

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

INFORMATIONSÄRENDE
2021-01-11
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2019-1180

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

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

Trafiknämnden
2021-02-16, punkt 13

Information om remissynpunkter på trafikförändringsremissen (T21), december 2020 – december 2021

Ärendebeskrivning

I detta informationsärende svarar trafikförvaltningen på remissinstansernas yttrande på föreslagna trafikförändringar inför trafikåret 2021.

Sammanfattning

I detta dokument presenteras en sammanställning av de synpunkter som inkommit från remissinstanser avseende trafikförvaltningens förslag på trafikförändringar inför T21. Remissinstanser är länets kommuner samt de funktionshindersorganisationer som trafikförvaltningen samarbetar med. Merparten av förslagen på trafikförändringar remitterades i februari 2020. 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 (T21), december 2020 – december 2021

David Lagneholm
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

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.sll.se

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT
2021-01-07

Diarienummer
TN 2019-1180

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

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

Remissynpunkter på trafikförändringsremissen T21 december 2020 – december 2021

I detta dokument presenteras en sammanställning av de synpunkter som inkommit från remissinstanser avseende trafikförvaltningens förslag på trafikförändringar inför T21. Remissinstanser är regionens kommuner samt de funktionshindersorganisationer som trafikförvaltningen samarbetar med. Merparten av förslagen på trafikförändringar remitterades i februari 2020. 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

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.sll.se

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT
2021-01-07

Diarienummer
TN 2019-1180

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Om Trafikförvaltningens mötesforum med kommunerna	3
Generella frågor och svar	4
Gemensamt remissvar från Södertörn	5
Botkyrka	6
Danderyd	7
Ekerö.....	8
Haninge	9
Huddinge	12
Järfälla	13
Lidingö.....	14
Nacka	16
Norrtälje	18
Nynäshamn.....	19
Salem	20
Sigtuna.....	21
Sollentuna.....	22
Solna	23
Stockholm.....	25
Sundbyberg.....	27
Södertälje.....	27
Tyresö	29
Täby	30
Upplands-Bro	31
Upplands Väsby.....	32
Vaxholm.....	33
Värmdö	33
Österåker	34

Om Trafikförvaltningens mötesforum med kommunerna

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

Trafikförvaltningens mötesforum med kommunerna



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

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

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

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

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT
2021-01-07

Diarienummer
TN 2019-1180

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

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.

Gemensamt remissvar från Södertörn

Den långsiktiga inriktningen ska vara att de regionala stadskärnorna Flemingsberg, Haninge, Kungens kurva och Södertälje knyts samman med attraktiv kapacitetsstark kollektivtrafik. Det är därför angeläget att planerade stombusslinjer enligt Stomnätsplanen startas snarast. Vi anser också att det ska finnas valmöjligheter, så kallad parallelltrafik, mellan spår och buss. Det skapar en robusthet i kollektivtrafiksystemet vid störningar som gör att fler människor kommer se kollektivtrafiken som ett tillförlitligare alternativ än bilen.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering. Utmaningen med att starta en stomlinje tidigare är bl. a framkomligheten samt kapacitet på terminaler längs hela den tänka linjesträckningen. Vad gäller parallelltrafik innebär det ökade utgifter för trafikförvaltningen som kan vara svåra att motivera i vissa lägen.

Förutsättningarna för att införa stombussar på E4/E20 mellan Nykvarn/Södertälje-Kungens kurva-Liljeholmen bör utredas i syfte att koppla samman kärnor och målpunkter såsom Södra Porten i Botkyrka samt minska restiderna.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering.

I avvaktan på färdigställandet av ny infrastruktur, t ex Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn bör delsträckor av samtliga planerade stombusslinjer och andra satsningar startas tidigare. Utöver det anser vi att en utredning bör startas för stråket mellan Nykvarn-Östertälje och vidare mot Haninge/Nynäshamn för att hitta en attraktivare linjedragning än tidigare förslag till stombusslinje.

Svar: Det kan givetvis finnas skäl för att starta trafikering tidigare, men att göra detta parallellt på flera delsträckor innebär också större utgifter samt ej nödvändigtvis effektiv trafik, vilket omsätts i högre kostnader. Likväl kan denna trafik i ett utbyggnadsskede drabbas av dålig framkomlighet pga. färdigställandet av infrastruktur.

För Gullmarsplan visar analyser på en kraftigt ökad efterfrågan på bussresor, vilket ställer stora krav på utformning och lokalisering av nya Gullmarsplan. Under den långa tid då tunnelbanans utbyggnad pågår behövs en temporär

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT
2021-01-07

Diarienummer
TN 2019-1180

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

lösning som fungerar för de busslinjer som har störst behov, dvs de busslinjer som kommer till och från Tyresö, Haninge och Nynäshamn. Det är av största vikt att det i samband med ombyggnationen av Gullmarsplan också tillskapas ytterligare busslinjer med fler målpunkter.

Svar: Ett framtida Gullmarsplans utformning och exakta lokalisering är i nuläget ej klart och har stora osäkerheter. På trafikförvaltningen pågår utredningar om hur reseefterfrågan skall hanteras och trafiken kunna vara utformad just för att hantera denna fråga.

Generellt önskar Södertörnskommunerna att motiven till förändringar i kollektivtrafikens utbud tydligare anges i remissen. Det skulle underlätta dialogen mellan kommunerna och regionen och skapa större acceptans för och medvetenhet om de prioriteringar som måste genomföras.

Svar: Trafikförvaltningen tar till sig av kommunens synpunkt och utvecklar texten i kommande remiss.

Botkyrka

Anropsstyrd trafik behövs även i Tullinge under lågtrafik vardagar mellan kl. 20-23, samt helger. I Huddinge kommun finns anropsstyrda bussar i vissa stadsdelar, som är uppskattade och fungerar bra. Detta behöver även införas i Botkyrka kommun.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering.

Kommunen önskar ökad turtäthet i trafiken mellan norra Botkyrka och Tumba. Det är av stor betydelse för Botkyrkas medborgare att kunna förflytta sig mellan norra kommundelen och den södra kommundelen och omvänt. Detta föra att bryta segregationen, främja en aktiv fritid och för det lokala näringslivet.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering.

I Uttran längs strandvägen bor cirka 550 vuxna. Minsta underlaget för att trafikera en busslinje är enligt Ribuss mellan 400 – 570 invånare. En variant av närtrafiklinje som körs med mindre bussar borde inrättas.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering.

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT
2021-01-07

Diarienummer
TN 2019-1180

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Det är av stor betydelse att busslinjer som ansluter till, eller avgår ifrån Tullinge station, har passning med pendeltågen. Idag finns tidtabeller där bussar anländer någon minut för sent eller har avgått någon minut innan pendeltåget anländer till Tullinge station. Busslinjen till Tullinge kyrka avgår 1 minut före pendeltåget från Stockholm anländer till Tullinge station. Det gäller även bussen till Riksten som avgår 1 minut före pendeltåget inkommer till stationen.
Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.

Danderyd

Danderyds kommun anser att trafikförvaltningen i ett större perspektiv ska utöka trafiken för samtliga av de lokala busslinjerna, det vill säga linjerna 601, 602, och 606.

Svar: Någon utökning av trafikutbudet kommer inte att genomföras till T21.

Linje 601 trafikerar i Ekbackeområdet via hållplatsen Ekbacken. En högre turtäthet och en mer attraktiv tidtabell än idag efterfrågas, speciellt på förmiddagen mellan 7.34 och 9.24 (då inga turer finns) och eftermiddagen 15.22 och 18.32 (då inga turer finns) för både skolbarn och yrkesarbetande.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt. Turtäthet utöver avtalets minimiutbud styrs av trafikutövaren.

Linjen ska åter trafikeras via Svanholmsparken eftersom Tranholmen under senare år har fått fler fastboende. Närmaste busshållplats för boende på Tranholmen ligger cirka 1,5 km från ön, vilket gör att buss inte är ett attraktivt alternativ.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering.

På linje 602 bör turtäthet utökas från dagens halvtimmestrafik under rusningstid till 15-minuterstrafik.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering. Turtäthet utöver avtalets minimiutbud styrs av trafikutövaren.

På linje 602X, som under vardagar trafikerar sträckan mellan Sättra äng och Danderyds gymnasium, finns idag en enda avgång under morgonen och tre på eftermiddagen vilket innebär en stor begränsning i utbudet. Danderyds kommun anser att fler avgångar bör erbjudas under morgonen och ytterligare

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT
2021-01-07

Darienummer
TN 2019-1180

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

en avgång efter kl. 16.00. Samtidigt ser kommunen också ett stort behov av att linjesträckningen för 602X angör Mörby Centrum.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering. Någon utökning av trafikutbudet kommer inte att genomföras till T21. Linjen är inte planerad att angöra Mörby centrum.

Linje 601 behöver synkroniseras på ett bättre sätt med linje 602 vid Djursholms torg för att möjliggöra bättre anslutningar.

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

Ekerö

Det är fortfarande otydligt hur linjeföringen och hållplatsangöringen kommer att påverkas av byggaktiviteterna i samband med nybyggnationen av Tappströmsbron. Hållplatslägen väster om Ekerövägen kommer att flyttas till söder om Bryggavägen. Ekerö kommun undrar fortfarande hur hållplatserna kommer att användas. Vi anser att det är nödvändigt att omgående stämma av denna förändring så att trafikeringen och resenärsmiljön kan balanseras.

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.

Sedan december 2019 körs linjerna 176 och 317 via Ekebyhov och Ekvägen i stället för Ekerö centrum. Som anledning angavs trafikstockningar på vissa tider vid centrumslingan och Ekerö centrum vilket leder till ökade restider. I vårt yttrande om T20 har Ekerö kommun rekommenderat emot denna förändring. Ekerö kommun önskar därför att linjesträckningen av 176 och 317 ses över snarast för att skapa en bättre tillgänglighet av Ekerö centrum, mer pålitlig tidhållning, minskade restider och säkrare trafiksituation.

Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten. Linjesträckningar för 176 och 317 kommer inte att förändras i T21.

Linjerna föreslås slås ihop till en linje och förlängs till Brommaplan. Hållplatsen vid Solbacka befinner sig dock i vändslingan (sluthållplats för 176) och det händer ofta att bussar 316 och 317 kör förbi hållplatsen i riktning mot Svanhagen utan att stanna för passagerare. Här behövs ett nytt hållplatsläge där resenärer mot Svanhagen och Brommaplan kan invänta bussen på ett säkert sätt för att möjliggöra den nya linjedragningen.

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT
2021-01-07

Diarienummer
TN 2019-1180

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten.

Paketlösning linjer 302, 303, 305 och 342: Kommunen vill snarast ta upp dialogen med Trafikförvaltningen och bussföretaget för att stämma av starthållplatsen och turtätheten. Förutsättningen är ju att linjer 302 och 305 körs parallellt. Det kommer att finnas restidsvinster för alla om 305 inte angör Knalleborg och 302 inte trafikerar genom Närlunda. Dessutom får turtätheten av och anslutningar till linje 303 ses över nu när ett ordentligt tillskott av verksamhetslokaler i Jungfrusunds sjöstad kommer tas i bruk. Detta kommer att leda till ett större transportbehov mot Jungfrusund på morgonen, och mot centrum och Brommaplan på eftermiddagen.

Svar: Trafikförvaltningen tar med synpunkterna till trafikutövaren och välkomnar dialog i befintliga forum.

Ekerö kommun föreslår att försökslinjen 350 kommer fortsättas 2020 ut och kommer att ingå i T21.

Svar: Linje 350 kommer att utvärderas under 2021.

L 89: Turtätheten bör under högtrafiken matcha efterfrågan, och borde tidtabellen vara likadant på sommar- och vintersäsongen så att en tydlig kontinuitet skapas mot resenärer.

Svar: TF tar med sig frågan. Då L89 är en pendelbåt och behov av resor under pendlings tid minskar under sommaren och ökar på andra tider på dygnet, så är dagens tidtabell lagd efter det.

Haninge

Kommunstyrelseförvaltningen finner det oklart varför olika avtalstyper används för olika trafikområden och kommuner samt vad effekten av detta blir. Innebär till exempel incitamentsavtal att företagsekonomi i större grad styr utbudet av kollektivtrafik? Då kan det finnas risk att Haninge kommuns invånare får sämre kollektivtrafikutbud i vissa områden än motsvarande områden med produktionsavtal, vilket inte är acceptabelt. Trafikförvaltningen bör förtydliga varför olika typer av avtal används och varför det ena väljs före det andra i de olika trafikområdena.

Svar: Samtliga avtal, oavsett ersättningsform till trafikutövaren, har minimitrafik som ska uppfyllas. Trafikförvaltningen har i uppdrag av trafiknämnden att tillse att så sker genom bland annat kontinuerlig, rigid

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT
2021-01-07

Darienummer
TN 2019-1180

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

avtalsuppföljning. Detta för att alltjämt säkerställa att en genomgående välgrundad, tillgänglig och driftsäker kollektivtrafik i hela regionen.

Syftet med avtal, som baseras på resande, är att ge trafikutövaren incitament att öka resandet med kollektivtrafiken. Skillnaden mellan avtalen är att trafikutövaren i ett incitamentsavtal har större ansvar att se över trafiken, medan trafikutövaren i andra former av avtal i större utsträckning regleras av trafikförvaltningen. Uppkomsten av olika former av trafikavtal i regionen har sin grund i att trafikavtalen tecknats under olika perioder och löper över lång tid. Det är trafikförvaltningens mening att rådande trafikavtal uppfyller de krav tillika behov som föreligger vad gäller dels den sammantagna kollektivtrafikförsörjningen i regionen dels utifrån de beslut som fattats i trafiknämnden som trafikförvaltningen har att verkställa och förvalta.

Kommunstyrelseförvaltningen är positiv till att sträckningsstudien mellan Tyresö C – Handen för stombusslinje J som har genomförts. Att den mer detaljerade sträckstudien inte ska genomföras förrän 2021 anser förvaltningen är för sent, arbetet bör startas omgående. Trafikeringen av denna delsträcka bör förberedas för start tidigare än hela linjen, som är beroende av Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm är färdigbyggda. Den vidare sträckningen mot Huddinge är givetvis av största vikt och initialt bör stombusslinjen kunna ha en tillfällig lösning i väntan på färdigbyggandet av Tvärförbindelse Södertörn.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering. Stomlinje J är en av de mer, om inte den mest komplexa av de framtida regionala stomlinjerna. Den har en stor mängd beroenden, varav en stor del av detta är både målpunkter och framkomlighet, liksom pågående projekt. Rent generellt för att starta en stomlinje krävs mycket god tillgodosedd framkomlighet.

L 19: Den unika skärgårdsmiljön vid Huvudskär, med Skärgårdsstiftelsens vandrarhem, är ett välbesökt och uppskattat besöksmål i skärgården. Det samma gäller för Fjärdlång där kommunen har ett vandrarhem. Kommunstyrelseförvaltningen anser att trafikeringen ska kvarstå samt att linjen bör passera Fjärdlång.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.

L 19: Kommunstyrelseförvaltningen månar om tillgängligheten till Utö och dess verksamheter. Trafikförvaltningens förslag anger inte motiv eller statistik över

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT
2021-01-07

Diarienummer
TN 2019-1180

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

antalet resande under de angivna helgerna, varför det är svårt att konstatera rimligheten i förslaget.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.

L 19 och 20: Kommunstyrelseförvaltningen tolkar det som att det är turerna till bryggan Ornö kyrka och Lättinge brygga som kommer att minska. Detta vore i så fall klart olyckligt för främst näringslivet. De senaste åren har bensinmack och kiosk öppnat vid bryggan Ornö kyrka och restaurangen har ny ägare. Längre söderut finns både hotell och bed and breakfast-verksamhet. Vidare är avståndet från bilfärjans anslutning vid Hässelmara till Kyrkviken cirka fem kilometer, vilket inte är rimligt för passagerare från Dalarö utan bil.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.

Kommunen har idag inte budgeterat för en upprustning av hållplatsen vid Söderby gård. Kommunstyrelseförvaltningen önskar därför en dialog med Trafikförvaltningen i god tid inför förslag om nya linjesträckningar som kräver ombyggnad av busshållplatser. Korsningen Söderbyleden/Österport (infart till Ica Maxi och Biltema) är också föremål för diskussioner om förbättrad framkomlighet. En ombyggnad av busshållplatsen måste därför också ske i samverkan med en eventuell ny lösning för korsningen.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering.

Förvaltningen motsätter sig förslaget med borttagen linjesträckning mellan Svartbäcken och Brandbergen C, som föreslås bli ersatt av linje 809. Det framgår inte om sträckningen för linje 809 i så fall kommer att ändras så att den passerar Brandbergen C. Så är inte fallet idag till skillnad från buss 807. Om buss 807 dras in enligt förslaget måste buss 809 få ny linjesträckning förbi Brandbergens C istället för Brandbergens industriområde.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering.

För kommunstyrelseförvaltningen är det oklart hur denna korta förlängning av linje 808 kompenserar för bortfallet av linje 806. För att undvika alltför långt gångavstånd för de boende i Söderby måste linje 808 förlängs till åtminstone Järnåldersringen eller helst Myrdalsringen.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering.

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT
2021-01-07

Diarienummer
TN 2019-1180

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Kommunstyrelseförvaltningen har i tidigare remissvar framfört önskemål om att trafikförvaltningen bör överväga möjligheten att förlänga en befintlig busslinje 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 noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering.

Kommunstyrelseförvaltningen anser att det finns skäl för Trafikförvaltningen att ta höjd för förbättrad busstrafik till och från Runstens gård i Grödinge. I området bor idag cirka 160 personer och inom en femårsperiod kommer cirka 600 personer bo och verka i området.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering.

Huddinge

Busstrafiken till snabbtågsstationer behöver tills vidare stärkas upp för den östra kommundelen.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.

Huddinge kommun anser att det är av högsta vikt att utreda en direktbuss från Länna och Skogås mot söderort för att skapa en attraktiv och robust kollektivtrafik. 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: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering.

I och med att Tvärförbindelse Södertörn öppnar kommer det gå att stärka kollektivtrafiken mellan de regionala kärnorna på Södertörn genom t ex linje 865, som finns utpekad som stombusslinje i stamnätsplanen för Stockholms län. I arbetet med Tvärförbindelsen är det viktigt att planeringen av en konvertering av linje 865 till stombusslinje görs tillsammans av Trafikverket, Trafikförvaltningen, Huddinge och Haninge kommun.

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT
2021-01-07

Diarienummer
TN 2019-1180

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering.

Kommunen anser att Trafikförvaltningen bör se över passningen mellan spårbunden trafik och busstrafiken, speciellt i de Östra delarna av kommunen och Segeltorp. Det är även önskvärt med ett jämnare flöde av bussavgångar på matarbussarna, där flera linjers avgångar idag kommer väldigt nära in på varandra.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering.

Kommunen har tidigare föreslagit att Trafikförvaltningen bör överväga att införa anropstörd trafik till vissa områden i kommunen med låg turtäthet. Områden så som Gladö kvarn skulle kunna vara pilotprojekt för detta. Ett alternativt förslag är att busslinje 744 som stannar i Balingsnäs förlängs till Gladö Kvarn under rusningstrafik.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering.

Kommunen önskar att närtrafik 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 inför framtida trafikplanering.

Järfälla

Kommunen föreslår att tillkommande linje, Närbusslinje Kalhäll, bör trafikera Bolinder strand – 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.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering.

Veddestabron är under produktion och planeras vara färdigställd sommaren 2022. Kommunen föreslår att trafikförvaltningen redan nu ser över om linjedragning behöver anpassas vid öppnandet sommaren 2022. Linjer som

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT
2021-01-07

Diarienummer
TN 2019-1180

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

trafikerar mellan Stora torget och Barkarby station bör läggas om till att använda Veddestabron istället för Barkarbybron då förväntad restid är lägre.

Svar: Nobina ser över utbudet på linje 550 och en eventuell förlängning av 175 till Barkarby station.

På bron är det även önskvärt med en tillfällig hållplats för det exploateringsområde (BAS Barkarby) som ligger vid brons östra fäste (detaljplan Barkarbystaden II) då planerad hållplats mitt på bron inte kommer användas innan Barkarby bytespunkt är färdigställt. Då det planeras skolverksamhet i fastigheten anser kommunen att det finns behov av närhet till kollektivtrafik, då detta är en samhällsviktig funktion.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering.

Lidingö

Det förekommer idag stor trängsel både på Lidingöbanan och på bussar, framförallt nära broarna. På Lidingöbanan kan tåg vara fulla redan vid Dalénum på väg mot Ropsten under morgonens rusningstid. Det är även många invånare som blir stående i Torsvik på väg mot Ropsten och ser flera bussar passera fulla. Detta har påpekats vid flera tillfällen tidigare och det är nu hög tid att detta problem åtgärdas.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.

Förslaget till ny ringlinje passerar och knyter ihop centrala Lidingös stora bostadsområden, såsom Dalénum, Högsåtra, Hersby, Mosstorp, Gångsåtra, Hersby Åker, Bo Gärde, Näset, Islinge, Lidingö centrum, Torsviks centrum, Herserud, Baggeby, Bodal och Larsberg. Eftersom ringlinjen går på vägar som redan trafikeras med tung trafik krävs begränsade åtgärder för att etablera en ny busslinje. Befintliga hållplatsen kan i stor utsträckning användas. Ringlinjen ersätter linje 233 och 238.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens förslag.

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.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT
2021-01-07

Diarienummer
TN 2019-1180

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

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 kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering.

Elfviklandet har intensiv fest-/kursgårdsverksamhet med många arbetande och besökande. Lidingö stad ser gärna att trafikförvaltningen ser över hur tidtabellen kan utökas under tidig morgon och sen kväll, både för besökande och för de som arbetar i området.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.

Lidingö stad vill, om förslaget med ringlinje förkastas av trafikoperatör, ha tillbaka nedlagd busslinje 233.

Svar: Trafikförvaltningen har ej för avsikt att återinföra linje 233.

Turtätheten för buss 238 bör, om förslaget med ringlinje förkastas av trafikoperatör, avgå oftare än en gång i timmen på vardagar, speciellt från Larsbergs brygga. Vi ser gärna trafik med 20-minutersintervaller på helger. Buss 238 måste också gå senare på vardagskvällar, en extra tur bör läggas till efter det som motsvarar linjens sista tur i dagsläget och en hållplats vid AGA/Dalénum för linjen i anslutning till Lidingöbanan borde inrättas.

Svar: Linje 238 har högre turtäthet än entimmestrafik redan idag både på vardagar och helger. Den går allt som oftast med 30-minuterstrafik. Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.

Vi anser att det vore olyckligt om angöring av Frösviks brygga skulle dras in. Härigenom skulle möjligheterna för många människor att ta sig till Bogesundslandet försämrats avsevärt, inte minst gäller detta cyklister och rekreations-/fritidsresor.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.

Lidingö anser att det är aktuellt med en stomnätsbuss som trafikerar Lidingö, och då främst dess norra delar. Att erbjuda kollektivtrafik utan byten är attraktivt och att ge den möjligheten till resenärer ser vi som ett effektivt sätt att öka marknadsandelen för kollektivtrafik. Här föreslås en förlängning av Stombuss linje 6 till Rudboda via Lidingö centrum.

Svar: Det finns många önskemål om förlängning av stomlinje 6. Det finns i trafikförvaltningens långtidsplanering att stomlinje 6 ska förlängas. Men detta kräver mycket god framkomlighet, då bla. denna linje kör genom tätbebyggt område, liksom centrala delar av Stockholms innerstad där

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT
2021-01-07

Diarienummer
TN 2019-1180

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

framkomligheten bitvis är mycket dålig. Att dessa sträckningar blir bättre är en förutsättning för att linjen skall kunna förlängas. Dock ser trafikförvaltningen ingen anledning att stomlinje 6 skulle förlängas till Rudboda då underlaget inte förmodas finnas.

Det förekommer idag stor trängsel både på Lidingöbanan och på bussar, framförallt nära broarna. På Lidingöbanan kan tåg vara fulla redan vid Dalénum på väg mot Ropsten under morgonens rusningstid. Det är även många invånare som blir stående i Torsvik på väg mot Ropsten och ser flera bussar passera fulla. Detta har påpekats vid flera tillfällen tidigare och det är nu hög tid att detta problem åtgärdas.

Svar: Trafiken på Lidingöbanan utökas från 10-minuterstrafik till 7,5-minuterstrafik i högtrafik och från 20 till 10-minuterstrafik i mellantrafik vardagar från december 2020.

Staden vill markera vikten av att löftet om spår city måste förverkligas och vidare att trafikförvaltningen säkerställer att ett investeringsbeslut fattas och att arbetet snarast påbörjas.

Svar: ÅVS kollektivtrafikförsörjning av norra Djurgårdsstaden har rapporterats i SLL trafiknämnd. Trafikförvaltningens slutsats är att kollektivtrafikförsörjningen bör bygga på en paketslösning baserad på en sammankopplad spårväg mellan Spårväg City och Lidingöbanan. Förvaltningschefen har getts i uppdrag att inleda dialog med berörda kommuner (Lidingö och Stockholm). För frågor om dialogen hänvisas till trafikförvaltningens ledning och/eller den politiska ledningen trafiknämnden vid region Stockholm

Lidingö vill se att Trafikförvaltningen initierar studie för hur Lidingöbanan kan dras om via Lidingö centrum.

Svar: Det har gjorts ett par studier. Om kommunen önskar att något initiativ tas till vidare arbete bör det initieras av Lidingö. Trafikförvaltningen är alltid öppen för dialog om så önskas.

Nacka

Det är mycket angeläget att bostadsområdet Tollare får busstrafik snarast möjligt. Kommunen kommer tillsammans med entreprenören som bygger ut området tillse att vägbredden på ett avsnitt i området justeras under kommande höst så att det tillgodoser trafikförvaltningens riktlinjer på vägbredd för busstrafik. Därmed kan busstrafik till området komma igång när T21 startar i december 2020.

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT
2021-01-07

Diarienummer
TN 2019-1180

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Svar: Trafikförvaltningen har för avsikt att först kontrollera att de justeringar Trafikförvaltningen vilkorat medelst provkörning med buss. Därefter har Trafikförvaltningen för avsikt att provtrafikera området i olika faser och årstider för att försäkra sig om att fullgod framkomlighet råder. Därefter kan ordinarie trafik komma igång.

Kommunen önskar att trafikförvaltningen ser över trafikeringen av befintliga busslinjer kring Orminge centrum på grund av rådande ombyggnation. Redan nu och under byggtid kommer infartsparkeringarna att flyttas till Ormingeringen och Skarpövågen, där det med fördel vore bra om busstrafiken kan få utökad turtäthet eller fler avgångar.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför kommande trafikplanering i närtid.

Önskemål finns om att förbättra turtätheten och antalet avgångar, främst på eftermiddagar, på linjerna som går till och från Cityterminalen. Alla dessa busslinjer är mycket uppskattade och välanvända av Nackaborna.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering.

Kommunen önskar att trafikförvaltningen utreder möjligheten att utöka turtätheten på linje 442.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering.

Busslinje 405 är en uppskattad linje och en förlängning av den så att den trafikerar Nacka sjukhus är angelägen. Vidare önskar kommunen att turtätheten och antalet avgångar på linje 402 ökar i och med att Kvarnholmen växer. Kommunen föreslog inför 2020 att det bör utredas att inrätta en ringlinje på Sicklaön som skulle koppla ihop Kvarnholmen, Finnboda, Sickla och centrala Nacka (Nacka Forum). Det förslaget ligger kvar liksom att utreda möjligheten att trafikera Skönviksvägen förbi entrén till Nyckelvikens naturreservat.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering.

L 55: Kommunen ställer sig positiv till förslaget. Förändringen innebär en försämrad turtäthet för resenärerna, vilket kommunen är negativ till och önskar att detta utreds ytterligare.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT
2021-01-07

Darienummer
TN 2019-1180

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

L 443: Kommunens ställer sig tveksam till förslaget om indragna turer på eftermiddagar då det finns behov att utöka turtätheten på linjen, men välkomnar i övrigt de föreslagna förändringarna om utökad turtäthet.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.

Trafikeringen på linje 801 behöver utökas. Det finns även en problematik kring att bussen inte angör vid vändplanen i Hedvigslund.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.

840: Kommunen ställer sig positiv till förslagen om utökade turer, men önskar även utökad turtäthet på vardagar i rusningstid då bussarna ofta är fulla.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.

En utökad turtäthet på linje 465 är önskvärd liksom att bussen går via Jarlabergsvägen.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering.

Norrtälje

Linje 676 ska anpassas att vara till för resande till och från Norrtälje kommun. Trafikförvaltningen måste i kommande trafikavtal tydliggöra att linje 676 är till för resande till och från Norrtälje kommun och ta fram en ersättning till operatören som baseras därefter. . 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 kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering.

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

Svar: Vid trafikstart av det nya trafikavtalet tillkommer sådan trafik.

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

Svar: Önskemålet kan framföras i kommande remiss av kollektivtrafikplanen.

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT
2021-01-07

Diarienummer
TN 2019-1180

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Under morgon- och eftermiddagstrafik har linje 657 och övriga stadslinjer 30-minuters trafik. En stor majoritet av resenärerna på linjerna är föräldrar och skolbarn. De linjer som trafikerar förskolor och skolor behöver 15-minuters trafik under morgon och eftermiddag.

Svar: Linje 657 får utökad trafik från dec 2020 under eftermiddagsrusningen.

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.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt, tyvärr medger inte bryggornas beskaffenhet och djup trafik med isgående tonnage vilket omöjliggör trafik under period med is.

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

Svar: Fordonen körs med 100% fossilfria drivmedel och följer gällande lagar och regler för bullernivåer.

Norrälje kommun har ställt sig positiva till föreslagna förändringar i trafiken T21. Utöver detta har kommunen lämnat en rad förslag och önskemål om framtida trafikering, trafikförvaltningen har tagit del av dessa och tar med sig synpunkterna till framtida planering.

Nynäshamn

Matartrafiken till pendeltågsstationerna har potential att utvecklas och väcker idag många frågor från allmänhet. Kommunen har en stark önskan om att kommunen, trafikförvaltningen och trafikoperatören inleder en specifik fördjupad dialog angående passning mellan buss och pendeltåg och vid vilka stationer detta bör ske. Kommunen noterar att buss 854 idag passas vid Gröndalsviken för pendeltåg till/från Stockholm för resenärer som åker till/från Sjögången. Fler avgångar är önskvärda på kvällar och helger för att tillgodose fler personers vardagsbehov av kollektivtrafiken.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering.

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT
2021-01-07

Darienummer
TN 2019-1180

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Linje 861 (Nynäshamn-Gullmarsplan) bör kompletteras med ett antal omvända avgångar för att underlätta arbetspendling in till kommunen.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering.

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

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering.

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 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: Utbudet på Nynäsbanan motsvarar beläggningen relativt väl. Genom att Jordbro, Vega, Skogås och Trångsund betjänas av tåg som utgår från Västerhaninge samtidigt som tågen från Nynäshamn inte stannar på de stationerna fås en jämnare fördelning av resenärer mellan tågen. Skulle Nynäshamntågen få fler uppehåll, skulle de bli hårt belastade samtidigt som tågen som utgår från Västerhaninge får relativt få resenärer.

Snabbtågssupplägget motiveras dels av att få en jämnare beläggning på tågen, dels av ambitionen att hålla samman regionen och erbjuda rimliga restider för de som bor längst ut i länet. Ytterligare utökningar av pendeltågstrafiken fram emot 2030 skulle kunna vara motiverade givet att de resandeprognoser som gjordes före coronapandemin fortfarande är giltiga. De utökningarna skulle till viss del vara rimliga att förlägga på Nynäsbanan, men de kräver antagligen att fler tåg tillförs pendeltågsflottan. I regionens investeringsplan fram till 2030 finns inga sådana medel avsatta, samtidigt som regionens ekonomiska situation är ansträngd.

Salem

Kommunen vill ha tätare avgångar för busslinje 731. Dessutom vill kommunen att linjen trafikeras kvällstid och på helger.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT
2021-01-07

Diarienummer
TN 2019-1180

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Det är en försämring att busslinje 745 förlängs från Mosshagen till Uttran i båda riktningarna, bussen riskerar att vara ännu mer fullsatt från Mosshagen.

Svar: Trafikförvaltningen delar inte Salems farhåga. Trafikförvaltningen ser inte att förlängningen av linjen med en hållplats innebär en försämring.

Sigtuna

Ur resenärssynpunkt måste byten och en smidig omstigning mellan regionaltåg, pendeltåg 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.

Svar: Dagens passning är oftast lagd mellan 6-10 minuters bytestid mellan SL buss och SL pendel. Det finns passningskrav mellan SL:s trafik, gällande regionaltågen så ska Mälardalstrafik skriva ett nytt avtal om Movingo-samarbete med SJ för trafiken T22, vilket kan komma att påverka denna trafik.

I remissen redovisas att Trafikförvaltningen avser att fortsatt köra pendeltågstrafiken i enlighet med samma utbud som under T 20 med justerade avgångstider vilket är ett utbud som kommunen finner oacceptabelt.

Svar: Trafikförvaltningen har gärna en kompletterande dialog om vad i lämpligt forum.

Kommunen anser att en utökning av pendeltågstrafiken till 10-minuterstrafik, varav två avgångar med s.k. skip-stop från stationerna i Märsta och Rosersberg snarast måste införas.

Svar: Trafikförvaltningen har ett samarbete med Trafikverket kring pendeltågstrafikens utveckling där även regionaltågstrafiken beaktas. Pendeltågstrafiken till Märsta är svår att utveckla utan ytterligare investeringar i infrastruktur och fordon. En utvecklad regionaltågstrafik som kan möta delar av kommunens önskemål skulle kunna vara enklare att genomföra.

Det är 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.

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT
2021-01-07

Diarienummer
TN 2019-1180

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering.

Behov- och omfattning av servicelinjer behöver utredas och utvecklas inom såväl Märsta och Valsta som Sigtuna stad.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering.

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: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering.

En översyn av tidtabellerna för landsbygden bör också göras i syfte att bättre matcha skolornas scheman. Det finns idag exempel på att sista bussen gått innan skolan slutar vilket omöjliggör för skolbarnen att ta sig hem via kollektivtrafiken.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering.

Sollentuna

Kommunen anser att förändringarna av linje 516, 526 och 607 som genomfördes till T20 ska återställas till tidigare linjesträckningar. Viby och Edsberg behöver ha direkttrafik till centrala Stockholm.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering. Nämnda linjer kommer inte att ändras i T21.

Det är svårt att frigöra central mark i kommunen för bussar och trafikupplägget där samtliga bussar vänder på Sollentuna stations bussterminal skapar brist på yta. Trafikförvaltningen efterfrågar ytterligare ytor vid bussterminalen, men kommunen har inte tillgång till ytterligare markytor mellan järnvägen och befintlig bebyggelse i dagsläget. Eftersom bristen på yta delvis är en konsekvens av planeringen av kollektivtrafiken så bör lösningen också i första hand ligga i en annan trafikplanering av busslinjerna.

Svar: Sollentuna station är en viktig mål- och bytespunkt för busstrafiken. I denna är samverkan mellan kommunen, trafikutövaren och trafikförvaltningen är stor betydelse.

Solna

En förkortning föreslås av linje 152 så att den endast trafikerar sträckan Liljeholmen-Solna centrum, vardagar i rusningstrafik. Det innebär att Solna tappar en direktförbindelse till Bromma flygplats. Solna stad motsätter sig förslaget då kommunen är en betydande destination för näringsliv och evenemang.

Svar: I och med att Tvärbanan öppnar för trafik till Bromma flygplats får linje 152 en annan funktion och därmed annan trafikering.

507: Neddragning av denna busslinje gör att delar av Huvudsta kommer att förlora en direktförbindelse till Karolinska sjukhuset och innerstaden och ersätts av en lösning där byte krävs vid Solna centrum. Direktförbindelsen mellan innerstaden och Tomtebodavägen är av stor vikt för de nya arbetsplatser som etablerats där samtidigt som Karolinskaområdet är en viktig arbetsplats och målpunkt för Solnaborna i Huvudsta.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.

Vidare befärar vi att neddragning av 507 kan medföra kapacitetsproblem på busslinje 506 där bussar kan bli fullbelastade utan en utökad turtäthet. Förvaltningen tycker att linje 507 spelar en viktig roll vid sidan av linje 113 särskilt på sträckan Tomtebodavägen-Västra skogen. Det gäller generellt, men särskilt om det visar sig att Trafikförvaltningen inte genomför förändringen med att trafikera Ingentingområdet pga. av eventuella framkomlighetsaspekter.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.

152: Det är inte tydligt i förslaget hur den exakta trafikeringen föreslås att vara. Gäller förändringen endast vardagar, eller även helger? Med tanke på att Solna är en betydande destination för näringsliv, evenemang och besöksnäring och har ett stort utbud av hotellrum, innebär förslaget en försämring som inte är acceptabel.

Svar: I och med att Tvärbanan öppnar för trafik till Bromma flygplats får linje 152 en annan funktion och därmed annan trafikering. Linjen kommer att trafikeras under rusningstid måndag - fredag.

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT
2021-01-07

Diarienummer
TN 2019-1180

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Staden ser det som mycket värdefullt att Frösunda och Solna station har kvar stadiga förbindelser till Nya Karolinska. Om Trafikförvaltningen motsätter sig att återinföra linje 67 till Solna så borde ett alternativ vara att utöka linje 508:s turutbud, gärna på hela sträckan, men i andra hand mellan Frösunda och Karolinska.

Svar: Linje 67 planeras inte att trafikera Sona. Linje 508:s utbud planeras inte att förändras till T21.

Trafikförvaltningen bör överväga att förlänga linje 6 till Solna centrum. Med en sådan förlängning knyts stombusstrafiken till såväl tunnelbanans blå linje som till tvärbanan. Att införa denna förlängning har Trafikförvaltningen tidigare motsatt sig med hänvisning till att Solnavägen kommer att kantas av nybyggnadsprojekt som kan vara framkomlighetshämmande. Som en lösning på det kan en interimslösning vara att gå via Sundbybergsvägen för att minimera körsträckan på Solnavägen. När utbyggnaderna är klara längs Solnavägen kan linjen få sin slutgiltiga sträckning via Solnavägen och Frösundaleden.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering. Förutom erforderlig framkomlighet behöver även frågorna kring vändmöjlighet och reglermöjlighet i Solna centrum för linjen 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. Linje 502 är oförändrad i T21.

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 502 är oförändrad i T21.

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. Linje 502 är oförändrad i T21.

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT
2021-01-07

Diarienummer
TN 2019-1180

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Stockholm

Enskede Årsta Vantörs stadsdelsnämnd vill poängtera vikten av kollektivtrafikförsörjningen till och från Östberga som är en av förvaltningens mest isolerade stadsdelar.

Svar: Trafikförvaltningen noterar nämndens synpunkt.

Älvsjö stadsdelsnämnd önskar se bättre tvärförbindelser i söderort, och högre turtäthet på bussarna. I Älvsjö, och framför allt i Solberga, växer befolkningen snabbt eftersom många nya bostäder byggs i dessa områden. Nämnden anser att det behövs tätare trafik under en stor del av dagen för att komma till rätta med problemen med överfulla bussar där inte alla kommer med.

Svar: Trafikförvaltningen noterar nämndens synpunkt inför framtida trafikplanering.

Linje 54 föreslås trafikera Storängsvägen och ersätta linje 55. Det är Kungliga Djurgårdsförvaltningen som är väghållare för Storängsvägen och diskussioner kring att öppna den för busstrafik behöver tas med dem. Den nya sträckningen för linje 54 missar också hållplats Storängsbotten som används av resande som ska till ridanläggningen samt i framtiden till de bostäder som staden bygger i detaljplan Ängsbotten. Det innebär också att en ny hållplats måste byggas.

Svar: Förslaget som beskrivs i remissen skrevs innan Keolis hade kännedom om att Kungliga Djurgårdsförvaltningen inte kommer att göra hela Storängsvägen farbar. Förslaget har arbetats om och linje 54 kommer att gå samma väg som linje 55 på sträckan Östermalms idrottsplats - Mottalavägen. Därmed kommer hållplats Storängsbotten att trafikeras och någon ny hållplats behöver ej byggas.

Trafikförvaltningen uppger ofta i kommunikation med staden att bytespunkt Odenplan är överbelastad. Trafikkontoret vill därför lyfta att om buss 50 får ny ändhållplats på Odenplan så påverkas kapaciteten negativt pga. reglertid etc. Kontoret anser att det borde studeras om en annan sluthållplats vore lämpligare för bussen.

Svar: Trafikförvaltningen noterar nämndens synpunkt inför framtida trafikplanering.

Trafikkontoret anser också att det skulle kunna vara intressant att åter trafikera Vanadisvägen och pendeltågets norra uppgång med buss för att avlasta Odenplan.

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT
2021-01-07

Diarienummer
TN 2019-1180

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Svar: Trafikförvaltningen noterar nämndens synpunkt inför framtida trafikplanering.

På Lindhagensgatan 76 finns stadsdelsförvaltningens kontor som bland annat handlägger ärenden inom äldreomsorg och socialtjänst och dessutom ligger skatteverket och försäkringskassan på samma adress. Utifrån detta vill förvaltningen understryka vikten av att det finns tillfredsställande bussförbindelse till denna adress som innehar viktig service till kungsholmsborna.

Svar: Trafikförvaltningen förvaltningens synpunkt. Hållplats Lindhagensgatan kommer att trafikeras av linjerna 405 och 74 under dagtid. Dessutom ligger tunnelbanestation Thorildsplan i närheten på ett avstånd om ca 250 meter.

Förvaltningen vill återigen uppmana till senare avgångar, trafikering till Mälarhöjdens ridskola i Sättra sträckan Mälarhöjden – Värberg, flytt av busshållplatsen närmare ridskolan för linje 135 samt efterfrågar trafikering till Sättrastrandsbadet vid slutet av Alsättravägen.

Svar: Vad gäller trafikering av Sättra ridskola samt Sättrastrandsbadet medger inte dagens infrastruktur detta. Trafikförvaltningen behöver veta vart hållplatsen önskar flyttas för en vidare dialog.

Förvaltningen uppmanar Trafikförvaltningen att ur ett jämställdhetsperspektiv särskilt se till behovet av trafikering till Mälarhöjdens ridskola med linje 135 sträckan Mälarhöjden-Värberg med ett lämpligt antal turer under eftermiddag och tidig kväll. Unga flickors upplevelse av trygghet på väg till och från stallet måste prioriteras av alla instanser.

Svar: Utbudet på eftermiddag och tidig kväll är idag var 30e minut och uppfyller Trafikförvaltningens riktlinjer. Trafikförvaltningen noterar dock förvaltningens synpunkt inför framtida trafikplanering.

Blå och röda linjen trafikeras idag delvis av de äldsta typerna av tunnelbanevagnar. Det framkommer inte i remissen om de nya tunnelbanetågen kommer att trafikera dessa linjer. Förvaltningen anser att det vore önskvärt att det är dessa vagnsmodeller som ersätts av de nya tågen snarast.

Svar: De nya tunnelbanefordonen kommer successivt att introduceras i trafiken i takt med fordonsleveransen under de närmaste åren och de äldsta fordonen kommer att fasas ut så snart det är möjligt. Inledningsvis kommer

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT
2021-01-07

Darienummer
TN 2019-1180

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

de nya fordonen att introduceras på den röda banan vilket möjliggör att flera av de näst modernaste fordonen, C20, skulle kunna trafikera den blå banan.

För många boende i villaområdena Långsjö och Herrängen är linje 144 viktig. Förvaltningen vill lyfta fram behovet av tätare trafik både mitt på dagen då många äldre och funktionshindrade reser, samt på kvällarna då många resenärer upplever det som otryggt att behöva stå och vänta länge vid Älvsjö station. Förvaltningen föreslår att samtliga turer från Gullmarsplan går vidare till Fruängen, istället för att varannan tur i lågtrafik vänder i Älvsjö.

Svar: Trafikförvaltningen noterar förvaltningens synpunkt.

Sundbyberg

Sundbybergs stad vill att buss 506 fortsätter till Odenplan genom Solna Kyrkväg och Karolinska vägen för att undvika dubbeltrafikering av Karolinska vägen samt att bibehålla direkt koppling till Karolinska sjukhuset Norra där det ligger många arbetsplatser samt finns bland annat närakut för vuxna och barn.

Svar: Denna förändring kommer inte genomföras i T21, då förändringen ingår i en paketlösning som förutsätter god framkomlighet för buss i Ingentingsområdet. Trafikförvaltningen tar med sig kommunens synpunkt om paketet blir aktuellt framöver.

Kommunen vill att eventuella negativa konsekvenser av förändringen av linje 152 ses över, när tvärbanan tar över trafikeringen till Bromma flygplats.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.

Sundbyberg stad har utöver ovan remissvar lämnat ytterligare förslag och önskemål om framtida trafikering, trafikförvaltningen har tagit del av dessa och tar med sig synpunkterna till framtida planering.

Södertälje

Önskemål om Stombusslinje från Geneta/Ronna till Liljeholmen.

Svar: Synpunkten bör framföras i kommande remiss av kollektivtrafikplanen

Önskemål om att pendeltågstrafiken prioriteras högre gentemot fjärrtågen, så att pendeltågen har möjlighet att få attraktiva tåglägen och inte drabbas hårdast vid förseningar.

Svar: Trafikförvaltningen har hemställt till Trafikverket om att se över prioriteringskriterierna. För arbete kring punktlighet och trafikledning så görs

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT
2021-01-07

Diarienummer
TN 2019-1180

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

det av trafikförvaltningen genom samverkan med Trafikverket i flera forum som strävar efter att minska förseningar och öka robustheten i trafiken.

Önskemål om att passningen mellan bussar och pendeltåg måste bli bättre. Exempelvis bussarna från Hölö mot pendeltågen i Järna, och buss 787 mot ankommande pendeltåg.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering.

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 kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering.

Järna kommundel har passerat 10 000 invånare, och speciellt Kallfors har expanderat kraftigt. För att resorna med bil inte ska öka behöver både pendeltågstrafiken och busstrafiken få ökat utbud, bytena mellan tåg och buss vid Järna C behöver få bättre passning, och Kallfors behöver trafikeras av fler bussturer.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering. För pendeltågstrafiken ser vi just nu inte behovet för en utökning.

Viksberg bör få busstrafik som trafikerar till och från Södertälje centrum utan byten. Exempelvis genom att buss 751 förlängs till Viksbergsskolan.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering.

Tullgarn bör trafikeras, både vardag och helg.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering

Södertälje kommun förutsätter att skip-stop-tågen införs till Södertälje så fort som kapaciteten i systemet tillåter det.

Svar: Vi delar insikten om behovet av kortare restider till Södertälje och detta tas med i utvecklingsarbetet där snabbtåg är en möjlig lösning.

Södertälje kommun förutsätter att Gnestalinjen får avgångstider som anpassas för byte till och från Södertäljelinjen, och att avgångarna även i rusning inte läggs mer sällan än var 30:e minut, liksom att de anpassas till vanliga arbetstider så att arbetspendling mellan linjens orter möjliggörs snarare än försvåras.

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT
2021-01-07

Darienummer
TN 2019-1180

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Svar: Trafikförvaltningen bygger ansökan till Trafikverket för dessa tåglägen på en turtäthet i rusning på 30-min. Denna ansökan behandlas sedan inom Trafikverkets arbetsprocess där det samordnas mellan dem och branschen för att landa i en körbar lösning, som använder kapaciteten så väl som möjligt. I det fall det behövs beslutar Trafikverket om hur trafiken skall bli. Resultatet kan vara att det blir både kortare och längre än 30-minutersintervall i tidtabellen.

Tyresö

Kompenserar utökade turer på 809, 808 och 807 för bortfall på 806. Tyresö vill framföra vikten av att kollektivtrafiken utmed Gudöbroleden inte försämras.

Svar: denna förändring kommer inte genomföras i T21.

Tyresö kommun kvarhåller tidigare önskemål om betydligt tätare avgångar av de linjer som trafikerar Stockholm city, för att minska byten vid Gullmarsplan.

Svar: Kapaciteten på bussterminaler i innerstaden är begränsat, det finns också en risk att bussarna från Vattugatan måste flyttas. Vilket begränsar möjligheterna för direkttrafik till innerstaden.

Tyresö kommun kräver att fler linjer och ökad turtäthet prioriteras mot östra Tyresö.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering.

Tyresö kommun får in synpunkter och klagomål från resenärer som menar att de får ståplats på bussarna som trafikerar Tyresövägen. Enligt avtal ska trafiken planeras om linjer regelbundet drabbas av trängsel och stående passagerare. Tyresö kommun kräver en förändring, det vill säga att Region Stockholm genomför en ändring angående ståplatser för tyresöbor.

Svar: Det stämmer att linjer som trafikerar sträckor som är skyltade högre än 70 km/h ska planeras så att samtliga passagerare kan erbjudas sittplats. Det råder inget ståplatsförbud, trafikförvaltningen ser över detta.

Busslinje 803 behöver få ett hållplatsstopp vid Norra Sköndal för att alla i Tyresö ska få en enklare tvärgående resa till bland annat Älvsjö.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering.

Kommunen anser att stombusslinje 875 ska starta och sluta i Raksta.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering. Just nu är situationen sådan att: 1) Situationen vid

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT
2021-01-07

Diarienummer
TN 2019-1180

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Gullmarsplan är ansträngd, varför utökningar på stomlinjerna sett till både belastning och linjesträckning behöver vara noggrant utredda. 2) Avståndet från Nyfors Kyrka - Raksta skulle troligtvis innebära ett behov av fler fordon för att bibehålla turtätheten. I nuläget tillåter det ekonomiska läget ej sådana utökningar. 3) Sett till både framkomlighet/väg samt andra faktorer är det därför just nu mer rimligt att den lokala Linjen 817 utvecklas och körs mellan Raksta och Tyresö Kyrka och möjligen även då ändå till Lagergrens gata förbi Tyresö skola med passning till/från Linje 857 i Tyresö Kyrka och med passning med skoltider och öppettider i Lagergrens gata.

Täby

Mot slutet av 2021 beräknas Arninge station att öppna. Kommunen önskar här en dialog mellan TF och berörda kommuner om hur tåg- och busstrafiken ska angöra Arninge innan remissen för T22 kommer.

Svar: Trafikförvaltningen jobbar med planerna för trafikering av Arninge station. Trafikförvaltningen välkomnar en kommande dialog i frågan.

Samtidigt ska då TF återta planeringen över trafiken och utifrån detta borde förslag till trafikförändringar som kan genomföras under år 2021 (juni/augusti) varit med i den utskickade remissen. Även andra kommuner i länet såsom Nacka och Värmdö får nya avtal under 2021, och i dessa kommuner föreslås förändringar. Mot bakgrund av detta önskar kommunen en motivering till avsaknaden av förslag som berör Täby.

Svar: Merparten av förändringarna i SL-trafiken genomförs i tidtabellskiftet i december varje år. Trafikförändringsprocessen är en lång process som sträcker sig över ett år och trafikstart för det nya trafikavtalet för norrort är ännu inte fastställt pga en process i förvaltningsrätten. Pga. av detta har inte den tillträdande trafikoperatören kunnat lämna förslag. Detta betyder dock inte att förändringar kan i ske i turtäthet för linjer som trafikerar Vaxholms kommun. Turtätheten regleras i nuvarande avtalsform av trafikutövaren (som dock alltid måste förhålla sig till trafikförvaltningens minimitrafik) och tas normalt inte upp i trafikförändringsremissen.

Kommunen förutsätter att buss 608 får ökad turtäthet med tanke på utbyggnaden i området Arninge/Ullna. Denna linje stannar varken vid Mörby C eller Danderyds sjukhus, vilket kommunen också anser vore önskvärt.

Svar: Trafikförvaltningen ser inget större behov av en utökning då Arninge station planeras öppna i dec 2021. Där planeras anslutande busstrafik till Arninge/Ullna.

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT
2021-01-07

Diarienummer
TN 2019-1180

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

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

Svar: I december 2021 planeras Arninge station öppna vilket förbättrar resmöjligheterna till bla Ullna.

Ytterligare ett exempel är 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. Hösten 2019 öppnade dessutom Hägerneholms förskola och skola med plats för 110 förskolebarn och 600 elever i årskurs F-6, som sannolikt ökar trycket på busslinjen under dessa tider på dygnet.

Svar: I december 2021 planeras Arninge station öppna vilket förbättrar resmöjligheterna för Ulla och Kulla vägskäl.

I nuläget är bytestiden upp emot 20 minuter för vissa turer på kvällarna mellan 611 och 614, vilket är helt orimligt för en resa som totalt tar omkring 40 minuter enligt SL:s reseplanerare.

Svar: Från 2020-12-13 har bytesmöjligheten mellan linje 611 och 614 förbättrats.

Täby kommun har utöver ovan synpunkter lämnat en rad förslag och önskemål om framtida trafikering, trafikförvaltningen har tagit del av dessa och tar med sig synpunkterna till framtida planering.

Upplands-Bro

Kommunen har länge påtalat att områdena längre ut längs linje 556 har behov av fler turer, framförallt under rusningstid.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering.

Vi konstaterar att det fortfarande är behov av busstrafik hela vägen till handelshuset på Klövtorpsvägen i Bro. Detta hus är en viktig målpunkt. Här finns flera butiker, bland annat en större matbutik. Det är en bra bit att gå från Råbyvägen, särskilt för personer som har lite svårare att gå, eller för den som helt enkelt har tunga kassar att bära.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering.

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT
2021-01-07

Diarienummer
TN 2019-1180

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Problemen med busstrafiken mellan Bro och Kungsängen handlar både om tidspassningen mellan buss och tåg samt turtätheten som försämrades radikalt då pendeltågstrafiken förlängdes till Bro och Bålsta för snart 20 år sedan. De boende i Sylta tillhör dem som drabbats hårt. Linje 555 ska ha passning till tågen i Bro, men faktum kvarstår att det fortfarande är problem med passningen i Kungsängen och turtätheten mellan Bro och Kungsängen vissa tider
Svar: Linje 555 som är genomgående i Bro och passar pendeltåg där. Det är inte möjligt att passa tåg på två platser av tidtabellstekniska skäl.

Vi fortsätter att påminna om hur viktigt det är att så snart som möjligt få tätare pendeltågstrafik i Bro, som idag endast har 30-minuterstrafik.
Svar: Frågan avses behandlas i ÅVS utvecklad trafik Kallhäll -Bålsta som är en följd av ÅVS pendeltågssystemet.

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.
Svar: Frågan avses behandlas i ÅVS utvecklad trafik Kallhäll -Bålsta som är en följd av ÅVS pendeltågssystemet.

Upplands Väsby

Kommunen ställer sig kritisk till att korta ner busslinjerna 565 och 565X men är positiv till att förbättra pendlingsmöjligheterna med Kista. Linjerna bör även i framtiden trafikera det regionalt viktiga arbetsplatsområdet runt Karolinska.
Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering.

Kommunen månar om att säkerställa en god turtäthet för trafikeringen av Eds allé och Njursta hela trafikdygnet. För att boende i Eds allé ska kunna få en snabb förbindelse med stationen borde en direktlinje från Eds allé via Labrovägen etableras.
Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering.

Vaxholm

Stadsbyggnadsförvaltningen anser att det är bekymmersamt att inga trafikförändringar föreslås för busstrafiken, framför allt när ett nytt avtal ska starta 2021 och trafikförvaltningen har möjlighet att göra ändringar till tidtabellsskiftet i augusti. Alla kommuner förutom Norrtälje i Stockholm Nordost samverkan ingår i E35-avtalet (busstrafikavtal). Förbättrad tillgänglighet och ökad kapacitet är essentiellt när vår regiondel växer och utvecklas.

Svar: Merparten av förändringarna i SL-trafiken genomförs vid tidtabellsskiftet i december varje år. Trafikförändringsprocessen är en lång process som sträcker sig över ett år. Trafikstart för det nya trafikavtalet för Norrort är ännu inte fastställt pga. en process i förvaltningsrätten. Pga. av detta har inte den tillträdande trafikoperatören kunnat lämna förslag. Detta betyder dock inte att förändringar kan i ske i turtäthet för linjer som trafikerar Vaxholms kommun. Turtätheten regleras i nuvarande avtalsform av trafikutövaren (som dock alltid måste förhålla sig till trafikförvaltningens minimitrafik) och tas normalt inte upp i trafikförändringsremissen.

Linje 670: Äldreboendets omvårdnadspersonal i kommunen har en arbetstid som börjar kl. 7.00, vardagar och helger. Flera medarbetare pendlar in från andra kommuner i länet, men det är svårt att göra med kollektivtrafiken på helger. Första bussen ankommer till Vaxholm kl. 7.20, och detta betyder att man inte kan komma i tid till arbetet ifall man väljer att resa med kollektivtrafiken.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.

Vaxholms kommun har i sitt remissvar lämnat in egna förslag för utveckling av sjötrafiken. Trafikförvaltningen har tagit del av dessa och tar med sig synpunkterna till framtida planering.

Värmdö

För skärgårdstrafiken bör bastur-listan gälla året om för att förenkla resandet. Det medför problem för boende, turister och näringsliv när turlistan ändras under året. Is-tur-listan bör bara användas när det ligger is.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt och arbetar mot detta mål. Då trafiken bygger på anslutande busstrafik som under sommaren körs på annan tidtabell förekommer variationer i avgångstider. Likaså under

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT
2021-01-07

Diarienummer
TN 2019-1180

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

perioder med många resande då ett fartyg av kapacitetsskäl behöver merutnyttjas och köra fler avgångar.

Värmdö kommun stöder inte förslaget att utöka nyttjandet av buss 489 på Möja under lågsäsong. Höst- och varturlistor bör trafikera samtliga bryggor på Möja då resandet är stort. Kapaciteten på bussen räcker inte till med mycket folk med packning.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.

Värmdö kommun anser att trafiken till Långvik inte ska minskas. Långvik är en viktig plats för Möja med god service under sommaren och en nybyggd gästhamn.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering.

Värmdö kommun motsätter sig förslaget att flytta över kapacitet från linje 422 till linje 413 som trafikerar Björknäs i Nacka. Gustavsberg är i behov av mer trafik, inte mindre.

Svar: Detta förslag kommer inte att genomföras.

Värmdö kommun motsätter sig förslaget för L426 och L425 då det försämrar tillgängligheten till buss för boende längs med sträckan mellan hållplats Styrmannen och Gustavsbergs centrum.

Svar: Eftersom Styrmannen har ett mycket gott utbud och då linje 423 ibland har stående passagerare på morgonen samt att kommunen önskat utökad trafikering på linje 423 sker här en omfördelning av resurser så att linje 423 kan få en till avgång. Även efter denna omfördelning av resurser kommer Styrmannen alltjämt ha ett gott utbud.

Linje 423 bör förstärkas ändå på grund av den kraftigt neddragna trafiken i Farsta Slott efter linjeomläggning av 428, 429, och 430.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.

Värmdö kommun har utöver ovan lämnat en rad förslag och önskemål om framtida trafikering, trafikförvaltningen har tagit del av dessa och tar med sig synpunkterna till framtida planering.

Österåker

Kommunen önskar att busslinje 683 förlängs till Arninge/Danderyd och får utökad turtäthet med hänsyn till befolkningsökningen längs linjens upptagningsområde.

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT
2021-01-07

Diarienummer
TN 2019-1180

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering. Linjen väntas ses över till T22 då Arninge station öppnas.

Kommunen önskar utökad trafik på Roslagsbanan.

Svar: Eftersom nuvarande avtal är ett avtal där trafikutövaren till 100% ersätts utifrån hur många som reser med tågen, så är det också trafikutövaren som beslutar om all trafikering som överstiger avtalskraven om minimitrafik. I dagsläget bedöms inte resandeunderlaget motivera den önskade trafikökningen, men frågan kommer sannolikt genomlysas i samband med station Arninges öppnande då resandet får förändrade förutsättningar.

Kommunen önskar förändrad busstrafikering på Ljusterö (linje 626).

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering.

Kommunen önskar att busstrafikens tidtabeller anpassas för att ansluta till/från tåg i Åkersberga.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering.

Kommunen önskar att Åsättra som replipunkt inte får minskad båttrafik på sommaren och att busstrafikens tidtabeller synkar med båttrafiken.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt inför framtida trafikplanering. Vad gäller sommartrafiken så är endast en skolavgång ons/fre indragen under sommaren.

Arninge station beräknas att öppnas under slutet av 2021. Kommunen önskar här en dialog mellan Trafikförvaltningen och kommunerna om hur tåg- och busstrafiken ska angöra Arninge innan remissen för T22 kommer.

Svar: Trafikförvaltningen jobbar med planerna för trafikering av Arninge station. Trafikförvaltningen välkomnar en kommande dialog i frågan.

Kommunen anser att det är prioriterat att turtätheten utökas till kvartstrafik till Österskär (motsvarande vardagar dagtid) till cirka klockan 24 på kvällen alla veckans dagar.

Svar: Trafikförvaltningen anser inte att det finns resandeunderlag för kvartstrafik och Riktlinjer för planering av trafik är det halvtimmestrafik som skall uppfyllas dessa timmar.