringar av busstrafiken:**

Att införa en direktlinje mellan Arlanda och Norrtälje

*Svar: Frågan kan hanteras inom ramen för trafikförvaltningens projekt "Kollektivtrafikplan".*

Att linje 676 ska anpassas att vara till för resande till och från Norrtälje kommun

Att införa fler snabbturer på linje 676 Norrtälje-Stockholm

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Diarienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Att utveckla utbudet med linje 631 och nya kollektivtrafiklösningar på Rådmansölandet  
Att uppmärksamma behovet av kvällstrafik under vardagar  
Att uppmärksamma behovet av nattrafik under fredagar och lördagar till/från orterna i Norrtälje stad.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Att giltighetstiden för enhetstaxan förlängs från 75 minuter till 120 minuter för att anpassa resandet från Norrtälje kommun.

*Svar: Svar: Beslutet att ta bort zonerna och att enkelbiljetterna ska vara giltiga i 75 minuter ingick i den budget som landstingsfullmäktige tog beslut om i juni 2016. I de underlag som Trafikförvaltningen tog fram inför beslutet framgick att 97,4 % av resorna med enkelbiljett kan genomföras inom 75 minuter. Trafikförvaltningen vill betona att 75-minutersgränsen innebär att man får göra fritt antal byten inom 75 minuter och att resenären får resa klart på den linje den befinner sig på, även om giltighetstiden löper ut under färden. En ny biljett behöver endast lösas om ett byte genomförs efter att giltighetstiden gått ut och resenären då byter fordon eller passerar en spärr. Att förlänga giltighetstiden till 120 minuter beräknades minska SL:s intäkter med ca 100 miljoner kronor per år med 2016 års prisnivå. Alla förändringar i SL:s taxa måste fattas av landstingsfullmäktige. 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.*

Att fortsätta arbetet med att införa anropsstyrd trafik på vissa linjer och tider med lågt passagerarantal.

Att mindre bussfordon används på linjer med lågt resande.

Att fler vinkområden införs på landsbygdslinjer.

*Svar: Trafikförvaltningen har undersökt detta inom ram för pågående trafikupphandling. Tildelningsbeslut förväntas i augusti 2020.*

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

*Svar: Alla bussar som trafikerar trafikområde Norrtälje går idag på fossilfritt (RME) bränsle. Avseende buller är bussarna certifierade enligt de riktvärden som fanns för aktuell årsmodell på buss. Trafikförvaltningen följer upp att trafikutövaren har en bullerförebyggande process varje år, där det bland annat ingår att trafikutövaren går igenom en checklista för varje buss för att säkerställa att bussens bullernivå bibehålls. Under 2018 har fem elbussar börjat trafikera Norrtälje stad. Det nya trafikavtalet som går i drift 2021 kommer att medföra en ny fordonsflotta.*

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Diarienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

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

*Svar: Det är väghållaren som ansvarar för hållplatser. Trafikförvaltningen deltar dock gärna i arbete som syftar till att förbättra säkerheten vid hållplatser.*

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

*Svar: Tidtabellsskiftena för SL-trafiken på land och vatten genomförs samtidigt för hela länet. Det är därför svårt att anpassa tidtabellsskiftet till skolornas terminsstarter, eftersom dessa varierar över länet. Däremot finns en förbättringspotential i att göra lokala anpassningar i trafiken beroende på tidtabellsskifte och enskilda skolstarter. Detta är något som med fördel kan diskuteras inom ramen för trafikförvaltningens kommundialog. Information om datum för kommande tidtabellsskiftet finns i Trafikförändringsdokumentet samt Trafikförändringsremissen.*

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

*Svar: Tidtabellsskiftena för SL-trafiken på land och vatten genomförs samtidigt för hela länet. Det är därför svårt att anpassa tidtabellsskiftet till skolornas terminsstarter, eftersom dessa varierar över länet. Däremot finns en förbättringspotential i att göra lokala anpassningar i trafiken beroende på tidtabellsskifte och enskilda skolstarter. Detta är något som med fördel kan diskuteras inom ramen för trafikförvaltningens kommundialog. Information om datum för kommande tidtabellsskiftet finns i Trafikförändringsdokumentet samt Trafikförändringsremissen.*

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

*Svar: Frågan om linje 639 ska vara en stomlinje kan hanteras inom ramen för trafikförvaltningens projekt "Kollektivtrafikplan". Frågan om förbindelse till Gävle kan tas upp på kommande planeringsmöte.*

Att inrätta en linje Norrtälje - Bergshamra – Brottby.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

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.*

**Linje 677 Arlanda-Uppsala** Norrtälje kommun har redan idag ca 2000 arbetspendlare till Uppsala och Arlanda. Arlanda beräknas dessutom växa upp till 30 000 arbetsplatser mot år 2030. Norrtälje och Rimbotrakten bör ges bättre möjligheter att integrera med övriga regionen. Rimbo med sitt strategiska läge är en attraktiv ort som har goda förutsättningar att utvecklas och bidra till en ökad tillväxt. Goda kommunikationer till Stockholm, Arlanda och Uppsala är av stor betydelse för Rimbo och Norrtälje kommuns utveckling. En av Norrtälje kommuns mest angelägna och prioriterade frågor är att det inrättas en direktlinje till Arlanda från Norrtälje via Rimbo. Linje 677 bör delas upp i två riktningar a) Norrtälje-Rimbo-Uppsala och b) Norrtälje-Rimbo-Arlanda. Det största resandetalet på linje 677 är mellan Norrtälje stad och Rimbo och därmed försämras inte dessa resmöjligheter samtidigt som Norrtäljes och Rimbos regionala tillgänglighet ökar. Ett nytt koncept för stomlinje 677 bör också studeras i samband med att ombyggnation av riksväg 77 kan bli aktuell. Stomlinje 677 bör nyttja nya vägsträckningen i så hög grad som möjligt för att följa stomlinjeriktlinjerna med långa hållplatsavstånd och ökad framkomlighet med förkortad restid. Detta förutsätter att 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 stolphållplatserna utmed denna.

*Svar: Frågan om direktförbindelse med Arlanda kan hanteras i trafikförvaltningens projekt "Kollektivtrafikplan". Övriga synpunkter kan tas upp på kommande planeringsmöte.*

**Linje 676 Stockholm- Norrtälje** Norrtälje kommun anser det beklämmande att linje 676 används som lokalbuss mellan universitetsområdena och mellan Täby och Danderyd där andra alternativ i kollektivtrafiken finns för dessa resenärer. Under 2019 ska Trafikförvaltningen gå ut med en ny upphandling av linjen. Trafikförvaltningen måste i kommande upphandling och trafikavtal tydliggöra att linje 676 är till för resande till och från Norrtälje kommun och ta fram en ersättning till operatören som baseras därefter. Resenärer till och från Norrtälje ska resa en längre sträcka och Trafikförvaltningen behöver säkerställa att inga tidsförluster görs närmare Stockholm. Ett förbud mot påstigning från Roslags-Näsby i riktning mot Tekniska Högskolan samt ett förbud mot avstigning mellan Tekniska Högskolan och Universitet i riktning mot Norrtälje måste införas. Linje 676 är kommunens enskilt viktigaste koppling med Stockholm och har stor betydelse för kommunens möjligheter till utveckling och tillväxt. 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. Sammantaget kan dessa projekt innebära investeringar i infrastrukturen för åtskilliga miljoner kronor och det är därför olyckligt om linje 676 används som lokalbuss som förlänger restiden. För att värna om de långväga resandet på linjen och förbättra restiden anser Norrtälje kommun att fler snabbturer ska inrättas på linje 676 som endast trafikerar Norrtälje-Danderyds sjukhus. Under rusningstid är ofta avgångarna fullbelagda redan vid Tekniska högskolan och påstigande i Danderyds sjukhus kommer antingen inte med på bussen eller få stå, vilket är oacceptabelt. Norrtälje kommun menar att det måste finnas förstärkningstrafik redo eller att turutbudet ökar under rusningstid. Särskilt viktigt är det att förbjuda det lokala resandet mellan Tekniska högskolan och Roslags-Näsby för att frigöra plats för resenärer mot Norrtälje.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta och har fortsatt dialog med trafikutövaren och kommunen.*

**Ny stomlinje mot Östhammar** Inom snar framtid förväntas efterfrågan på arbetskraft bli mycket stor med anledning av investeringar i Forsmark kärnkraftverk och eventuellt slutförvar. Det har därför tagits initiativ till att inrätta en stombusslinje längs väg 76 av Upplandskommunerna. 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 Trafikförvaltningen uppmärksammar detta och arbetar vidare med dessa planer med hög prioritet.

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

Bergshamraområdet är ett attraktivt område att bosätta sig i och inflyttningen har varit stark det senaste decenniet. Bergshamraområdet ligger geografiskt bra till för att arbeta i Stockholmsområdet men det saknas idag förbindelser med kollektivtrafik som förhindrar Bergshamra från att utvecklas. En ny linje mellan Bergshamra och Brottbys har potential att förkorta restiden från Bergshamraområdet till Stockholm med 30 minuter. Det är därför viktigt att en diskussion mellan kommunen, Trafikförvaltning och Trafikverket fortsätter för att utreda möjligheterna för en ny linje Norrtälje-Bergshamra-Brottbys.

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

**Många önskemål om kvällstrafik** Önskemål om kvällstrafik kommer frekvent in till kommunen och därför måste denna efterfrågan tas på allvar. Kollektivtrafiken utgör en viktig del i samhällsbyggandet och har stor betydelse för hur mer perifera orter kan utvecklas. Norrtälje kommun är nöjda med att



Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Darienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Rimbo och Hallstavik har fått en förstärkt kvällstrafik till/från Norrtälje samtliga veckodagar och nattrafik fredagar- och lördagar. Det är positivt att flerturer även föreslås tillkomma till/från Bergshamra- och Älmstaområdet. Fler sena kvällsturer och natturer behövs på linje 631 mot Rådmansö, linje 634 mot Blidö och linje 641 mot Hallstavik.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

**Infrastruktur för kollektivtrafik** För att stärka kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft fortsätter kommunen arbetet med att rusta upp busstorgen i centralorterna och kommunens pendlarparkeringar. 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. Norrtälje kommun ser under 2019 över möjligheterna att förstärka Campus som en terminalfunktion med fler pendlarparkeringar, service och gång- och cykelfaciliteter. Norrtäljes bussterminal Destination Norrtälje är benämningen på ett projekt i Norrtälje stad som innehåller över 400 lägenheter, en modern bussterminal, butiker och restauranger. Det kommer att krävas ett nära samarbete mellan kommun, Trafikförvaltningen och andra huvudmän och intressenter för att få till stånd bra helhetslösningar för både Campus och Bussterminalen som ger förutsättningar för en funktionell busstrafik under lång tid framåt.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

**Linje 644 Mora vägskäl-Söderhall** Norrtälje kommun anser att restidseffektiviseringar som dessa, att upphöra att trafikera områden och skapa genare linjedragningar, endast lämpar sig på linjer med stort resandeunderlag där restidsvinsterna är uppenbara för en stor andel resenärer. Linje 644 är en lågt trafikerad linje och har lågt resandeunderlag. Norrtälje kommun är därför negativa till förslaget att linjen ska sluta trafikera Gamla Bergshamra. De 20 resenärer som reser med linjen ska byta till linje 676 på E18 och inte förpassas till linje 620 som trafikerar mot Åkersberga.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkter. Förslaget kommer att genomföras till T20.*

**Linje 654 Norrtälje-Lohärad-Norrtälje** Väg 76 är en trafikerad väg med relativt låg trafiksäkerhet. På platsen saknas en trafiksäker passage och möjlighet att gå utmed vägen. Därför är det inte önskvärt att skapa ett bussbyte mellan linjerna. Norrtälje kommun vill se resandestatistik på linjen för att kunna bedöma förslaget. Däremot är kommunen positiv att tillsätta en ny morgontur på linje 641 Norrtälje-Hallstavik.

Trafikförvaltningen  
TrafikavdelningenSLUTRAPPORT  
2019-11-08Darienummer  
TN 2018-1821Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkter. Förslaget kommer att genomföras till T20.*

**Sjötrafik** 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. Norra Båtlinjen har sommartid trafikerat Norrtälje stad och utvalda öar sedan år 2010 med kommunen som huvudfinansiär och SLL (regionen) som samarbetspartner. Sedan 2017 är det sträckan Norrtälje-Gräddö-Lidö-Arholma som trafikeras. Under 2019 kommer trafik att bedrivas 6 dagar i veckan under sex veckor. Syftet med att startat upp en båtlinje är att det är viktigt för en skärgårdstad som Norrtälje med en av regionens populäraste skärgårdar att ha en båtförbindelse med skärgården både för invånarna men också för att stärka Norrtälje kommun som en attraktiv destination. Fr.o.m. trafikåret 2020 är det kommunens önskan att ansvaret för att driva denna linje övertas av Trafikförvaltningen för att skapa en god grund för att ytterligare förbättra båtförbindelserna med utgångspunkt Norrtälje stad.

*Svar: Trafikförvaltningen har inga planer på att ta över huvudmannaskap för linjen som trafikerar Norrtälje-Arholma. TF är idag genom Waxholmsbolaget trafikhuvudman för sjötrafiken mellan Simpnäs och Arholma samt Stockholm och Arholma. TF har gärna en dialog med kommunen i syfte att på längre sikt lyfta frågan om hur skärgårdsöar i kommunen ska trafikeras av den allmänna kollektivtrafiken. Ett bra tillfälle för sådan dialog har inletts i påbörjad behovsanalys för sjötrafiken. Den beräknas vara klar höst 2020*

**Linje 28 Furusund-Gräskö-Rödlöga** Norrtälje kommun har inget att erinra mot förslaget så länge turutbudet inte minskar. Det är angeläget att Lilla Gräskö och Bromskär utgör anhalter även när vintertidtabellen tillämpas. Det är inte mindre viktigt under vintertid, utan tvärtom särskilt viktigt under vintertid med en fungerande pendlartrafik, eftersom de bofasta då tagit upp sina båtar och är helt beroende av Waxholmsbolagets trafik. Konsekvensen av den nuvarande vintertidtabellen är till exempel att elever som bor på Gräskö får en total restid på över 23 timmar per vecka, inklusive väntetider, trots att den effektiva restiden inte överstiger fem timmar per vecka. För barn på Lilla Gräskö överstiger restiden till skolan 23 timmar per vecka när vintertidtabellen tillämpas. Det vore därför önskvärt att "Skraken" fortsätter med pendlartrafik till Lilla Gräskö och Bromskär så länge det inte är is, eller att det görs möjligt för "Yxlan" att angöra Lilla Gräskö och Bromskär. Vidare är det mycket angeläget att "Yxlan" under vintertid går från Söderröra eller Norröra direkt tillbaka till Furusund till ca kl. 17.35, så att det blir en extra tur som passar bussen som avgår från Norrtälje kl. 16.18 och 16.46. På så vis skulle det bli flera turer ut från Furusund och fler möjligheter för pendlare bofasta att komma hem efter skola

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Darienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

eller arbete. Konsekvensen är annars att boende på öarna sätts i en svår eller rent av omöjlig situation helt i onödan.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar önskemålet och försöker i möjligaste mån anpassa trafiken till samtliga kundgruppers resebehov.*

Norrtälje kommun ser mycket positivt på det bussväderskyddsprojekt som pågick i länet under 2015 och hur arbetet med att involvera kommunen har bedrivits. Norrtälje kommun anser att Trafikförvaltningen ska återuppta detta projekt och fullgöra intentionen om 1000 nya väderskydd. I Norrtälje kommun utmed det statliga vägnätet finns allvarliga brister med för grunda bussfickor som är ett trafiksäkerhetsproblem för både oskyddade trafikanter och bilister. Trafiksäkerhetsproblemen minskar kollektivtrafikens attraktivitet. Tillgängligheten till hållplatserna med avsaknad av säkra passager, plattformar och säkra sidoområden är också mycket låg. Norrtälje kommun ser ett behov av att Trafikförvaltningen och Trafikverket ser över trafiksäkerheten vid hållplatser samt gång- och cykelmöjligheter till dessa. Mer än hälften av kommunens befolkningsökning har hittills skett på landsbygden och det är viktigt att Trafikförvaltningen och Trafikverket följer samhällsutvecklingen och bedriver en aktiv planering för att möta behoven.

*Svar: Projektet är nedlagt men själva verksamheten avseende väderskydd finns kvar. Det finns riktlinjer avseende när väderskydd ska finnas, vilket bland annat grundar sig på antalet påstigande vid en station.*

Kommunen önskar initiera dialog gällande Trafikförvaltningens depåer i Norrtälje stad, Rimbo, Hallstavik och Älmsta. I samtliga orter pågår omfattande bostadsplanering som på olika sätt påverkar eller påverkas av depåerna. En långsiktig plan för lokalisering av depåer behövs.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

## Nykvarn

**Linje 778 Nykvarn – Sundsvik** Nykvarns kommun har verkat för att en busslinje ska gå via Rudkällavägen för att fungera som skolskjuts till och från tätortens skolor för boende i Rimsjöhöjden. Kommunen ser således positivt på den föreslagna ändringen. Kommunen anser dock att det även bör gå minst en tur via Rudkällavägen i motsatt riktning i anknytning till skoldagens slut. Nobina som är operatör på sträckan har uppgett att detta i nuläget inte är aktuellt med anledning av att resandeunderlaget bedöms vara för litet då klasserna slutar olika tider och många av eleverna har aktiviteter i tätorten efter skolan. Avseende linje 778 vill Nykvarns kommun även påpeka att nybyggnation och permanentning av fritidshus samt planering för ytterligare bostäder pågår i anknytning till linjen, i enlighet med det utpekade

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Diarienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Sundsvikstråket i kommunens översiktsplan. Nykvarns kommun anser att trafikeringen på linjen bör följa samhällsutvecklingen och att linje 778 således bör ges ökad prioritering och turtäthet.

*Svar: Förslaget att åka en avgång c:a kl. 07:27 via Rimhöjden kommer att genomföras till T20. Vi ser en efterfråga därav förslaget.*

**Linje 780 Södertälje C – Nykvarn** Nykvarns kollektivtrafikplan som antogs av kommunfullmäktige 2015-10-22 anger att kommunen eftersträvar ett stamnät för busstrafiken med hög kapacitet och korta restider till och från Södertälje. Detta innebär att förkortad restid mellan Nykvarn och Södertälje är en högt prioriterad fråga hos kommunen. Nykvarns kommun ställer sig i dagsläget positivt till förslaget att inga turer på linje 780 trafikerar Almnäs. Efter att en förbindelseväg mellan Almnäs och Mörby har färdigställts anser Nykvarns kommun dock att en andel av 780:s avgångar bör gå via denna. Detta överensstämmer med Trafikförvaltningens resonemang i T20.

*Svar: Förslaget att inte åka via Almnäs kommer att genomföras på linje 780 till trafikförändringarna i T20. Syftet blir så klart att få en snabbare resa.*

Trafikförvaltningen beslutade 2014 om Stomnätplan för Stockholms län, i vilken en linje mellan Nykvarn och Nynäshamn via den regionala stadskärnan Södertälje och Östertälje finns med. Enligt Trafikförvaltningens genomförandeplan 2.0 kan trafikering på sträckan Nykvarn – Södertälje/Östertälje påbörjas tidigast 2026. Nykvarns kommun vill påpeka vikten av att trafikering kommer igång så snart som möjligt och inte bör påverkas av eventuella förseningar på resterande sträckan av stomlinjen, som är beroende av Tvärförbindelse Södertörns färdigställande. En direktlinje till Södertälje från Nykvarn innebär att de stora arbetsgivarna Astra, Scania och Södertälje kommun nås på en konkurrenskraftig tid, och förlängningen till Östertälje skulle medföra kraftigt förkortade restidskvoter för målpunkter längs pendeltågslinjen.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar önskemålet. En del av detta är redan med i det framtida arbetet för linjenätet i och med pågående process kring Almnäs/Mörby-området som trafikförvaltningen, liksom Nykvarns kommun deltar i. Pågående trafikavtal med nuvarande trafikutförare medger stor frihet att tillsammans med kommun föreslå nya, liksom justera ordinarie (röda) linjer, varför denna fråga kan tas i löpande dialog med trafikutförare och Trafikförvaltningen på uppföljnings- eller planeringsmöten.*

## Nynäshamn

Förbättrade möjligheter till arbetspendling bör övervägas. Buss är i kommunen ett bra komplement till pendeltåget. Linje 861 (Nynäshamn-Gullmarsplan) bör kompletteras med ett antal omvända avgångar för att underlätta arbetspendling in till kommunen. Kollektivtrafik behövs under hela dygnet och nattrafik till Nynäshamn bör övervägas för att tillgodose fler människors behov och rörelsemönster.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

En paketlösning föreslås för följande linjer: Linje 783 Södertälje – Nynäshamns station. Linje 847 Västerhaninge station – Ösmo centrum (– Nynäshamn). Linje 852 Nynäshamns station – Torö• Linje 848 Nynäshamns station – Nynäshamns station. Linje 858 Nynäshamn – Grödby. Förslaget anger att dessa linjer bör trafikera via väg 73 – Nynäsvägen istället för Centralgatan, Fredsgatan som idag. Kommunen känner inte igen önskan om att kommunen vill flytta hållplatserna i förslaget och anser att det är en oacceptabel förändring och en allmän försämring av kollektivtrafiken. Kommunen ställer sig frågande till hur ett tillgänglighetsperspektiv säkerställs med den stora höjdskillnaden mellan Nynäshamns station och Centralgatan/Fredsgatan, samt att det kräver fler byten för de som ska till centrum. Kollektivtrafikresor bör ske mellan viktiga målpunkter och vara så enkla som möjligt för resenärerna. Ett flertal betydande målpunkter återfinns i centrum såsom affärer, sjukhus, vårdcentral, äldreboende och därför är det viktigt att behålla möjligheten att kollektivt ta sig till centrum och inte bara till stationen. Linjerna bör fortsatt trafikera genom centrum enligt kommunen för att säkerställa tillgänglighet för alla målgrupper. För att motivera kollektivtrafikresande bör inte busshållplatser placeras längre ifrån viktiga målpunkter än bilparkeringar.

*Svar: Förslaget kommer inte att genomföras till T20. Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkter.*

I och med försvarsmaktens utökade verksamhet på Muskö föreslås nya avgångar för linje 849 Ösmo centrum – Muskö. Det är önskvärt att kollektivtrafiken förstärks och utökas i linje med områdets utveckling, för verksamheter likväl som bostäder.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta. Trafikförvaltningen och trafikutövaren har haft en dialog med de som bedriver verksamhet ute i Muskö för att förstå behovet.*

Linje 856 Spångbro-Lisö föreslås bli anropsstyrd under hela året då linjen har väldigt lågt resande, givet att pilotprojektet med linje 787 blir lyckat. Kommunen anser det vara positivt att undersöka och testa på den här typen av alternativ för att fortsatt kunna erbjuda kollektivtrafik på landsbygd istället för

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Darienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

att skära ner på linjer. En tydlig och enkel kommunikation krävs gentemot resenärerna, både i tillvägagångssättet att beställa trafiken och i skiftet av trafiken. Det behövs också en lösning för till exempel skolbarn som åker samma turer regelbundet i hur de beställs över längre perioder.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta. Vi kommer att följa upp piloten på den anropstyrda trafiken som har testats i andra områden och vidare utveckla konceptet.*

För att tillgodose fler målgruppers behov bör nattrafik övervägas. Kollektivtrafiken bör vara ett alternativ under hela dygnet.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

## **Salem**

Det är en försämring att busslinje 745 dras in under högsommar och att linjen förlängs från Mosshagen till Uttran i båda riktningarna, bussen riskerar att vara ännu mer fullsatt från Mosshagen. Busslinje 745 hade när den etablerades som huvudsyfte att betjäna tätorten Salem. Sedan dess har området norr om f d Uttrans sjukhus i Botkyrka byggts ut och behöver betjänas av busstrafik, men detta måste lösas genom busstrafik mot Tumba genom dialog med Botkyrka kommun. Salems kommun kan inte acceptera försämringar i kollektivtrafiken för Salemsborna. Kommunen avstyrker således båda förändringarna.

*Svar: Dessa förändringar kommer inte att genomföras under T20.*

Kommunen vill ha tätare avgångar för busslinje 731. Trots att Salem byggt ut pendelparkeringen vid Rönninge centrum riskerar denna att överbelastas om inte turtätheten från sydvästra Rönninge utökas. Dessutom vill kommunen att linjen trafikeras kvällstid och på helger.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.*

Pendeltågstrafiken visar inga förändringar för Salems del eftersom vi inte fått ta del av eventuella förändringar än. Det är önskvärt att kommunen kan ta ställning till pendeltågsförändringar samtidigt med övriga trafikslag. Kompletterande information mottagen i början på maj visar en marginell förbättring av turtäthet och restid för Tumba men inga förändringar gällande Rönninge. Salems kommun efterlyser den högre turtäthet på pendeltåget som utlovades i samband med Citybanans öppnande.

*Svar: Trafikförvaltningen återkommer.*

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Diarienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

## Sigtuna

Kommunen förutsätter också att busstrafiken utvecklas och vid behov utökas med fler turer anpassade till pendeltågstrafikens avgångs- och ankomsttider vid Märsta station oavsett trafikupplägg för pendeltågstrafiken

*Svar: De allra flesta linjer i Sigtuna och Märsta som angör pendeltågstationen har enligt avtal passningskrav med pendeltåget.*

I remissen redovisas att Trafikförvaltningen avser att fortsatt köra pendeltågstrafiken i enlighet med samma utbud som under T 19 med justerade avgångstider vilket är ett utbud som kommunen finner oacceptabelt.

Kommunen anser därför att en utökning av pendeltågstrafiken till 10-minuterstrafik på stationerna i Märsta och Rosersberg snarast måste införas. Samtidigt måste det också finnas förutsättningar att sätta in trafik med snabbare förbindelser på sträckan Märsta – Stockholm City.

För tillgängligheten och utvecklingen av den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta främst i förbindelserna via Märsta station ser kommunen ett stort behov av ett förbättrat utbud av tåg- och kollektivtrafiken i relation till både Stockholm City och Uppsala.

*Svar: Utbudet i pendeltågssystemet skall vara anpassat efter efterfrågan, och göras på ett kostnadseffektivt sätt. Stockholms län växer på flera ställen och det behöver ske prioriteringar av samhällets resurser.*

*Ett steg i att utveckla pendeltågssystemet på ett gynnsamt sätt för samhället är att det nu pågår en gemensam åtgärdsvalsstudie mellan Trafikverket och Trafikförvaltningen. Målet med den är att se hur systemet skall utvecklas från idag fram till 2033, och då både i mjuka och hårda värden. I denna studie tittar man på frågan om just en snabb och en turtät roll för resenärerna. Vilket är intressant för just Märsta, Uppsala och Stockholm City.*

Sigtuna kommun är värdkommun för Arlanda flygplats som också är en av regionens största samlade arbetsplatser med över 20 000 sysselsatta som i betydande utsträckning arbetar i skifttjänstgöring. Mot denna bakgrund är det angeläget att kollektivtrafiken mellan Sigtuna stad/Märsta och Arlanda går hela dygnet och även utvecklas i takt med att flyget expanderar och sysselsättningen i området ökar.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta och ser över resandeunderlaget.*

Kommunen anser att det finns behov av en översyn av såväl linjenät som omfattning utifrån t.ex. aktuella demografiska förutsättningar. Centrala Märsta

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Diarienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

trafikeras idag av en servicelinje. Behovet av och omfattning av servicelinjer behöver utredas såsom översyn av befintlig i Märsta och eventuellt tillkommande i Sigtuna stad.

*Svar: Vi föreslår att frågan tas upp på kommande planeringsmöte.*

Kommunen anser att Trafikförvaltningen bör pröva möjligheterna att inrätta anropsstyrd busstrafik i syfte att åstadkomma en mer tillgänglig och effektiv kollektivtrafik för invånarna i kommunens landsbygdsområden.

*Svar: TF vill avvakta genomförandet av anropsstyrd trafik i Vallentuna och Norrtälje innan vi inför sådan trafik i nya områden.*

Ur resenärssynpunkt måste byte och en smidig omstigning mellan regionaltåg och SL:s bussar vid Märsta station kunna ske. Idag är tidsmarginalen för dessa byten många gånger för liten. SL-trafiken och regionaltågstrafiken behöver i detta fall på ett bättre sätt samordnas så att en sådan omstigning är möjlig för resenärerna. Kommunen förutsätter att detta behov kan tillgodoses vid Märsta station.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Ur resenärssynpunkt måste byte och en smidig omstigning mellan regionaltåg och SL:s bussar vid Märsta station kunna ske. Idag är tidsmarginalen för dessa byten många gånger för liten. SL-trafiken och regionaltågstrafiken behöver i detta fall på ett bättre sätt samordnas så att en sådan omstigning är möjlig för resenärerna. Kommunen förutsätter att detta behov kan tillgodoses vid Märsta station.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

## **Sollentuna**

Kommunen ser behov av att förstärka busstrafiken mellan de regionala stadskärnorna Kista-Häggvik-Sollentuna, Täby-Arninge och Barkarby-Jakobsberg samt mellan Väsjön och Sollentuna station.

*Svar: Att förstärka och snabba upp busstrafiken mellan nämnda regionala stadskärnorna är tanken med trafikförvaltningens stamnätsplan. I takt med att Väsjöområdet exploateras kommer busstrafiken att förbättras där.*

Det vore bra att om möjligt få in någon extra avgång i morgonrusningen i riktning mot Stockholm och till Arlanda och Uppsala.

*Svar: Denna del av pendeltågssystemet har fått mer trafik redan i T18 då andra delar inte fick så till T20 är detta inte aktuellt.*



Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Darienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

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 noterar kommuns synpunkt och er över resandeunderlaget på linjen.*

I övrigt anser kommunen att linje 627 bör skyltas tydligare i informationssystemen. Exempelvis att bussen går via Täby centrum om Åkerby industriområde är slutstation eller i andra riktningen om Kista är slutstation bör det också stå via Sollentuna station.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar och ser över detta.*

Idag går linje 527 till området via Vaxmora. Kommunen ser att trafiken behöver förbättras redan nu. Förslagsvis läggs avgångar till mellan Väsjön (Södersätra) och Sollentuna station

*Svar: 527 har utökats sedan remissen gick ut.*

Kommunen anser att nuvarande linje 514 bör behålla sin sträckning och turtäthet och att linje 522 fortsätter att trafikera som idag med bibehållen turtäthet.

*Svar: Trafikförvaltningen gör en samlad bedömning av hela regionens busstrafik och kommer i och med det genomföra denna förändring till T20.*

Det är viktigt att linje 516 är kvar i sin nuvarande form för att ha en attraktiv restid med direktförbindelse. Linjen knyter också ihop delar av kommunen från Viby till Helenelund det är en viktig funktion. Många boende i Viby har hört av sig till kommunen, de anser att dagens trafik är för dålig. Denna förändring skulle innebära ännu sämre trafik. Kommunen anser att trafiken bör utvecklas och utökas för att möjliggöra att fler i Viby kan använda kollektivtrafiken för fler av sina resor. Linjen används också som lösning för resenärer när pendeltågstrafiken har störningar.

*Svar: Förändringen på linje 516 kommer genomföras till i T20. Det innebär dock inte en försämring i turtäthet för boende i Viby då linje 525 tar över 516:s tidigare avgångar. Förändringen innebär ett byte vid Norrviken, men genererar ändå en snabbare resa mot stan i de allra flesta fall.*

Förändringen är överlag väldigt otydligt beskriven i underlaget. Många medborgare/resenärer har på olika sätt hört av sig till kommunen och anser att

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Darienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

förslaget är en kraftig försämring. Linje 526 och 607 knyter idag på ett väldigt bra sätt ihop de kommundelarna som inte har direkt närhet till spårtrafik, exempelvis Silverdal, Edsberg, Kärrdal och Sjöberg med spårtrafik, tunnelbanan och direkt förbindelse med centrala Stockholm med attraktiv restid. Linje 607 är också en efterfrågad busslinje för gymnasieungdomar som bor söder om Sollentuna centrum och går på Rudbecks gymnasium som ligger norr om Sollentuna station i anslutning till Sollentunavägen/Danderydsvägen. Ett gymnasium har olika tider och gymnasieeleverna och barn och ungdomar i kommunen använder bussen även på fritiden till aktiviteter i områden som linjen trafikerar. Linjen knyter också stora delar av kommunen till Danderyds sjukhus och Karolinska sjukhuset. Turtätheten på linjen bör förstärkas i rusningen men också kvällstid.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt, förändringen kommer att genomföras till T20. Förändringen ska ge boende i Sollentuna en mer stabil och pålitlig trafik.*

Sollentuna kommun anser att det är av största vikt att alla pendeltägsavgångar stannar på kommunens alla fem stationer, Rotebro, Norrviken, Häggvik, Sollentuna och Helenelund. Turtätheten bör på sikt utvecklas mot 5 minuters trafik när det är möjligt och för att skapa en attraktiv komfortabel kollektivtrafik. Trafiken bör utvecklas till att omfatta hela dygnet och nattrafik bör även utvecklas. Turtätheten till Arlanda och Uppsala behöver utvecklas.

*Svar: Pendeltägsstationerna i Sollentuna har jämförts med motsvarande stationer i andra delar av pendeltågssystemet redan nu en hög turtäthet. Därför ligger en ytterligare förbättrad turtäthet längre fram i tiden. För trafiken på Uppsala och Arlanda finns ett behov att utöka turtätheten. De utvecklingsstegen är förknippade med en del utmaningar avseende infrastruktur och fordon. I Åtgärdsvalsstudie pendeltågssystemet som trafikförvaltningen bedriver tillsammans med trafikverket undersöks bl.a. förutsättningarna för de utvecklingsstegen. Nattrafik på pendeltågssystemet är ett intressant utvecklingssteg med det bör studeras i samverkan med hela trafiksystemet. Detta då nattrafiken ger ganska kraftig påverkan på nattbussnätet. Något sådant uppdrag att studera nattrafiken har inte Trafikförvaltningen i skrivande stund.*

Regionaltåg bör lösa uppgiften att knyta ihop länets mer perifera lägen med olika regionala kärnor, centrala kärnor och nodstäderna i Mälardalen. Sollentuna kommun ser Helenelund som framtida regionaltägsstation. Den regionala stadskärnan Kista-Helenelund-Sollentuna-Häggvik skulle stärkas. Det skulle bidra till mer sammanhängande region som bättre skulle kunna svara upp mot näringslivets behov av kompetensförsörjning, stärka Arlandas roll i regionen och öka andelen hållbara transporter.

Trafikförvaltningen  
TrafikavdelningenSLUTRAPPORT  
2019-11-08Diarienummer  
TN 2018-1821Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Svar: Utifrån de intressentdialoger Trafikförvaltningen för kring pendel- och regionalstågstrafiken drar vi slutsatsen att det dels behövs ett snabbt system som erbjuder korta restider från de yttre delarna av regionen som angör regionala kärnor och regioncentrum. Dels behövs ett turtätt system som erbjuder en god tillgänglighet till de halvcentrala delarna av regionen där bl.a. Sollentuna ligger. Trafikförvaltningen välkomnar Sollentunas inspel vilket ger en möjlighet att bygga en regional målbild för pendel- och regionalstågssystemet som är förankrad med samtliga kommuner som betjänas av pendeltågssystemet. En sådan rollfördelning mellan pendel- och regionalståg är intressant att arbeta vidare med men den ställer nya krav på kapacitetstilldelning och utformning av ytterspårsystemet. Bl.a. behöver ytterligare regionalstågsstationer tillkomma. Förutom det behöver taxefrågan belysas. En regionalstågsstation i Helenelund kan vara intressant i ett längre perspektiv men i närtid finns det sannolikt andra stationer där restidsvinsterna med att använda regionalstågen blir viktigare att använda för att avlasta pendeltågssystemet och erbjuda korta restider. Stationerna i Sollentuna kommun har en hög turtäthet med pendeltågen och i många fall erbjuder stoppendeltåg tillräckligt bra restider för att nå exempelvis Arlanda och Uppsala. Från T22 kommer Mälardalstrafik att bedriva regionalstågstrafiken med egna fordon och en operatör upphandlad i konkurrens. Det ger nya möjligheter till att utveckla trafiken.*

## **Solna**

Stadsledningsförvaltningen vill lyfta fram behovet av pendeltågstrafiken vid Ulriksdals station. Områdena runt stationen – Järvastaden, Bagartorp och Nya Ulriksdal - fortsätter att byggas ut med nya bostäder och arbetsplatsen. Även om det finns ett utbud av bussar i områdena, så är pendeltåget det centrala kollektivtrafikalternativ som står till buds för boende och arbetande i områdena. På sikt behöver därför turtätheten ses över och utökas.

*Svar: Denna del (gren) av pendeltågssystemet har fått mer trafik medan andra delar inte fick så till T20 är detta inte aktuellt. Att det växer är bra att veta och något vi vill ha med i dialogen med er och på grenmötena.*

**Linje 152** Då tvärbanestation Bromma flygplats kommer ligga på Tvärbanans Kista-gren innebär det för Solnas del att en direktförbindelse utgår och ersätts av en lösning där byte krävs. Med tanke på att Solna är en betydande

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Diarienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

besöksdestination och har ett stort utbud av hotellrum innebär förslaget en försämring som inte är acceptabel.

*Svar: Denna förändring kommer inte att genomföras under T20.*

**Linje 503** Detta förslag i kombination med att linje 508 föreslås gå på Bergshamravägen istället för Björnstigen innebär ett kraftigt minskat samlat turutbud för Norra Bergshamra, vilket inte är acceptabelt.

*Svar: Denna förändring kommer inte att genomföras under T20.*

**Linje 113**, med tämligen högt turutbud, föreslås i Solna ersättas av en linje 511 som ska trafikera mindre kapacitetsstarka områden. Den motiveringen bäddar för ett lågt turutbud för den nya linje 511. Att linje 113 inte längre försörjer Huvudsta gör att denna stadsdel förlorar en direktförbindelse till Västerort. Huvudsta tappar också direktkopplingen till Karolinska genom att linje 507 föreslås utgå. Det ger en uppenbar risk för att Solna strand mister en direktförbindelse med buss, som kan innebära en ökad bilpendling till detta viktiga arbetsplatsområde. Stadsledningsförvaltningen avstyrker detta förslag.

*Svar: Denna förändring kommer inte att genomföras under T20.*

Omläggningarna av linje 67 innebär att ingen busstrafik blir kvar på Solnavägen mellan Sundbybergsvägen och Frösundaleden. Detta är en sträcka som Trafikförvaltningen har önskat kapacitetshöjande åtgärder på för framtida stombusstrafik. Att överhuvudtaget inte trafikera sträckan med någon busslinje gör situationen otydlig både för trafikanter och för den långsiktiga visionen om ett stråk med hög turtäthet för buss. Frösundavik får en direktförbindelse till innerstaden, vilket är positivt, men förlorar samtidigt kopplingen till Solna centrum.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens svar.*

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 noterar kommunens synpunkt. Trafikförvaltningen diskuterar gärna frågan vidare med kommunen då det bl. a är en del infrastrukturfrågor som måste lösas.*

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 heltrafiken starta tidigare än klockan 11.00.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.*

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Darienummer  
TN 2018-1821

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.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.*

Linje 540, Universitetet-Tensta centrum, bör övervägas att få jämn 10-minuterstrafik på såväl vardagsmorgnar som vardagseftermiddagars högtrafiktimmor. Däremellan är 15-minuterstrafik tillräcklig.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.*

I södra Solna har staden och Trafikverket enats om att bygga en pendeltägsstation i Huvudsta i samband med utbyggnaden av Mäljarbanan. Den bör på sikt inkluderas i planeringsarbetet, även om det kan komma att dröja till slutet av planeringsperioden (2030).

*Svar: Trafikförvaltningen noterar att region Stockholm inte är en part i den överenskommelsen.*

Eftersom flera av de förslag som läggs fram är identiska med förslag som Solna i flera år har sagt nej till vill stadsledningsförvaltningen inför kommande års remisser uppmana trafikförvaltningen att tillämpa en annan ordning framöver. Trafikförvaltningen bör värdera operatörernas förslag till förändringar och endast skicka de förändringar som förvaltningen själv, efter en egen värdering, anser ska genomföras och på remiss till kommunerna.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

I övrigt verkar paketlösningen i första hand gå ut på att trafikutövaren ska få lägre kostnader till följd av förkortade linjestäckningar och Stadsledningsförvaltningen avstyrker därför förslagen.

*Svar: Ersättningsmodeller i trafikavtal och de effekter sådana ger på trafiken är ett komplext område och att dra de slutsatser som kommunen gör är att förenkla situationen.*

## **Stockholm**

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd anger att stadsdelen är snabbt växande och att det därför är rätt prioritering att stärka kollektivtrafiken i stadsdelsområdet. Buss 153 är viktig och både en avlastning för tunnelbanan samt en viktig tvär-förbindelse. Till dess att Spårväg Syd och Nya röda linjen Älvsjö – Liljeholmen – Fridhemsplan är på plats så måste vi värna om buss 153.

*Svar: Förslaget att lägga ned linje 153 genomförs inte under T20.*

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Diarienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd anser att busslinje 541 idag har en mycket hög belastning och kör oftast med överfulla bussar. Linjen är den enda kollektivtrafik som finns längs sträckan och är nödvändig för att invånarna ska kunna ta sig till arbete och skola. Vidare vill nämnden särskilt trycka på vikten av genomförande av ytterligare avgångar på t-banans gröna linje.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd ställer sig positiv till de förslag som innebär en ökad turtäthet, ökad trafikeringsstid eller effektiviserade linjesträckningar. Nämnden är dock kritisk till indragna busslinjer som inte ersätts över huvud taget utan där resenärer hänvisas till andra färdmedel.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar stadsdelens synpunkt.*

Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor vill framhålla att det finns en otydlighet kring tillgängligheten till vårdinrättningar. Här hade behövts närmare och mer heltäckande analyser och redogörelser liksom hur alla ska kunna guidas genom förändringarna? Rådet vill betona vikten av att inga ändringar sker som kan försvåra tillgängligheten till vårdinrättningarna i regionen.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta. De funktionshindersorganisationer som trafikförvaltningen samarbetar med är också remissinstans på trafikförändringsremissen.*

Kommunstyrelsens pensionärsråd konstaterar att äldreperspektivet är viktigt. Vi uppfattar att det saknas kunskap om hur äldres tillvaro ser ut. Som exempel måste turtätheten till affärer, vårdcentraler och begravningsplatser anpassas till de äldre personernas behov.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Trafiknämnden anger att stadens inriktning är att kollektivtrafikens attraktivitet ska öka. Långsiktiga strategier och tidig medverkan i stadens planeringsarbete är därför viktigt. Nämnden vill understryka vikten av att alla parter är överens om behovet av åtgärder, tidplan och finansiering innan trafikförvaltningen godkänner förslaget och de föreslagna trafikförändringarna träder i kraft.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta och delar bilden av att samsyn behövs.*

## Sundbyberg

Sundbybergs stad hade gärna sett att SLL Trafikförvaltningens förslag angående utbyggnaden av Mäljarbanan och pendeltågstrafikersättning kompletteras med en beskrivning av hur pendeltågstrafikavstängningar ska ersättas på grund av den planerade nedgrävningen eftersom Sundbybergs befintliga bussterminal har begränsad kapacitet som försvårar busstrafiken även nu.

*Svar: Trafiklösningen kommer vara densamma under de närmaste 2 åren. Det fanns en plan att trafikera till Spånga T20, men tydligen kommer arbeten där att förhindra detta vilket gör att planerad lösning ligger.*

Båda paketlösningarna ska gärna kompletteras med en beskrivning av planerad bussvändplats och ytterligare uppställnings- och reglerplatser i Sundbybergs centrum för linjer 113, 129, 504 och 506. Den informationen är speciellt viktig för att planera kollektivstrafiksarbete i Sundbyberg under utbyggnaden av Mäljarbanan som påbörjas under 2019 och kommer begränsa möjligheter att trafikera ett antal gator i centrala Sundbyberg.

*Svar: Dessa förändringar kommer inte att genomföras i T20 pga. problemen med framkomlighet under tiden det byggs om i Sundbybergs C.*

Sundbybergs stad ställer sig negativ till att busslinje 152 planeras att dras in på helger innan tvärbanan är igång det fjärde kvartalet 2020.

*Svar: Förändringar på linje 152 kommer inte att genomföras innan tvärbanan öppnar vid Bromma flygplats.*

Sundbybergs stad vill också understryka behovet av att undersöka om det är möjligt att den nya föreslagna dragningen av busslinje 504 trafikerar Tulegatan och Fredsgatan istället för Vegagatan.

*Svar: Förändring av 504 kommer inte genomföras i T20.*

Sundbybergs stad föreslår att SLL Trafikförvaltningen genomför en samlad bytespunktsutredning för Sundbyberg med fokus på framtida linjestruktur och behov av busstrafik i hela staden ur ett systemperspektiv.

*Svar: Trafikförvaltningen kommer att återkomma med svar på detta.*

Kommunen vill att TF fortsätter utreda förutsättningar för att utveckla befintliga bussnätet i staden och skapa en direktförbindelse mellan Ursvik/Hallonbergen och Arenastaden/Solna station för att förbättra Ursviks/Hallonbergens invånares tillgång till handel- och idrottsverksamheter i Solna samt till pendelstågssträckan Solna station –Märsta/Arlanda C.

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Diarienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Svar: En dialog kring detta pågår. För att underlätta möjligheten att inrätta en ny linje från Hallonbergen till Arenastaden och Solna station behövs en ny vägförbindelse från Örsvängen till Sjövägen.*

Skapa en direktbussförbindelse mellan Stora Ursvik och Lavettvägen för att förbättra Stora Ursviks invånares tillgång till Internationella engelska skolan i Rissne.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.*

Skapa busstrafik mellan Ursvik och Kista centrum i avvaktan på tvärbanans trafikering av denna sträcka.

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

## **Södertälje**

### **Övergripande krav från Södertälje kommun:**

Stombusslinje från Geneta/Ronna till Liljeholmen.

*Svar: Det pågår för närvarande en process om detta där kommunen samt aktuell trafikutförare är några av parterna.*

Pendeltågstrafiken prioriteras högre gentemot fjärrtågen, så att pendeltågen har möjlighet att få attraktiva taglägen och inte drabbas hårdast vid förseningar.

*Svar: Trafikförvaltningen strävar också efter att pendeltågstrafiken prioriteras högre och yttrar detta i samrådet om JNB (Järnvägsnätsbeskrivningen) varje år.*

Regiontågens snabba resor ses i sammanhang med pendeltågstrafikeringen.

*Svar: Utifrån de intressentdialoger Trafikförvaltningen för kring pendel- och regionaltagstrafiken drar vi slutsatsen att det dels behövs ett snabbt system som erbjuder korta restider från de yttre delarna av regionen där Södertälje ligger som angör regionala kärnor och regioncentrum. Dels behövs ett turtätt system som erbjuder en god tillgänglighet till de halvcentrala delarna av regionen. Trafikförvaltningen välkomnar Södertäljes inspel vilket ger en möjlighet att bygga en regional målbild för pendel- och regionaltagssystemet som är förankrad med samtliga kommuner som betjänas av pendeltågssystemet. En sådan rollfördelning mellan pendel- och regionaltag är intressant att arbeta vidare med men den ställer nya krav på kapacitetstilldelning och utformning av ytterspårsystemet. Bl.a. behöver ytterligare regionaltagsstationer tillkomma. Förutom det behöver taxefrågan belysas. I Södertälje ligger dock regionaltagsstationen en bit utanför stadens centrum och stadsbussnätet betjänar inte Södertälje Syd vilket ger långa*



*restider. Därför tror vi att de långa restiderna till/från Södertälje bör utredas i en särskild studie tillsammans med Trafikverket och Södertälje kommun med beaktande av såväl pendel- och regionaltågstrafiken som busstrafiken. Från T22 kommer Mälardalstrafik att bedriva regionaltågstrafiken med egna fordon och en operatör upphandlad i konkurrens. Det ger nya möjligheter till att utveckla trafiken.*

Järna får regiontågsstopp.

*Svar: Principen för regionaltågstrafiken är att erbjuda korta restider för kommuner utanför Stockholms län och vissa utpekade regionaltågsstationer inom Storstadsområdet Södertälje-Stockholm-Uppsala. Järna har genom pendeltågstrafiken ett trafikutbud som motsvarar regionens riktlinjer för kollektivtrafikutbud. Till T20 utökas trafiken under helger till timmestrafik dagtid. För att erbjuda korta restider till regioncentrum finns möjligheten att byta till regionaltåg på Södertälje syd. Ett införande av regionaltågsstopp i Järna skulle dels förlänga restiden för regionaltågen vilket förutom att försämra för Sörmland skulle försvåra tidtabellsläggningen på regionaltågen då det redan nu är svårt att planera in dem med hänsyn till övrig trafik på stambanan. Dels skulle resandeunderlaget minska på Gnestapendeln varför reduceringar av trafiken på densamma skulle behöva övervägas för att behålla en god trafikekonomi.*

I Södertälje testas just nu anropsstyrd trafik. Anropsstyrd trafik kan vara ett bra sätt att komplettera befintlig kollektivtrafik och öka servicenivån på denna, men när den ersätter fasta avgångar blir det enbart en försämring av servicen då flera moment tillkommer för resenären. Om den anropsstyrda kollektivtrafiken däremot erbjuder möjlighet till fler avgångar än idag är det positivt, och skulle välkomnas exempelvis på Mörkö.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Passningen mellan bussar och pendeltåg måste bli bättre. Exempelvis bussarna från Hölö mot pendeltågen i Järna, och buss 787 till mot ankommande pendeltåg.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

De bussar som trafikerar från kommundelarna in till Södertälje centrum och tågstationerna bör få en snabbare rutt inne i Södertälje tätort, för att hålla restiderna nere och få bättre restidskvoter jämfört med bilen.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Färjan över Skansundet bör anpassas till bussarnas ankomst och avgång, på båda sidor av sundet.

*Svar: Trafikförvaltningens sjösektion lämnar över frågan då färjan är en statlig bilfärja (Trafikverket).*

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Diarienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Tullgarn bör trafikeras av fler avgångar, både vardag och helg.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Att trafikförvaltningen ser över utbudet på linje 749 Liljeholmen – Södertälje på vardagar hoppas Södertälje kommun leder till en utökning av trafiken, då linjen idag är överbelastad. Linjen är oerhört viktig för kompetensförsörjningen hos flera av Södertäljes stora arbetsplatser, såsom Södertälje sjukhus och AstraZeneca. Den fyller ett behov av en snabb och smidig resa mellan sydvästra Stockholm och Södertälje, ett stråk där pendeltåget inte utgör ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen. Södertälje kommun vill att linjen får utökad trafik och ett långsiktigt uppdrag som möjliggör för trafikutövaren att satsa på linjen.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Att utbudet behålls är i grunden bra. Många tåg på kvällar och helger körs dock i dagsläget ofta som korta tåg, vilket ofta innebär en oacceptabel trängsel. Fler turer bör köras som långa tåg.

*Svar: Den del turer kommer att ha fått långa tåg i T20 och vi hoppas att det är några av dessa som ni refererar till. Vi följer trängseln och skall se vad vi kan göra utan att påfresta underhållsverksamheten eller planeringen av resurser.*

Att trafiken till Järna utökas på helgerna är mycket glädjande och efterlängtad. Den turtäthet som gällt hittills har varit oacceptabelt låg, och som konstaterats inte i enlighet med de turtäthetskrav som finns. Denna åtgärd bör prioriteras. Det behövs dock fler avgångar till Järna även på vardagarna, speciellt i eftermiddagens rusningstid. Södertälje kommun anser att den utökade trafiken även ska gälla Mölnbo.

*Svar: Trafikförvaltningen uppfyller riktlinjerna för turtäthet i hela länet. Det är mycket trångt på denna del av infrastrukturen i rusningstid. Det krävs mer kapacitet för att köra mer trafik.*

**749 Liljeholmen Södertälje Centrum** Ett mycket välkommet förslag som bör prioriteras. Linjen är oerhört viktig för kompetensförsörjningen hos flera av Södertäljes stora arbetsplatser, då den används av inpendlare till bland annat Södertälje sjukhus, Södertälje science park, AstraZeneca, Scania och Södertälje kommun. Linjen är idag överbelastad med oacceptabel trängsel, och följer inte RiPlans riktlinjer om att busstrafik på väg skyltad högre än 70 km/h ska dimensioneras för att alla ska erbjudas sittplats. Linjen fyller ett behov av en snabb och smidig resa mellan sydvästra Stockholm och Södertälje, ett stråk där pendeltåget inte utgör ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen. Utan linjen riskerar Södertälje att dels få en ökad inpendling med bil, och dels att helt enkelt tappa inpendlare som då kommer att hitta andra arbetsplatser med

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Darienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

bättre pendlingsmöjlighet. Södertälje kommun vill att linjen får utökad trafik och ett långsiktigt uppdrag som möjliggör för trafikutövaren att satsa på linjen.  
*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

#### **754 och 754X Geneta-Pershagen, respektive Södertälje Centrum**

Att linje 754X får fler avgångar är mycket välkommet. 754X erbjuder ett mycket bra komplement till 754 för de i Ronna och Geneta som snabbt vill ta sig till Södertälje C. Att linje 754 slutar trafikera Ottesångsvägen och Törnrosavägen medför att de boende i Karlhov under stora tider av dygnet får en väsentligt sämre service. Dessa hållplatser är dessutom de enda hållplatserna som ligger nära den norra delen av Snäckvikens arbetsplatsområde, med bland annat Biovation park, Scania samt en större förskola. I rusningstid är det endast 15-minuterstrafik på buss 787 i riktningen mot Södertälje centrum, medan de som ska till dessa arbetsplatser får 30-minuterstrafik. Även linje 780 trafikerar med halvtimmestrafik. Detta blir en väsentlig försämring för de som arbetar i norra Snäckviken, och vi riskerar att få mer biltrafik dit. Om ändringen av 754:s sträckning genomförs bör detta kompenseras av att buss 787 får utökade avgångar mot Snäckviken under morgonens rusning, och från Snäckviken under eftermiddagens rusning. Vi har redan väldigt hög belastning på korsningen Enhörnaleden – Strängnäsavägen med långa köer i rusningstrafik. Även som det blir en tidsvinst av att trafikera färre hållplatser lär mycket av den tidsvinsten ätas upp av köerna i korsningen.

*Svar: Förslaget att inte trafikera Karlhov med hållplatserna Ottesångsvägen och Törnrosavägen kommer inte att genomföras till T20.*

**Angående del 1:** Förändringen är inte acceptabel. De som arbetar i den norra delen av Moraberg blir av med sin enda busshållplats. Bland annat Praktiska gymnasiet ligger vid Bovallsvägens hållplats, och skulle vid denna förändring få ungefär en kilometer, istället för 5 minuters promenad som i dagsläget. För den norra delen av Moraberg innebär det att trafikeringen inte blir enligt riktlinjerna i RiPlan. Även boende i Listonhill blir av med sin närmaste hållplats. De boende i Fornhöjden har i dagsläget redan tillgång till en snabb linje till Södertälje centrum, via Östertälje station; linje 759. För de som behöver ta sig till Moraberg finns dock endast linje 758. Linje 758 bör fortsätta göra Moraberg tillgängligt med kollektivtrafik, snarare än att utgöra en expresslinje för boende i Fornhöjden. Möjligen kan en snabbversion av linje 758 införas på sträckan, som vissa turer inte trafikerar dessa två hållplatser. Att helt sluta trafikera Bovallsvägen och Åkerivägen är dock oacceptabelt. **Angående del 2:** Förslaget välkomnas. Trafiksituationen i Moraberg blir allt mer ansträngd, vilket gör det viktigt att kollektivtrafiken har en god service där.

*Svar: Förslaget kommer inte att genomföras till T20*

De som bor i Sandviken får en väsentligt sämre service, och området kommer att bli totalt bilburet. Vägen upplevs av många som för farlig att cykla på, vilket

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Darienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

gör att den som inte har körkort inte har någon möjlighet att ta sig till och från bussen. Det finns andra alternativ som kan utforskas för att få till en trafikering till Sandviken. Exempelvis anropsstyrd trafik med mindre fordon. Linje 787 behöver även få en bättre passning till ankommande pendeltåg.

*Svar: Förslaget kommer inte att genomföras till T20.*

Kollektivtrafiken måste planeras med ett "hela resan"-perspektiv. Trafikslagen ska tillsammans utgöra en helhet som fungerar, och bör planeras tillsammans. Restidskvoterna måste vara konkurrenskraftiga dörr till dörr, inte bara station till station. En resa från Södertälje C till Stockholm C tar 45 minuter, men om resenären måste börja eller avsluta sin resa med anslutande buss, spårtrafik, cykel eller annat blir restiderna snabbt över 60 min och tar ofta dubbelt så lång tid som motsvarande resa med bil.

*Svar: Trafikförvaltningen delar kommunens syn och arbetar, genom våra trafikutövare, för att minska restidskvoterna. Vad gäller passning buss/pendeltåg måste vi dock i vissa fall prioritera vissa stationer framför andra eftersom det i majoriteten av fallen inte fungerar att en buss passar flera pendeltågsstationer.*

## **Tyresö**

**Linje 817 Tyresö kyrka – Raksta** Övervägs att linje 817 även trafikeras under dagtid mellan ca kl 09.00 - 14.00. Kommunstyrelseförvaltningens kommentarer Även detta förslag är mycket positivt och en efterfrågad förbättring för våra boende i Solberga-Raksta Bergholm. Vår förväntning är dock att linjesträckningen (817+875) ska omvandlas till en och samma busslinje utan byte för att främja "hela-resan-upplevelsen".

*Svar: Förslaget kommer att genomföras till T20. Trafikförvaltningen noterar synpunkterna om linjesträckningen.*

Tyresö kommun har i flera år påtalat trängselproblematiken med bland annat stående passagerare och försenade bussar på framför allt busslinjer som trafikerar längs Gudöbroleden och Tyresövägen i rusningstrafik.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

## **Täby**

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

*Svar: Arninge får utökad trafik i och med ny tvärgående linje 612 Danderyd-Arninge-Kista.*

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Darienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

**Busslinje 629 Danderyds sjukhus -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 noterar kommunens synpunkt.*

**Busslinje 615 (Täby C – Arninge/Ullna – Kulla vägskäl)** som i stort har 30-minuterstrafik under dagen. Här finns det ett behov av att öka turtätheten under morgonens och eftermiddagens rusningstrafik.

*Svar: Arninge får utökad trafik i och med ny tvärgående linje 612 Danderyd-Arninge-Kista.*

**Linje 615** Vidare finns det en tur som utgår kl. 07:50 från Löttingelund i riktning mot Täby C. Kommunen undrar om det skulle vara möjligt att låta bussen utgå från Kundvägen istället? Detta skulle bland annat öka möjligheterna för boende i Arninge/Ullna att använda kollektivtrafiken för lämning av förskolebarn placerade i Gribbylund och för elever på skolor kring Täby C att få ytterligare en förbindelse på morgonen.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens fråga och tar den vidare till trafikutövaren.*

Kommunen undrar också om det skulle vara möjligt att få ytterligare en avgång på linje 617 omkring kl 07:30 från Pilotvägen i riktning mot Täby C? Idag går linjen i 30-minuterstrafik vilket gör att avgången 07:19 från Pilotvägen blir orimligt tidigt att åka för elever som går på gymnasierna vid Täby C medan avgången 07:47 blir för sen.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens fråga och tar den vidare till trafikutövaren.*

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 kommunens synpunkt och tar den vidare till trafikutövaren.*

Busslinje 605 bör gå minst var 20:e minut i lågtrafik. Täby kommun efterfrågar även en ökad turtäthet på busslinjerna 609, 610, 614, 616 och 618.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.*

Det finns ett stort behov av en bussförbindelse mellan Arninge/Ullna och Danderyd på nätterna. Idag trafikeras området av busslinje 629 vars sista tur avgår från Danderyds sjukhus kl. 00:12 både på vardags- och helgnätter. Efter midnatt är således boende i Arninge/Ullna-området hänvisade till taxi för att ta sig till och från området, vilket kommunen anser är oacceptabelt.

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Diarienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt till framtida planering.*

Dessutom vill boende i Arninge-Ullnaområdet att linje 615 alltid går hela vägen till Ullna strand och Arninge.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt till framtida planering.*

Kollektivtrafikstråket Vikingavägen/Bergtorpsvägen/Täbyvägen Täby kommun anser därför att det är oerhört viktigt att omgående påbörja arbetet med att förbättra situationen för kollektivtrafiken längs med stråket. 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: Trafikförvaltningen noterar kommunens förslag.*

Sammantaget anser kommunen att linje 613 bör få utökad trafikering på kvällar och helger, bytet mellan linjerna 611 och 614 kortas och att nattbusstrafik införs längs Rösjövägen till hållplats Täbybadet.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt till framtida planering.*

Sammantaget efterfrågar Täby kommun omgående en diskussion kring kollektivtrafiken i västra Täby med TF.

*Svar: Diskussion med kommunen pågår/är påbörjad kring detta.*

**Linje 619** Täby kommun förutsätter att denna linje får utökad trafikering både på vardagar och på helger i takt med att de nya bostäderna kring Näsby slott färdigställs samt för boende i östra Lahäll.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt till framtida planering.*

Idag har busslinjerna 611 och 616 ändhallplats på Odensvägen vid Odens förskola i Östra Byle. Mellan denna hållplats och hållplats Jarlabankes väg på Arningevägen saknas det idag kollektivtrafik. Enligt den av kommunen genomförda trafikmätningen framgår att många Bylebor infartsparkerar vid Täby kyrkby. Om större delar av Östra Byle får kollektivtrafikförsörjning ökar möjligheterna för boende att välja detta färdmedel istället för bilen.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.*

När det gäller Roslagsbanan vill polisen i Norrort tillsammans med Trygg i Täby att den trafikeras till 03:15 på helgnätter eftersom det blir mycket störningar och otrygghet när restaurangbesökare går genom Täby centrum till

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Darienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

nattbusshållplatsen på Attundavägen. En inledande kontakt med TF:s järnvägssektion togs redan under 2017, men än har inget hänt.

*Svar: Resandet nattetid är i regel mycket lågt vilket inte motiverar de merkostnader nattrafik skulle medföra, samt att underhållsarbeten behöver utföras då. Detta stöds av Trafikförvaltningens Riktlinjer för trafikplanering, RiPlan.*

Kollektivtrafiken inom Täby kommun bygger på att alla linjer trafikerar Täby C 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 C för att på så vis korta restiden. I nuläget handlar det främst om nya busslinjer som knyter samman Näsbypark respektive Skarpäng med Roslags-Näsby station

*Svar: Trafikförvaltningen deltar i kommunens projekt angående bytespunkt Roslags Näsby. Bytespunkten kommer dock inte att bli verklighet den närmaste tiden. Vad gäller kortare sikt är möjligheten att byta i Roslags Näsby begränsad.*

Anpassa de lokala busslinjernas tidtabeller för att möjliggöra effektiva byten till de regionala busslinjerna vid Roslags-Näsby trafikplats

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.*

Utöver den redan av trafiklandstingsrådet utlovade linjen till Kista och Solna tycker kommunen att det vore intressant att utreda möjligheterna att låta linje 685 (Åkersberga – Kista C) trafikera Arninge/Ullna-området.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.*

När det gäller kopplingen till Kista tycker vi vidare att det vore intressant att utreda möjligheten att inrätta en linje på sträckan Danderyds sjukhus – Enebybergsvägen – Täbyvägen – Norrortsleden och vidare västerut till Kista.

*Svar: Boende i Skarpäng och längs Enebybergsvägen och del av Täbyvägen har idag linje 613 till Kista. De som bor längs norra delen av Täbyvägen har idag möjligheter att byta vid trafikplats Täby kyrkby till linjerna 685, 686, 687 för resor till Kista. Från december i år även linje 612. Trafikförvaltningen bedömer mot bakgrund av detta att det inte finns tillräckligt resandeunderlag för fler direktbusslinjer till Kista.*

Ett annat sätt att stärka kopplingen väster ut skulle kunna vara att låta linje 627 (Åkerby industriområde – Kista C) trafikera hållplats Runstensrondellen istället för hållplats Näsbydal.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens förslag.*

Ytterligare ett sätt att stärka tvärförbindelserna västerut skulle vara att utveckla Mörby station som bytespunkt mellan Roslagbanan och bussar västerut. Genom

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Darienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

att utnyttja Mörby station frigörs dessutom hållplatslägen vid Danderyds sjukhus som redan idag är hårt utnyttjad.

*Svar: Trafikförvaltningen håller med kommunen om detta. I dagsläget finns dock begränsat med utrymme för mer busstrafik. Vi har därför startat en kapacitetsstudie för bussterminal Mörby station för att bedöma vilket behov som finns i framtiden. Täby kommun kommer att informeras om det fortsatta arbetet.*

**Linje 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 noterar kommuns förslag.*

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.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommuns synpunkt.*

I söder övergår Täbyvägen i Enebybergsvägen när den passerar kommungränsen till Danderyd. Stråket är hårt belastat under framför allt morgonens rusningstrafik och bussarna fastnar i bilköerna vilket leder till kraftigt förlängda restider. Restiden med kollektivtrafiken i relation till bilrestiden är en nyckelfaktor för att göra kollektivtrafiken till ett attraktivt alternativ till bilen. Täby kommun anser därför att det är oerhört viktigt att omgående påbörja arbetet med att förbättra situationen för kollektivtrafiken längs med stråket.

*Svar: Trafikförvaltningen ser mycket positivt på att kommunerna arbetar med förbättrad framkomlighet.*

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

*Svar: En dialog med kommunen pågår i denna fråga. Trafikförvaltningen bedömer att det inte är någon tidsvinst med att låta linje 613 gå via E18 under den tid som vägen byggs om. Det kan dock finnas andra lösningar för att underlätta för resenärer från/till Skarpäng.*

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: Trafikförvaltningen bedömer att det inte är någon tidsvinst med att låta linje 611 gå via E18 under den tid som vägen byggs om. Det skulle även medföra en betydande merkostnad eftersom det behövs busstrafik även på Enebybergsvägen.*



Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Darienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Täby kommun vill avslutningsvis lyfta vikten av att busschaufförerna efterlever regeln om tomgångskörning på maximalt 1 minut. Boende i bland annat Arninge/Ullna respektive Östra Byle upplever sig i nuläget störda av bussar som står på tomgångskörning upp emot tolv minuter, vilket är helt oacceptabelt.  
*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt och tar den vidare till trafikutövaren.*

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. Det behövs också fler bussförbindelser mellan kommunens olika delar och Täby Centrum både under vardagarna och på helgerna.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

## **Upplands-Bro**

**Pendeltågstrafiken – kvartstrafik behövs i Bro** En väl fungerande pendeltågstrafik är ytterst angelägen för invånarna i Upplands-Bro. Många är helt beroende av fungerande pendeltåg för sina dagliga skol- och arbetsresor. Vi fortsätter därför att påminna om hur viktigt det är med tätare pendeltågstrafik i Bro, som idag endast har 30-minuterstrafik. Om tågen går varje kvart istället för varje halvtimme har stor betydelse för kollektivtrafikens attraktivitet. Kvartstrafik skulle underlätta vardagslivet för många resenärer. Det skulle sannolikt också påverka hur många som väljer tåget framför bilen. Pendeltågstrafiken till Bro behöver därför så fort som möjligt utökas från halvtimmestrafik till kvartstrafik. Bro växer också kraftigt, bland annat i direkt anslutning till stationen. Totalt byggs och planeras cirka 4 000 nya bostäder i Bro, varav cirka 3 000 söder om järnvägen i Tegelhagen och Trädgårdsstaden. Antalet presumtiva pendeltågsresenärer kommer sålunda att öka väsentligt. Kapaciteten på Mälarsebanan 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 även innan hela fyrsparsutbyggnaden på sträckan Tomtebodavägen–Kallhäll är klar. Vi noterar att Trafikförvaltningen, i sitt svar på våra synpunkter förra året, skriver att behovet av förtätad trafik till Bro / Bålsta är noterat och kommer att beaktas i arbetet med att realisera Landstingets ambitioner. Man påpekar också att vidare utredning behövs och att det nu sker inom ramen för Trafikverkets åtgärdsvalsstudie (om pendeltågstrafiken i Stockholm). Trafikförvaltningen konstaterar också att Trafikverket nu har kommit överens med Solna stad om en tillkommande pendeltågsstation i Huvudsta, vilket förlänger restiderna och förändrar förutsättningarna. Även detta är ett skäl för fördjupade studier i frågan. Vi förutsätter att behovet av högre turtäthet i pendeltågstrafiken i Bro tas på allvar, bland annat i projektet (åtgärdsvalsstudien) "Utveckling av pendeltågstrafiken i Stockholm" som Trafikverket och Trafikförvaltningen nu arbetar med.

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Diarienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Svar: Trafikförvaltningen hör att ni vill att vi tar er önskan om 15-mintrafik på allvar och det gör vi genom att ta med det i åtgärdsvalsstudien för pendeltågssystemet tillsammans med Trafikverket, som ni nämner. Till denna trafikutökning finns det kopplingar till infrastrukturella satsningar som behövs för att detta skall kunna verkställas, vilket ni redan är medvetna om.*

**Infartsparkeringar** I takt med att kommunen växer och antalet resenärer ökar, blir även behovet av infartsparkeringar större. Bra och trygga infartsparkeringar behövs för både bil och cykel, en fråga som behöver följas upp och diskuteras vidare.

*Svar: Trafikförvaltningen prioriterar ansökningar om medfinansiering för infartsparkeringar i enlighet med Riktlinjer infartsparkering inför Trafikverkets eventuella tilldelning. Frågan diskuteras vidare.*

**Behov av ökad turtäthet på busslinje 556** Även om linje 555 har förlängts till Säbyholm via Rättarboda med varannan tur, vill vi påminna om att även områdena längre ut längs linje 556 har behov av fler turer, framförallt under rusningstid. Detta om kollektivtrafiken ska vara ett rimligt alternativ till bilen för arbetsresande från Ådö och Smidö. Fler turer underlättar också för barn och andra icke bilburna att själva kunna ta sig till olika aktiviteter. Dagens trafik, med endast fem turer i vardera riktningen på vardagar, gör det mycket svårt att resa kollektivt. Det är också ett problem när bussarna inte inväntar försenade tåg tillräckligt länge. Det gör det svårt att våga lita på kollektivtrafiken.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens förslag och ser över resandet.*

Upplands-Bro kommun önskar kvällstrafik på busslinje 558 i Häbo-Tibble och Håtuna.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens förslag och ser över resandet.*

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. Om du inte kan gå i trapporna är du hänvisad till hissen. Är hissen upptagen kan det hända att man missar tåget. Vi hävdar att en översyn av stationens utformning behövs för att möta resenärernas behov. Utöver ombyggnad av befintlig stationsbyggnad ser vi, med tanke på den omfattande bostadsbyggnation som pågår och planeras i Bro, 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. En västlig entré skulle också ge fler möjligheter till bra lägen för infartsparkering. Utbyggnaden av stationen behöver samordnas med effektiva omställningsmöjligheter från buss och en översyn av hur busslinjerna ansluter

till stationen och övriga delar av Bro samhälle. Ett förslag som kommunen lyft i samband med planeringen av området direkt söder om pendeltågsstationen är att en ny västlig entré till stationen samordnas med en passage för busstrafik under järnvägen. Vi kan konstatera att det är flera aktörer inblandade i frågorna kring Bro station, bland annat Region Stockholm, Trafikverket och kommunen. 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. Trafikförvaltningen skriver, i sitt svar på våra synpunkter förra året, att man känner till problembilden och föreslår en förnyad kontakt i ärendet. Kontakt har också tagits för att diskutera problemen. Kommunen ser fram emot fortsatta diskussioner.

*Svar: Trafikförvaltningen ansvarar inte för infrastrukturen vid stationer. För utbyggnad av sekundära entréer är Trafikverket ansvarig.*

*Trafikförvaltningens Riktlinjer för trafikplanering beskriver förutsättningar för en sekundär entré utifrån trafikförvaltningens driftsperspektiv, och enligt denna ska en bemannad entré ha minst 4500 in- och utpassager per dygn genom den nya entrén vara samhällsekonomiskt motiverad. Idag har ca 60 procent av pendeltågsstationerna en entré. Trafikförvaltningen har påbörjat ett principiellt arbete angående sekundärentréer. När det principiella arbetet är genomfört ser Trafikförvaltningen fram emot fortsatta diskussioner med kommunen.*

## **Upplands Väsby**

Kommunen anser att det är viktigt att tidtabellen sammanfaller med sjukhusets öppettider för ökad tillgänglighet till och från sjukhuset för både personal och besökare. Kommunen ser därmed ett behov av utökade avgångar under helgerna för ovannämnda tider för linje 568, Upplands Väsby station – Löwenströmska sjukhuset.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.*

Turutbudet för matartrafiken måste utökas för överflyttning till bil inte ska ske som ett resultat av att skip-stop tagits bort och busslinje 565 har färre turer än tidigare.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.*

Gällande förändringen av linjedragningen av buss 527 blir det en försämring för boende i Fornboda som mister sin koppling till Sollentuna station. Kommunen anser att förändringen inte ska genomföras.

*Svar: Trafikförvaltningen ser över trafiken i hela regionen och kommer i och med det att genomför nämnda förändring i T20.*

Kommunen ser fördelar med rakare linjesträckning avseende linje 684 mellan Täby och Upplands Väsby. Det är bra ur ett regionalt perspektiv där sammankopplingen mellan norrort och Arlanda/Uppsala gynnas. Dock är det ytterst negativt ur ett lokalt perspektiv där ett av kommunens största arbetsplatsområden får sämre kollektivtrafikutbud. Kommunen ställer sig mycket 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) samt att direktkopplingen till Täby försvinner. För att genomföra en förändring av linjedragning på detta sätt vill kommunen att de hållplatser som ges sämre turtäthet ersätts av fler avgångar med andra busslinjer. Möjligheten att byta mellan buss 684 mot Väsby station och buss till Bredden måste förbättras.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt angående turtäthet i Bredden.*

Trafikförvaltningen bör istället öka antalet avgångar som trafikerar Bredden så att den privata busslinjen kan ersättas och därmed skapa ett mervärde för både verksamma och boende längs med de linjer som trafikerar Bredden.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt angående turtäthet i Bredden.*

För att öka incitamenten för att invånare och verksamma i kommunen ska färdas kollektivt krävs att förbättringar tillkommer under högtrafik. Många invånare i kommunen har enbart halvtimmestrafik under högtrafik, vilket föranleder en låg robusthet och svag attraktivitet för kollektivtrafiken.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.*

Kommunen vill också påpeka att remisser gällande förändringar i buss och pendeltågstrafik i framtiden borde hanteras samordnat. Det blir för berörda kommuner svårt att yttra sig över föreslagna förändringar i busstrafiken då det inte går att se hur dessa samspelar med pendeltågstrafiken.

*Svar: Trafikförvaltningen återkommer i frågan.*

## **Vallentuna**

Inför planerad avstängning av Roslagsbanan 2019 och 2020: Kommunen vill framhålla vikten av att ersättningsbusstrafiken fungerar utan störningar under

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Darienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

avstängningsperioderna, vilket inte var fallet under år 2017 då bristerna var mycket stora i ersättningsbusstrafiken. Kommunen efterfrågar en god framförhållning i planeringen och en tät avstängning. Det är även viktigt att krav säkerställs i upphandling av ny operatör.

*Svar: Trafikförvaltningen arbetar tillsammans med trafikutövare och andra intressenter i syfte att utveckla processer kring trafikavstängningar och beställning av ersättningstrafik. Redan nu har planeringsarbetet startats genom att en bussterminal i anslutning till Täby kyrkby kommer att inrättas för ersättningstrafiken 2020.*

Kommunen förutsätter att planerade avstängningsperioder hålls och om möjligt kortas. Avstängningen innebär mycket förlängda restider och olägenheter för kommunens resenärer. En avstängningsperiod in i november månad innebär också risk för vinterföre, vilket visade sig problematiskt för ersättningsbusstrafiken vid föregående avstängning.

*Svar: Trafikförvaltningen försöker alltid att hålla avstängningsperioder så korta som möjligt utifrån de förutsättningar som gäller från fall till fall. Trafikavstängningen 2020 har medvetet förlagts till perioden april till november för att minska risken för negativ påverkan från vinterväglag.*

Ersättningstrafiken längs sträckan Kårsta- Täby Kyrkby bör trafikeras med mindre fordon då det är smala vägar och svårt att mötas med två större fordon.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar önskemålet och för en dialog med trafikutövaren kring vad som är möjligt att genomföra.*

För att resenärerna inte ska påverkas för mycket av avstängningen bör annan linjetrafik förstärkas, exempelvis 610 och 608.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.*

Kommunen vill också framhålla vikten av att det finns infartsparkeringsplatser längs sträckan och ser gärna att trafikförvaltningen säkerställer medfinansiering för byggnation till infartsparkeringar inför avstängningen.

*Svar: Trafikförvaltningen tilldelar inte medfinansiering för infartsparkeringar och kan därmed inte säkerställa att medfinansiering kan ges. Trafikförvaltningen prioriterar dock ansökningar för infartsparkeringar i enlighet med Riktlinjer infartsparkering inför Trafikverkets eventuella tilldelning. Medfinansiering kan inte ges för tillfälliga åtgärder.*

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

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Darienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Svar: Detta önskemål kravställs i den trafikupphandling för Roslagsbanan som för närvarande pågår. Förändringen kan genomföras i slutet av 2021.*

Kommunen vill att Trafikförvaltningen ser över möjligheterna för Roslagsbanan att stanna i Frösunda vid 08:00- tiden. Tåget som avses är det tåg som kommer till Kårsta 08:15. Tåget har tidigare stannat vid Frösunda och det borde vara möjligt att få till ett stopp där, och fortfarande hålla sig till samma tidtabell, eftersom det har varit möjligt tidigare.

*Svar: Trafikförvaltningen tar upp frågan till diskussion med trafikutövaren och ser om det är möjligt att genomföra i relation till övrig tidtabell och tågets vändtid i Kårsta.*

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 noterar kommunens synpunkt.*

Alla turer på linje 610 börjar och slutar vid Rosengården istället för att vända vid Vallentuna station.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.*

Linjerna 524, 662 och 663 får ny hållplats vid Rosengården.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.*

Lindholmen är en av kommunens större tätorter med cirka 1200 invånare och kommunen ser gärna att orten förses med nattrafik.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.*

Linjetrafiken på kommunens landsbygd har i flera fall problem med passningen, exempelvis mellan linje 661 och 668 samt 665 och 667. Detta blir problematiskt när barn får stå och vänta i utsatta lägen eller att sista bussen för dagen har gått. Det är viktigt att passningen ingår i trafikförvaltningens direktiv till operatören.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.*

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. En sådan lösning skulle kunna

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Darienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

överbrygga låna cykelavstånd och mindre utbyggd cykelinfrastruktur på landsbygden.

*Svar: Att ta ombord stora cyklar på Roslagsbanans vagnar är olämpligt pga. vagnarnas funktion och utformning. Vagnarna är smala; gångar och vestibuler likaså. Risk för att cykelkedjor och dylikt smutsar ner resenärers klädsel och vagnens interiör är uppenbar (med hantering av ersättningsanspråk som följd).*

*Konduktörer rör sig ombord och går genom gavelörrarna där så är möjligt (sker inte inom andra spårtrafikslag) och cyklar skulle kraftigt försvåra denna rörelse ombord.*

*Läggolvsdelen i mellanvagnarna är avsedda för barnvagnar, rullatorer, rullstolar och dylikt. Cyklar skulle kraftigt försvåra ombordtagning av dessa tillbehör. Stora cyklar kan äventyra situationen när behovet av snabb utrymning uppstår.*

*Tillåtelse till cyklar på endast en del av sträckan – enligt förslaget norr om Vallentuna – är knepig att hantera. Ska konduktören hinna kontrollera att cykelägaren har lämnat tåget norr om Vallentuna? Vad händer om cykelägaren inte gör det? Hopfällbara cyklar är redan idag tillåtet att ta med ombord på Roslagsbanan och kommer fortsätta vara det. Förslaget avslås därmed enligt motiven ovan.*

För att det ska bli så smidigt för resenärerna under avstängningen som möjligt så får inte andra avstängningar i systemen, exempelvis avstängningen av Mäljarbanan påverka möjligheterna för Vallentunas invånare att få tillgång till attraktiv ersättningstrafik.

*Svar: Trafikförvaltningen delar kommunens syn. I praktiken kan det dock vara svårt att samplanera olika spåravstängningar, dels för att det är olika organisationer som utför dem, dels för att projekten kan få förändrad tidplan. Trafikförvaltningen har nyligen påbörjat ett nytt internt arbetssätt för att bättre samordna och planera bland annat ersättningstrafik vid spåravstängningar.*

## **Vaxholm**

Trafikförvaltningen föreslår förändrad linjesträckning och minskad turtäthet på en av kommunens busslinjer, linje 689. Förvaltningen är positiv till linjesträckningen men är negativ till den minskade turtätheten.

Det är framför allt intressant att införa turer som kan gynna så många resenärsgupper som möjligt – skolungdomar, arbetspendlare och pensionärer. Vaxholms stad anser att förslaget inte har utretts tillräckligt, ett mer konkret förslag bör samrådas med kommunen, ö-borna och övriga intressenter i god tid. Den första morgonturen har redan tagits bort från tidtabellen, sedan den nya

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Darienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

trafikentreprenören tog över trafiken i augusti 2018, det anses därför orimligt att ytterligare en tur ska försvinna och turtätheten försämrats ytterligare.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunen synpunkt. Trafikförvaltningen är dock av den uppfattningen att föreslagen förändring kommer att leda till en större förbättring än den försämring som föreslaget medför. Förändringen kommer att genomföras i december.*

Vaxholms stad ser gärna att man utreder möjligheten till att resa med SL:s periodbiljetter även under sommarsäsongen för att främja ett mer hållbart resande framför privatbilism. Även andra utökningar och förbättringar av båtpendel-trafiken mellan Vaxholm och centrala Stockholm behöver göras framöver.

*Svar: TF genomför en behovsanalys i syfte att utreda trafikbehovet för sjötrafiken från planeringsår 2025 och framåt. Behovsanalysen kan komma fram till att taxan bör utredas.*

Idag har Vaxholms stad ett särskilt avtal med Waxholms Ångfartyg AB gällande en extratur under vår- och hösttidtabell för sträckningen Vaxholm-Norra Tynningö-Ramsö. Extraturen har uppkommit utifrån ett efterfrågat behov från boende på Tynningö och Ramsö. Vaxholm stad önskar att nuvarande extratur ingår i ordinarie turlista då detta är den enda fasta länken mellan öborna och de centrala delarna av deras hemkommun där bland annat viktig samhällsservice återfinns. Det är därför av extra vikt att säkerställa en tät och regelbunden trafikering på sträckan.

*Svar: TF noterar önskemålet. En större översyn av trafiken bör göras då resandeströmmarna ändrats efter införandet av statlig färja mellan Tynningö och Värmdö.*

Kommunen vill gärna få kännedom om vilka enstaka avgångar på linje 2 planeras anlöpa Nyckelviken, när bryggan är färdigställd.

*Svar: TF noterar önskemålet och informerar vid förändring.*

**Linje 682** Vaxholms stad anser att ytterligare en till tur bör införas på morgonen från Överby mot Söderhamnsplan, måndag kl. 09.00 och tisdag – fredag kl. 07.25 eller kl. 07.30. Införandet av ytterligare en tur på eftermiddagar, måndag – fredag, från Söderhamnsplan mot Överby som avgår kl. 14.10 är också önskvärt för att minska restiden hem genom att slippa bytet vid Engarn.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.*



Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Diarienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

**Linje 681** Vaxholms stad ser gärna att ytterligare en tur införs på eftermiddagen som avgår kl. 15.10 från Söderhamnsplan mot Kulla vägskäl.  
*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.*

**Linjer 670/680** Vaxholms stad anser att det är orimligt många turer som dras in, en förändring måste ske. Hur många turer som ska dras in, under skolornas lov dagar, bör utredas i samråd med kommunen för linjerna 670 och 680. Den rådande situationen där ca 40-50 % av samtliga turer dras in är en orimligt hög siffra. Vaxholms stad vill betona att det skapar frustration bland resenärerna, trafiksäkerheten ifrågasätts och hur det på längre sikt kan bidra till att resenärer väljer att köra bil istället för att resa med bussen.  
*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt och ser över trängseln på linjerna.*

**Linje 688** Vaxholms stad ser gärna därför att ytterligare två turer införs på eftermiddagen, med avgång från Söderhamnsplan, kl. 17.25 och kl. 18.25. Avgångarna är anpassade utifrån när linje 670 ankommer till Söderhamnsplan och vägfärjans avgångstid som trafikerar fjärden mellan Vaxön och Rindö. Och förlänga morgonturen med avgång kl. 06.55 från Oskar-Fredriksborg till Söderhamnsplan.  
*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.*

## Värmdö

Utanför kommunens centrumområden måste kollektivtrafiken vara så attraktiv att det är möjligt att arbetspendla, det innebär bra turtäthet mellan kl. 07-09, då räcker det inte med en buss per timme. Övrig tid på dygnet utanför centrumområdena borde ett försök med anropsstyrd trafik kunna prövas från Hemmesta vägskäl och Brunn.  
*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt och förslag.*

SL:s policy "sitt i nitti" måste följas. Det är inte acceptabelt med stående resenärer på motorvägsbussarna. Stående passagerare förekommer dagligen på i princip alla linjer någon gång under dagen i båda riktningarna.  
*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens svar. En del av de förändringar som sker i T20 är kopplade till denna fråga.*

För skärgårdstrafiken bör basturlistan gälla året om för att förenkla resandet. Det medför problem för boende, turister och näringsliv när turlistan ändras under året. Is-turlistan bör bara användas när det ligger is.  
*Svar: Trafikförvaltningen noterar önskemålet att korta ner is-perioden.*

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Diarienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

De tillgänglighetskrav som är satta av trafikförvaltningen genom upphandlingar måste efterlevas.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten. I och med införandet av nya trafikavtal 2019/2020 kommer tillgängligheten att förbättras avsevärt.*

Helgturlistor och anpassade tider för helgerna bör införas för att undvika trängsel och negativ bild och upplevelse av resan.

*Svar: Med helg förstår TF önskemål om införande av särskilda turlistor för storhelger. Försök gjordes till midsommar 2019 med en planerad utökning av trafiken som enbart kommunicerades digitalt. Resultatet positivt, utvärdering pågår.*

För att förhindra att skärgårdsbor flyttar från öarna pga att det inte går att pendla till fastlandet/Stockholm på ett rationellt sätt är det av största vikt att invånarna och företagarna i skärgården kan erbjudas effektivare kollektivtrafik för att möjliggöra studier, arbetspendling till och från skärgården och för att kunna ta del av fastlandets utbud. Detta löses genom kortare pendlingstider från och till kärnöarna. Minst en av de två avgångarna på morgonen från skärgården ska trafikeras med en snabbare båt.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar önskemålet i kommande översyn av trafiken.*

Linje 13 Stockholm/Boda – Svartsö – Södra Ingmarsö Linje 14 Stockholm/Sollenkroka – Möja Linje 17 Stavsnäs – Nämndö – Saltsjöbaden Förslagen ovan är bra för att förbättra skärgårdstrafiken. Värmdö kommun anser dock att skärgården är i behov att utökad trafik både sommar- och vintertid för att möjliggöra en levande skärgård. Lägg till en tur på lördagar förmiddag till exempel kl. 11 från Sandhamn och de andra kärnöarna. Detta för att göra det attraktivt att komma och besöka och övernatta på ön. Båten går idag kl 07:30 vilket inte gynnar övernattande gäster, hotell och restauranger. Synpunkter har inkommit att trafiken bör förbättras till Harö och Hagede och om båtbyte krävs i Sandhamn så bör båtarnas tidtabeller synkroniseras för att minimera väntetider. Detta då direktförbindelsen med Waxholm och Stockholm har försvunnit.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar de olika önskemålen. Vad gäller en samordning mellan kommunal kollektivtrafik och kommersiell trafik så finns idag inga möjligheter till en effektiv synkronisering, då de senare har en betydligt kortare planeringshorisont.*

Linje 423 Medborgarplatsen – Gustavsbergs Lugnet Värmdö kommun håller med om att det är bra att ytterligare avgångar sätts in på linje 423. Som kommunen framfört tidigare är så är det önskvärt att linjen blir dubbelriktad

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Darienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

och har en tidtabell som möjliggör resande under hela dagen. Om linje 423 blir dubbel-riktad har kan kommunen ha möjlighet att anlägga en infartsparkering i Ekobacken. För att samhällsnyttan för infartsparkeringen ska bli tillräckligt stor krävs utökad trafikering med linje 423.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar önskemålet.*

**Linje 428X Slussen – Björkviks brygga Linje 429X Slussen – Idalen  
Linje 430X Slussen – Eknäs brygga Linje 467 Gustavsbergs centrum  
– Brunn**

Värmdö kommun har under många år efterfrågat bättre trafik för Ingarö och det är bra att det nu sker en förstärkning. För att få ett bättre nyttjande av infartsparkeringarna i Brunn så krävs det att trafiken är tät och att X-bussarna trafikerar Brunn till sen kväll, ca 22.30. Ett argument från boende på Ingarö för att de inte använder infartsparkeringarna i Brunn är att turtätheten till Värmdö marknad är bättre. Infartsparkeringarna i Brunn har idag låg beläggning medan Värmdö marknad alltid är fullbelagd från tidig morgon.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens svar.*

**Linje 429X Slussen – Idalen Linje 430X Slussen – Eknäs brygga**

Värmdö kommun stöder förslaget då det inkommit synpunkter från boende i Eknäs att de vill slippa åka Fågelviksvägen i rusningstid. Förslaget är komplext och svårt att effektbedöma. Det är viktigt att förslaget arbetas igenom noggrant så att det inte uppkom-mer negativa konsekvenser för boende utmed linjerna 429 och 430.

*Svar: Denna förändring kommer inte att genomföras under T20.*

*Trafikförvaltningen noterar kommunens svar.*

**Linje 474 Slussen – Hemmesta vägskäl** Värmdö kommun tycker det är mycket glädjande att trafiken förstärks på stombuss 474 för att komma till rätta med att det är stående på bussen på väg 222. Det är inte acceptabelt att det är stående på motorvägsbussarna och det uppfyller inte trafikförvaltningens policy "sitt i nitti". Värmdö är dock kritisk till att den inomkommunala pendlingen mellan Hemmesta och Gustavsberg försämras ytterligare då turtätheten försämras. Det har inkommit klagomål från invånare på de tidigare försämringarna som skett. Turtätheten på 474 är viktig för medborgare boendes på Värmdölandets möjligheter att ta sig kollektivt till Gustavsberg och den offentliga service, kultur- och idrottsverksamhet och kommersiella utbud som finns där. Försämrad turtäthet riskerar att leda till ökad personbilsanvändning för inter-kommunala resor med köbildning som följd vilket också kan komma att påverka de direktlinjer till Slussen och Centralen som trafikerar delar av vägsträckan negativt.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens svar.*

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Darienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Utökad dubbelriktad trafik på linje 420 efterfrågas för att få ett snabbt och direkt resande till Nacka Sjukhus, Ektorps centrum samt ytterligare en koppling till tvärbanan.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens önskemål.*

Värmdö kommun har möjlighet att anlägga en infartsparkering i Ekobacken. Om buss 423 får en dubbelriktad och förbättrad turtäthet skulle infartsparkeringen bli ett viktigt komplement till övriga infartsparkeringar i Gustavsberg. Utan utökad trafik på buss 423 finns det inte förutsättningar för att bygga en infartsparkering vid Ekobacken.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens önskemål. Linje 423 får utökad turtäthet på eftermiddagen genom två nya avgångar inrättas under T20.*

Värmdö kommunen ser positivt på att trafikförvaltningen förstärker många avgångar för att förbättra arbetspendlingen. Men det återstår en hel del åtgärder för att underlätta det inomkommunala pendlandet till arbete, skola och fritidsverksamheter.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar önskemålet till kommande arbete.*

*Trafikförvaltningen Skulle vilja föra dialog med kommunen om hur detta kan hanteras även i dialogen med utförare av busstrafik för att ha effekt.*

## **Österåker**

Linje 12 Stockholm-Vaxholm-Husarö föreslås samordnas med trafiken på linje 36 Åsättra-Husarö. Det framgår inte om detta innebär ,er eller mindre trafik. Österåkers kommun vill inte att detta innebär försämrade trafik till/från Åsättra. Österåkers kommun vill också lyfta fram att trafiken på Åsättra inte ska minskas sommartid utan behålla samma antal turer som under höst-/vinter- och vårperioderna.

*Svar: TF noterar önskemålet och ser idag inga planer för neddragning av en trafik där resandeunderlaget konstant ökar. 2019 infördes på försök ytterligare en söndagsavgång, vilken föreslås bli permanent.*

Tunnelbanans röda linje kan få förändringar i takt med att nya fordon sätts i trafik. Österåker kommun ser det som mest prioriterat att kunna utöka turtätheten i högtrafik på Mörbylinjen, där stor trängsel råder på sträckan T-centralen-Tekniska högskolan.

*Svar: C30 kommer att introduceras succesivt på hela röda linjen, alla linjer till dess att all trafik utförs med C30-fordon enligt plan. Ev. förändringar i trafikutbudet styrs av behovet inte av antal fordon. För närvarande finns inga förändringar planerade.*

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Darienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Linje 508 bör dock förlängas till Mörby station för att förbindelsen även ska komma Roslagsbanans resenärer till del.

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

## **HSO**

Tiderna vid omstigning ses över mellan buss, båt och spårbunden trafik

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Skyltning och information ges på ett tydligt och lätt sätt

*Svar: Trafikutövaren har ett helhetsansvar för information om trafiken i sitt avtalsområde. Det innefattar t.ex. information om utökad trafik, nya linjesträckningar, tidtabellsförändringar samt även vid akut uppkomna förändringar av trafiken. De avgör även vilka informationsinsatser som är lämpliga, (ibland efter samråd med TF) beroende på hur omfattande förändringarna är. Stora omfattande förändringar läggs även ut under rubriken Aktuellt på sl.se. Trafikförvaltningen har i samverkan med funktionshindersorganisationerna tagit fram ett nytt skyltprogram som fortfarande utvärderas och förbättras bland annat genom återkoppling från HSO-medlemmar i resursgruppen.*

Tiden vid av- och påstigning vid spårbundentrafik utökas

*Svar: Tiden för pendeltågen sätts i samråd med Trafikverket och hur det påverkar resten av systemet. Det finns inga planer att utöka denna för pendeltågen. Tiden för övriga spårsystem setts utifrån hur det påverkar resten av systemet samt vad som behövs för en robusttrafik.*

Personalen får tillräcklig information för att förstå de svårigheter som personer med funktionsnedsättning kan ha i kollektivtrafiken framför allt vid omstigning.

*Svar: All kundnära personal hos trafikförvaltningens entreprenörer får en obligatorisk utbildning om bemötande och tillgänglighet. Utbildningen syfte är att ge insikt och förståelse för resenärer som är i behov av extra hjälp och stöd och därmed öka såväl tillgängligheten som tryggheten och attraktiviteten i SL:s och Waxholmsbolagets kollektivtrafik. Ansvarig för utbildningskrav i tillgänglighet/bemötande har identifierat att det uppstår problem vid såväl planerade- som akuta trafikavstängningar som särskilt behöver beaktas på utbildningen. Alla nya trafikavtal innehåller därför krav att trafikförvaltningen ska godkänna utbildningens innehåll (såväl teoretiskt som de praktiska övningarna). Samtidigt pågår en ständig dialog med samtliga entreprenörer genom samverkan med funktionshindersorganisationerna och*

*då är dessa problem ofta upp på dagordningen. I Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning ställs krav på såväl utbildningens innehåll samt på ersättningstrafikens hantering, riktlinjen och dess innehåll utvecklas kontinuerligt och trafikförvaltningen kommer att se över innehållet för att se om det finns behov av att texten kompletteras/förtydligas.*

Bussar, tåg och båtar är tillgängliga.

Svar:

*Busstrafik: Alla ordinarie bussar är tillgängliga enligt de standards som finns i branschen. 99,95% av bussarna har låggolv/lågentré (1 buss på Ornö som fortfarande är höggolv men den byts ut i september 2017, den har hiss). Alla bussar har rullstolsramper, yttre destinationsutrop/inre hållplatsutrop och de har prioriterade sittplatser. Spårtrafik:*

*För lokalbanor är alla fordon tillgängliga i enlighet med RiTill med följande undantag: X10p där det ibland förekommer problem med fotstegen.*

*Trafikförvaltningen arbetar aktivt för att hitta en lösning på detta. Även för fordonstyp C10-C11 finns brister eftersom PIS (Passenger Information System) saknas helt. Pendeltåg: Samtliga pendeltåg är byggda enligt de normer och regler som gällde vid aktuell tidpunkt. Det innebär bl. a att det är skillnad mellan X60/A och X60B vad gäller handikappanpassning. X60B har byggts enligt EU 1300/2014 (motsvarande krav fanns inte när X60/A byggdes) där krav ställs för personer med funktionsnedsättningar och för personer med nedsatt rörlighet, det innebär bl. a fler säten markerade, större utrymmen i fordonens vagnsändar, och fler och tydligare dekaler. Vidare finns det på X60B rörliga fotsteg vid de främre dörrparen i fordonets bägge ändar. På vissa stationer (ca 10st) uppfyller de rörliga fotstegen det som krävs. Ramper har levererats, men det finns problem med var i fordonen de kan placeras. Ett alternativ kan vara att placera ramperna på de 10 utpekade stationer som där ramper behövs. I avvaktan på svar så för tyvärr resenären i behov av ramp hänvisas till nästa avgång då stationen trafikeras av X60/A.*

*I X60/A finns markerade platser enligt det regelverk som gällde då. Dessa fordon har ramper ombord. Under hösten 2017 kommer tryckknapparna för dörröppning att bytas ut mot en mer taktill knapp med bättre kontrast.*

*Båttrafik: I alla våra tidtabellshäften finns också en enkel beskrivning av tillgängligheten på de flesta av de fristående entreprenörernas fartyg.*

*Waxholmsbolaget äger idag ett tjugotal fartyg som går i trafik i Stockholms skärgård. De är alla utrustade med en bred och stabil landgång. Dessutom*

Trafikförvaltningen  
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2019-11-08

Diarienummer  
TN 2018-1821

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*finns fartygets besättning alltid till hands, både ombord och vid på- och avstigning.*

*Det betyder att resenärer med lindrigare rörelsenedsättning och de som använder en lätt och smidig rullstol, i stort sett kan resa med alla våra fartyg. Även resenärer som använder eldriven rullstol har möjlighet att komma ut med de flesta av våra skärgårdsbåtar, men vi rekommenderar ändå våra moderna fartyg där tillgängligheten och utrymmet är störst. Här finns minst en tillgänglig toalett och ett minimum av trösklar. På de äldre fartygen, klassiska Norrskär, Storskär och Västan, är tillgängligheten något sämre och det krävs större rörlighet av passageraren. I Waxholmsbolagets trafik ingår även ett antal fartyg som ägs och drivs av fristående entreprenörer. Bland dem är tillgängligheten mer varierande.*