

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Sara Catoni  
08-686 1937  
sara.catoni@sll.se

Trafiknämnden  
2016-11-29, punkt 19

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

## **Remissynpunkter på trafikförändringsremissen T17, december 2016-december 2017**

I detta dokument presenteras en sammanställning av de synpunkter som inkommit från Stockholms läns kommuner avseende trafikförvaltningens förslag på trafikförändringar inför T17. Förslagen på trafikförändringar remitterades i februari 2016 till samtliga kommuner i länet. Syftet med remissen är att ge kommunerna möjlighet att redovisa sina synpunkter på och prioriteringar av föreslagna trafikförändringar.

Utöver synpunkter på de föreslagna trafikförändringarna har kommunerna inkommit med synpunkter avseende bland annat trafikförändringsprocessen, taxor samt effektiviseringarna som genomfördes i busstrafiken i januari i år.

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

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Generella frågor och svar .....	3
Botkyrka .....	6
Danderyd .....	8
Ekerö.....	9
Haninge .....	10
Huddinge .....	11
Järfälla.....	13
Lidingö.....	17
Nacka.....	20
Norrtälje .....	22
Nykvarn .....	34
Nynäshamn.....	35
Salem .....	38
Sigtuna.....	39
Sollentuna.....	43
Solna .....	44
Stockholm.....	44
Sundbyberg.....	47
Södertälje.....	48
Tyresö .....	52
Täby .....	58
Upplands-Bro .....	58
Upplands Väsby.....	67
Vallentuna .....	69
Vaxholm.....	78
Värmdö .....	79
Österåker .....	82

## **Generella frågor och svar**

### **Trafikförändringsprocessen**

En del kommuner har haft synpunkter på hur trafikförändringsprocessen fungerar i incitamentsavtal. Synpunkterna rör uppfattad oklar ansvarsfördelningen mellan trafikförvaltningen och trafikutövare, samt svårighet för kommunen att få en samlad bild av aktuella föreslagna trafikförändringar.

Trafikförvaltningen har under 2016 arbetat med att tydliggöra hur trafikförändringar utanför ordinarie trafikförändringsprocess ska hanteras och kommer att återkomma till kommunerna i frågan.

### **Effektiviseringarna i busstrafiken**

Ett flertal kommuner har haft synpunkter på de effektiviseringar i busstrafiken som genomfördes i januari 2016. En del synpunkter avser förfrågan om att återställa trafikutbudet till det före januari 2016. En del kommuner ger uttryck för en farhåga att trafikförvaltningen styrs i högre utstäckning av budgetrestriktioner än av det långsiktiga arbetet i att uppnå intentionerna i RUFSS 2010 samt att trafikförvaltningen inte kan möta kommunernas satsningar på kollektivtrafiksfrämjande åtgärder med ökad trafik.

Det är inte aktuellt att återinföra den trafik som försvann i januari 2016. Däremot följer trafikförvaltningen trängselutvecklingen för berörda linjer och områden, och i de fall trängsel överstiger trafikförvaltningens riktlinjer för trängsel så utökas trafiken.

Trafikförvaltningen arbetar alltså mot målen i trafikförsörjningsprogrammet, som är regionens viktigaste styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Programmet pekar ut de långsiktiga målen för kollektivtrafiken som alla aktörer i länet ska arbeta mot tillsammans. Det omfattar både upphandlad och kommersiell trafik och rör alla trafikslag, såväl buss- och spårtrafik som färdtjänst och kollektivtrafik på vatten. Trafikförvaltningens verksamhet måste dock bedrivas inom de ekonomiska ramar som trafikförvaltningen har.

Följande långsiktiga mål har satts för kollektivtrafiken i Stockholms län:

- Attraktiva resor: Kollektivtrafiken ska vara sammanhållen och samordnad, uppfylla resenärernas behov samt utgöra grund för planering och utbyggnad av transportsystemet genom samverkan med bebyggelseplanering.

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

- **Tillgänglig och sammanhållen region:** Kollektivtrafiken ska bidra till ökad jämlikhet och jämställdhet, stödja ökad täthet och flerkärnighet i regionen samt bidra till en hållbar och sammanhållen utvidgning av arbetsmarknadsregionen.
- **Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan:** Kollektivtrafikens negativa miljö- och hälsopåverkan ska minskas och kollektivtrafiken ska planeras och utföras med inriktning mot ökad kostnadseffektivitet.

### **Taxor/biljettsystem/zonindelning**

Ett flertal kommuner har synpunkter på zonindelningen, som i vissa fall skär igenom en kommun. Landstingsfullmäktige fattade i juni 2016 beslut om en justerad taxastruktur som gäller från och med den 9 januari 2017. Den nya strukturen innebär att zonsystemet försvinner och ersätts av ett biljettsystem utan zoner. Syftet är att det ska bli enklare att resa så att fler därmed ska välja att resa kollektivt. Dagens biljettkategorier byts ut så att det blir enklare att köpa biljett. Istället för Helt pris, Reducerat pris respektive Student införs biljettkategorierna Vuxen respektive Pensionär, ungdom och student. Priset för en enkel resa blir 30 kronor för vuxna, ungdomar, pensionärer och studenter betalar 20 kronor, vid användande av reskassa. Månadskortet kommer att kosta 830 kronor för vuxna respektive 550 kronor för pensionärer, ungdomar och studenter.

### **Trafikförvaltningens mötesforum med kommunerna**

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

### Trafikförvaltningens mötesforum med kommunerna



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

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

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

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

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

## **Botkyrka**

### **Busstrafik**

Angående föreslagna förändringar på linje 172 Norsborg- Skarpnäck. Kommunen ser mycket positivt med utökad trafik på helger från 30- till 20-minutertrafik mellan kl 17 fram till kl 19. Samtidigt tycker förvaltningen att avkortning av trafiken mellan Hallunda C och Norsborg påverkar kollektivtrafikerisande i detta område starkt negativt.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring till T17 (tidtabellsskiftet december 2016).*

Angående linje 711 Flemingsberg station- Tullinge gymnasium Förvaltningen ser positivt på att linjen förlängs till Visättra och får 15-minutertrafik i båda riktningar under rusningstid med hänsyn till nya studentbostäder vid Alfred Nobels allé. Vidare önskar förvaltningen att trafiktiden ska utökas till ca kl 19:00.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra dessa förändringar till T17 (tidtabellsskiftet december 2016).*

Angående linje 721/721X Tullinge station- Riksten (Lida). Förvaltningen ser fram emot att kollektivtrafiken mellan Riksten och Tullinge station utvecklas i samma takt som bostadsbyggandet i Riksten. Därför ligger ytterligare avgångar på vardagsmorgon och kvällstider i rätt linje med utvecklingen i Riksten. Förlängning av linje 721/721X till Hanvedens allé är positiv och förvaltningen kommer att påskynda processen med byggnationen av busshållplatser och vändslinga vid Hanvedens allé.

*Svar: Trafiken på linje 721/721X får utökat utbud i samband med tidtabellsskiftet i december 2016, däremot genomförs inte förlängningen av linjen då värdmöjlighet för buss saknas.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Angående linje 716, 717 och 719. Förvaltningen har ingenting emot föreslagna förändringar på linje 716, 717 och 719 mellan kl 14.30 och 15.30 så länge passningen till tåget inte försämras samt att samtliga indragna avgångar på linje 716 ersätts med avgångar på linje 717 och 719. Vidare önskar förvaltningen ökad turtäthet och snabbare restid mellan Vårsta- Tumba station för att minska trycket på infartsparkeringarna i Tumba.

*Svar: Förändringarna på linjerna 716, 717 och 719 träder i kraft i december 2016 dock ej föreslagna utökningen på linje 719.*

Förvaltningen önskar att öppna en diskussion med Trafikförvaltningen gällande möjligheterna att inrätta en busslinje längs Strandvägen- Norbyvretsvägen i Uttran för att boende i detta område får lättare att använda kollektivtrafiken. Vi är medvetna att vissa svårigheter såsom vändmöjligheten och ombyggnation av vägarna måste ses över som villkor för busstrafik.

*Svar: Trafikförvaltningen föreslår att frågan tas upp på ett av våra planeringsmöten. Förutom krav på vägens utformning har trafikförvaltningen riktlinjer för antal bostäder som behöver finnas för att ny busstrafik skall införas.*

### **Övrigt**

Botkyrka kommun vill upprepa kommunens önskemål om att det finns ett stort behov av ombyggnation och uppfräschning av Tullinge station. Tullinge station är undermålig med sina tränga utrymmen och enda ingång. Stationen behöver byggas ut och rustas upp.

*Svar: Trafikförvaltningen har beställt ommålning av tak och pelare på plattformen, ny folie på vindskydden samt ommålning av bänkar. Trafikförvaltningen kommer under 2017 att genomföra en samlad behovsanalys för Tullinge station. Större förändringar som skulle innebära investeringar får utredas i och med den behovsanalysen. Stationen ägs av Trafikverket och större investeringar måste beslutas av dem.*

Kommunen önskar att Trafikförvaltningen utreder möjligheten att öppna upp en ny entré i öster till följd av den ökade inflyttningen i Tullinge, samt planerad exploatering i kommundelen. Den planerade nya utformningen av Tullinges bussterminal underlättar för den nya önskade entrén i östra änden av stationen. Med tanke på att Tullinge växer och befolkningen ökar så önskar vi en ny behovsanalys utifrån dagens situation.

*Svar: Trafikförvaltningen kommer under 2017 att genomföra en samlad behovsanalys för Tullinge station där bland annat dessa frågor kommer att*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*hanteras. Stationen ägs av Trafikverket och större investeringar måste beslutas av dem.*

## **Danderyd**

### **Busstrafik**

Danderyds kommun har under många år framfört önskemål om utökad busstrafik till Danderyds kyrka och Församlingens hus (församlingsgården). Danderyds kommun anser att Trafikförvaltningen och Arriva bör pröva möjligheten att dra om någon av de befintliga busslinjer som trafikerar sträckan Mörby centrum – Enebyberg, så att den regelbundet kör via Kyrkogårdsvägen istället för E18 och därmed trafikerar Danderyds kyrka.

*Svar: Kyrkan kommer få 4 nya avgångar söndagar med linje 611.*

*Men turerna via kyrkan på linje 601 kommer att försvinna vid införandet av förändringarna för linje 601/602.*

I kommunens sydöstra del ligger ön Tranholmen. Ön har under senare år fått fler och fler fastboenden, som idag enbart kollektivtrafikförsörjs med pendelbåt till Ropsten ett fåtal gånger om dagen för resor in mot centrala Stockholm, i övrigt är bil det enda alternativet framförallt för resor norrut. Närmaste busshållplats ligger cirka 1,5 km från ön vilket gör att bussen som alternativ inte är attraktivt. 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: Busstrafik närmare Tranholmen har diskuterats men det är inte aktuellt att genomföra ett nytt försök under T17. Förslaget ses över inför planering av busstrafiken framöver.*

Kommunledningskontorets sammanfattande bedömning är att kommunen starkt motsätter sig en nedläggning av Brävallavägens station. Kommunen hjälper gärna till med eventuella kontakter som behöver tas för att åtgärda befintliga problem med lövhalka etc.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring till T17 (tidtabellsskiftet december 2016).*



Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

## **Ekerö**

### **Busstrafik**

Tidigare utredning av möjligheten att kollektivtrafikförsörja Ekeröleden konstaterar att en förlängning av linje 342 och 303 från Älvnäs till Fittja är den mest samhällsekonomiskt lönsamma. Att förlänga befintlig linje skulle dessutom innebära ökad turtäthet Ekerö C - Fittja.

*Svar: Trafikförvaltningen delar uppfattningen om att en förbindelse mellan Ekerö och söderort är av strategisk vikt för kollektivtrafikens attraktivitet och den regionala tillgängligheten. Frågan avseende trafikeringförutsättningar och finansiering hanteras av Trafikförvaltningen i samband med budgetprocess och planering för trafikförändringar. Inför T17 fanns inte utrymme inom budget. Trafikförvaltningen har valt att prioritera förstärkning på 176/177, 301, 302 och 336.*

Mot bakgrund av att Arriva, efter att 2015 års nedskärningar trätt i kraft, satt in tre extra bussar från Ekerö C till Brommaplan i rusningstrafik, kan konstateras att införandet av tätare avgångar under rusningstrafik för linjerna 176/177 är angeläget. Den nya avgång för linje 177, från Skärvik till Solna som föreslås gå under rusningstrafik, anses från kommunens sida inte vara en tillräcklig åtgärd för att komma tillrätta med problemet. För att motverka problem med trängsel förslår Ekerö kommun ökad turtäthet till 7-minuterstrafik i rusningstrafik för linjerna 176/177 samt utökad trafik till 20-minuterstrafik för linjerna 303 och 336.

*Svar: Som åtgärd att motverka trängsel har trafikförvaltningen valt att prioritera förstärkning på 176/177, 301, 302 och 336.*

Kommunen befarar att förslaget till trafikförändringar på Färingsö innebär ett försämrat kollektivtrafikutbud, förlängda restider och ökat bilberoende.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra dessa förändringar till T17 (tidtabellskiftet december 2016).*

## Haninge

### Busstrafik

I det remitterade förslaget på förändringar i busstrafiken framgår det att "Nobina har vid utarbetande av förslagen utgått från de styrande principer som finns för kollektivtrafiken i Stockholm län, samt från målsättningen i vårt uppdrag från SLL Trafikförvaltningen om att öka antalet resenärer, höja effektiviteten i trafiken samt öka andelen nöjda kunder." Nobina har dragit slutsatsen att parallellgående buss- och pendeltågslinjer är ineffektiva, vilket är motivet för ett antal av de föreslagna förändringarna.

Kommunstyrelseförvaltningen ifrågasätter ifall denna slutsats kommer från övergripande principer för kollektivtrafiken, enligt citat ovan, och om tolkningen är riktig. Den påstådda ineffektiviteten är enligt kommunens uppfattning i allt väsentligt en synvilla. Behovet av trafik beror på vad resenärerna har för start- och målpunkt samt på antal byten under resan. Det går därför inte att generalisera och säga att samtliga busslinjer som vid något tillfälle går parallellt med pendeltåget är ineffektiva.

*Svar: Ett av trafikförvaltningens mål med kollektivtrafiken på Södertörn är att undvika spårparallellgående busstrafik, om det inte behövs av kapacitetsskäl. Vidare är utbudet på vissa så kallade direktlinjer utan strategisk betydelse behovsanpassat, vilket innebär att trafikutövaren fritt får basera trafikutbudet utifrån bedömd reseefterfrågan. Enligt trafikförvaltningens riktlinjer för planering (Riplan) syftar direktlinjer till att korta restiderna och utmärks av att de hoppar över vissa mellanliggande stationer eller hållplatser. Direktlinjer är strategiska i de fall de utgör en kapacitetsreserv för i första hand spårtrafiken.*

I Vega utvecklas just nu kommunens största utbyggnadsområde, en helt ny stadsdel med 3 300 nya bostäder. I och med satsningen på en ny pendeltågsstation i Vega har utbyggnaden inte bara betydelse för kommunen utan för hela länet. Här pågår inflyttning av nya invånare och kommunstyrelseförvaltningen ser det som en självklarhet att Vegaborna ska erbjudas tillgänglig och effektiv kollektivtrafik. Fram tills Vega pendeltågsstation öppnar 2019 måste Vegaborna erbjuds direktbuss till

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Gullmarsplan. Tidigare överenskommelser om trafikering av nya busshållplatsen på Ishavsvägen måste hållas.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra förändringar på 810 inför T17. Hållplats Ishavsvägen trafikeras numera av linje 835.*

## **Huddinge**

### **Busstrafik**

Linje 172 – kommunen är positiva till förslaget om tätare trafik längre tid på helgkvällar. Dock ställer sig kommunen frågande kring förslaget om att korta av linjen vid Hallunda C. Förslaget strider helt emot förverkligande av stornätplanens stomlinje N (Tyresö C – Norsborg) och innebär ett extra byte för resenärer som har Norsborg som start- eller målpunkt och åker med linje 172.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring till T17 (tidtabellsskiftet december 2016).*

Linje 711 - kommunen anser att tanken om ökat utbud för Visättra är mycket god då resandeunderlaget kommer öka i och med byggandet av Visättra ängar. Kommunen ställer sig dock frågande till om Trafikförvaltningens förslag om utökad trafikering på linje 711 är det bästa. Längs föreslagna linje 711 är Flemingsberg den enskilt största bytes- och målpunkten för Visättraborna. En liten andel ska nog vidare till Tullinge gymnasium. Kommunen anser därför att en utökning av trafik på linje 704 till t ex 10-minuterstrafik är lämpligare. Förslaget om dubbelriktad trafik skulle gynna de studentbostäder som byggs vid Alfred Nobels allé. Dock kan det antas att de boende främst studerar på Södertörns högskola eller Karolinska institutet, vilka ligger inom rimligt gång- och cykelavstånd. Även Flemingsberg station ligger inom ett rimligt gångavstånd. Kommunen anser därför att andra åtgärder för ökat kollektivtrafikutbud för Visättra bör prioriteras framför dubbelriktad trafik på linje 711.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra dessa förändringar i nuläget.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Linje 742 – kommunen är positiva till förslaget om en tidigare morgontur, då det är ett bra sätt att locka över tidiga arbetspendlare som vanligtvis hade valt att ta bilen p g a avsaknad av buss.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring till T17 (tidtabellsskiftet december 2016).*

Kommunen anser att förslaget om att varannan tur mot Farsta C på linje 830 ska starta på Vallstigen är högst olämplig. Med start i höst 2016 påbörjas inflyttning i de nya bostadsområdena i Västra Länna. Till hösten 2017 planeras även en förskola och skola att öppna i området. Förändringen skulle innebära 30-minuterstrafik under rusningstid vilket skulle försämra förutsättningarna för skol- och arbetspendling och möjligheten att öka andelen resor med kollektivtrafiken. Utifrån kommunens riktlinjer i kollektivtrafikplanen[2] har Västra Länna stor potential att klassificeras som kollektivtrafiknära.

*Svar: Denna förändring genomfördes i augusti 2016. Trafiklösningen ligger i linje med de behov av trafik som trafikförvaltningen identifierat i området. Trafikförvaltningen följer utvecklingen i området.*

Linje 865 trafikerar stora delar av trafikförvaltningens tänkta stombusslinje J[1]. Linjen knyter ihop de regionala stadskärnorna Handen, Flemingsberg och Kungens kurva/Skärholmen. På grund av lågt resande föreslås att två turer mot Handen dras in. Huddinge kommun ser att detta är en vanlig åtgärd i busstrafiken vid lågt resande. Men i ett stråk som detta med så viktiga målpunkter anser förvaltningen att Nobina och Trafikförvaltningen bör fundera på varför det är lågt resande och vad som kan göras för att öka resandet.

*Svar: Tack för synpunkten. Denna förändring genomfördes i augusti 2016. Trafiklösningen ligger i linje med de behov av trafik som trafikförvaltningen identifierat i området. Trafikförvaltningen följer utvecklingen i området.*

Kommunen märker av en ökad efterfrågan på närtrafik eller s.k. vinkbuss från allmänheten. Berörda områden är framförallt Skogås och Trångsund.

*Svar: Trafikförvaltningen har en riktlinje som anger hur många äldre som minst behöver vara bosatta i ett område för att ny närtrafik ska vara motiverad. I nämnda områden bor inte tillräckligt många äldre.*

Det finns önskemål från våra invånare om en direktbuss mellan Skogås/Trångsund/Länna och Gullmarsplan.

*Svar: Huvudsyftet med direktbussar är att avlasta spårtrafiken vid behov. Områdena Skogås och Trångsund trafikförsörjs med pendeltåg som har tillräckligt god kapacitet dvs det finns inget behov av att avlasta tågtrafiken.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*För resor till just Gullmarsplan kan man antingen åka buss eller pendeltåg till Farsta strand och där byta till tunnelbana till Gullmarsplan.*

### **Pendeltågstrafik**

För pendeltågen ser Huddinge kommun att det är av stor vikt att inga reduceringar i pendeltågstrafiken genomförs under rusningstid när belastningen är som störst samt att SL förstärker med ersättningstrafik med god kapacitet.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att minska trafiken i Huddinge. Ersättningstrafiken utvärderas och förbättras kontinuerligt.*

### **Järfälla**

#### **Busstrafik**

Linje 518, Vällingby-Barkarby-Kista C Trafikförvaltningens förslag: Linjen övervägs få reducerad trafik genom att inte trafikera sträckan Vällingby-Barkarby under annat än högtrafik. Kommunens svar: Nedmonteringen av linje 518 föreslås fortsätta. I januari togs helgtrafiken bort. Följden lär bli ett minskat resande på linjen vilket i förlängningen kan leda till förslag om ytterligare neddragningar. En sådan spiral måste motverkas. Åtgärden kan inte förordas. *Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring till T17 (tidtabellsskiftet december 2016).*

Linje 541, Jakobsberg-Vällingby Trafikförvaltningens förslag: Linjen övervägs reduceras till att få 15-minuterstrafik under hela dagen samt att turer som endast trafikerar delsträckan Vällingby-Växthusvägen tas bort. Alternativt får högtrafiken 7,5-minuterstrafik och övrig tid 15-minuterstrafik. Sträckan Jakobsberg-Barkarby övervägs också att tas bort. Kommunens svar: Indragningar av extraturer på linje 541 i kombination med neddragningar på linje 518 lär ge ökad trängsel på kvarvarande turer. Förslagen försvagar integrationen mellan kommuner och stadsdelar markant, vilket går emot Trafikförsörjningsprogrammets och RUFSS mål om en sammanhållen region. Sträckan Jakobsberg-Barkarby är visserligen parallellgående med pendeltåget men samtidigt finns också sju hållplatser däremellan som tappar förbindelser om trafiken dras in. Bland annat drabbas kommunens största privata arbetsgivare, SAAB med ca 1500 anställda, samt Veddesta handel, med bl.a. två livsmedelsaffärer, som ligger utmed sträckan. Det är inte lämpligt att omflytta

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24Diarienummer  
SL 2015-1135Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

trafikanter till Barkarby station förrän omstigningsmöjligheterna där förbättrats avsevärt. I dagsläget är det lång och otillgänglig gångsträcka mellan pendeltägsstationen och bussterminalen.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring till T17 (tidtabellsskiftet december 2016).*

Linje 543, Jakobsberg-Vällingby Trafikförvaltningens förslag: Linjen övervägs att ses över vad gäller linjesträckningen genom Skälby. Kommunens svar: Linje 543 fungerar som en snabbare förbindelse mellan Jakobsberg och Vällingby än linje 541. Ett sätt att ytterligare snabba på linjen är att låta den trafikera Österdalsvägen. Kommunen satsar på ökad framkomlighet för kollektivtrafiken genom att anlägga en bussgata mellan Österdalsvägen och Astronomivägen. Detta skulle dock innebära en försvagning av trafiken på Skälbyvägen något som skulle skapa ytterligare trängsel på linje 541.

*Svar: Trafikförvaltningen genomför i samband med tidtabellsskiftet i december 2016 följande förändring: linje 543 får förändrad linjesträckning och linje 549 läggs ner.*

Linje 544, Jakobsbergs station-Söderhöjden Trafikförvaltningens förslag:. Linjen föreslås få reducerad trafik från 7,5-minuterstrafik till 15-minuterstrafik. Kommunens svar: Förändringen skulle innebära en halvering av turutbudet. Endast omkring 47 % av hushållen i de kommundelar som linjen trafikerar har tillgång till bil. Många är därmed helt beroende av en välutvecklad kollektivtrafik. Linje 544 är den enda linje som trafikerar Söderhöjden och är därför av stor vikt. För närvarande pågår ett detaljplanearbete för 600 nya bostäder i höjd med hållplats Söderhöjden. Att halvera trafikutbudet under hela trafikeringstiden blir ett hårt slag mot invånarna i denna kommundel med ett stort utanförskap och sänder fel signaler om hur landstinget ser på utvecklingen här.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring till T17 (tidtabellsskiftet december 2016).*

Linje 546, Jakobsberg-Tensta Trafikförvaltningens förslag: Linjen övervägs att läggas ned. Förslaget innebär att Tensta istället trafikeras av linje 561, Jakobsberg-Karolinska. Kommunens svar: Förslaget innebär en kraftig neddragning av turutbudet mellan Viksjö och Jakobsberg. Förändringen kommer också att öka restiden mellan Karolinska och Jakobsberg vilket gör linje mindre attraktiv för arbetspendling. Kommunen ser negativt på förslaget.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring till T17 (tidtabellsskiftet december 2016).*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Linje 549, Jakobsberg-Vega Trafikförvaltningens förslag: Linjen behöver få förändrad linjesträckning på grund av att vändplatsen på Österdalsvägen rivs. Antingen vänder linje i cirkulationsplatsen mellan Växthusvägen och Blomsterkungsvägen eller så förlängs linjen till vändplatsen vid Backluraskolan. Kommunens svar: Med kommunens satsning på kollektivtrafik genom byggandet av bussgatan mellan Österdalsvägen och Astronomivägen är det enligt kommunens syn utslutet att linje 549 inte får ny målpunkt åt väster samt förbättrad turtäthet jämför med dagens utbud. Ett tidigare förslag har varit att förlänga linjen till Hässelby strand för att på så vis, utan byten, få en koppling mellan norra Skälby och tunnelbanans gröna linje. Att förlänga linjen till Backluraskolan ger sannolikt mycket liten resandenytt för järnfällaborna. Ett alternativ kan vara att slå samman linje 549 med 543 förutsatt att turtätheten blir kvartstrafik i högrafik. Linjen förutsätts då gå via Österdalsvägen. Detta skulle i sin tur innebära en försvagning av trafiken på Skälbyvägen något som skulle skapa ytterligare trängsel på linje 541.

*Svar: Trafikförvaltningen genomför i samband med tidtabellsskiftet i december 2016 följande förändring; linje 543 får förändrad linjesträckning och linje 549 läggs ner.*

Linje 567, Jakobsberg-Barkarby-Sollentuna Trafikförvaltningens förslag: Linjen övervägs få ny linjesträckning genom att ej längre trafikera Barkarby station. Vissa avgångar föreslås börja och sluta i Akalla. Kommunens svar: Förslaget gillas. För att Säby kulle ska behålla kontakten med Jakobsberg föreslår kommunen att linjen istället trafikerar samma sträckning som idag mellan Jakobsberg och handelsplatsen. Samtliga hållplatslägen som idag finns anlagda kommer då också till nytta och endast ett nytt hållplatsläge utanför Max behöver tillskapas. Detta förslag ska ses i kombination med förslaget nedan om en ny linje i Barkarbystaden.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring till T17 (tidtabellsskiftet december 2016).*

Ny linje Barkarbystaden Trafikförvaltningens förslag: En ny linje i Barkarbystaden övervägs att inrättas mellan Ikea Barkarby och Barkarby station, via handelsplatsen och Stora torget i Barkarbystaden. Kommunens svar: Förslaget gillas. Linje bör dock inte vända i den lilla cirkulationsplatsen vid hållplats Ikea Barkarby då denna inte klarar boggibuss samt att den trafikrörelsen försvåras under helger då köbildning är vanlig i cirkulationsplatsen. Kommunens förslag innebär istället att linjen fortsätter via Enköpingsvägen och Flyginfarten till Herrestavägen.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring till T17 (tidtabellsskiftet december 2016).*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24Diarienummer  
SL 2015-1135Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Järfälla kommun föreslår att linje 554 får en ändrad sträckning via Barkarbystaden med stopp vid Stora torget. Busslinje 554 är en utpräglad pendlarlinje mellan Bro/Kungsängen och Kista. Linjen trafikerar även tre hållplatser på Enköpingsvägen i Kallhäll. Mellan Kallhäll och Kista centrum finns inga hållplatslägen för bussen. Kommunen föreslår att bussen kör av E18 i Trafikplats Barkarby och kör via Enköpingsvägen, Mustanggatan och Barkarbyvägen till Stora torget. Därefter kan bussen ta den nyligen anlagda vägen över fältet för vidare färd mot Kista centrum. Med ett stopp vid Stora torget kan boende i Upplands-Bro som arbetar i Barkarby handelsplats smidigt ta sig till jobbet samtidigt som Barkarbystadens invånare får en snabb förbindelse till Kista centrum. Sträckan bedöms också vara ca 200 m kortare än nuvarande sträckning.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och tar med sig dessa i framtida utvecklingsarbeten för busstrafiken i Järfälla/Upplands-Bro.*

Järfälla kommun har lagt ner mycket pengar på infrastruktur för att förse Barkarbystaden med god kollektivtrafik, främst genom en separat bussgata mitt i Barkarbyvägens sektion. Detta bör mötas upp med motsvarande satsning på kollektivtrafiken från landstingets sida.

*Svar: Trafikförvaltningen är mycket positiva till att Järfälla låtit kollektivtrafikens förutsättningar och behov få en framträdande roll i planeringen av Barkarbystaden. Trafikförvaltningens arbetar utifrån målsättningen att Barkarbystaden ska kunna försörjas av en attraktiv kollektivtrafik som möjliggör resor till närliggande bytespunkter som Jakobsberg, Barkarby och Akalla för såväl lokala som regionala resor till centrala Stockholm och andra kommuner.*

Stombuss 178 behöver anpassas efter rådande situation gällande framkomlighet och upptagningsområden. Barkarbybron lider av låg framkomlighet, Veddesta centrum är under avveckling samtidigt som Barkarbystaden växer kraftigt. Här föreslås två alternativ. Alternativ A innebär att linjen går som idag men gör ett stopp vid Barkarby station. Hållplatslägen finns redan med rätt kantstenshöjd i Veddestavägens kurva intill järnvägen. Att angöra stationen kommer sannolikt att öka restiden något men det kan vägas upp mot att Veddesta centrum fått en mindre betydelse som mål för handel än tidigare vilket troligtvis resulterat i färre och kortare stopp där. Alternativ B innebär att linjen får en dragning via Barkarbystaden. På så vis undviks Barkarbybron som innebär en ovisshet för bussens tidhållning samt att Barkarbystaden trafikerar av stomtrafik även innan tunnelbanan tas i drift.



Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Svar: Stombuss ska betraktas som spårvagn på gummihjul, vilket innebär att ändrad linjedragning bör göras inom ramen för Stomnätsplanen. En tillfällig omläggning på grund av byggnation kan ju dock vara möjlig att genomföra vid sidan av den. Trafikförvaltningen föreslår att kommunen tar upp frågan på nästkommande uppföljningsmöte. Aspekter att ta i beaktande är bland annat tidplan för brobygget och för Barkarbystaden.*

Linje 561 bör återgå till att trafikera Sergels torg såsom Trafikförvaltningen själva förespråkade i förra årets förslag till trafikförändringar (T16). Att trafikera Sergels torg har nu ansetts vara parallellgående trafik med pendeltågen. Detta påstående stämmer inte för annat än start- och slutpunkt. Linje 561 har främst fyllt funktionen som pendlarlinje för Viksjö till målpunkterna Järva krog, Frösunda, Haga norra, Norrtull samt Sveavägen och Sergels torg. Att linjen därutöver har en viss avlastande effekt på pendeltågen kan inte ses som annat än positivt.

*Svar: Trafikförvaltningen har inte för avsikt att i nuläget förlänga linje 561 till Sergels torg*

Nattbusstrafiken mellan Stockholms city och Jakobsberg tar för lång tid. Restidsrelationen mellan pendeltåg och nattbuss är för Jakobsberg 2,45. För t.ex. Sollentuna centrum är relationen 1,56. Ett sätt att undgå denna problematik är nattlig pendeltågstrafik. Detta förutsätter dock att viss lokalbussförsörjning finns ut till de kommundelar som inte täcks upp av pendeltågstrafiken. Samtidigt börjar Barkarbystadens storlek bli så stor att nattbusstrafik kan motiveras. Trafikförvaltningen bör överväga att strukturera om den nattliga trafiken både för att täcka upp nybyggnadsområden och för att förkorta restiden mellan Stockholms city och den regionala stadskärnan Barkarby-Jakobsberg.

*Svar: Trafikförvaltningen är väl medveten om de långa restiderna. Det finns en långsiktig ambition att försöka korta ner restiderna men det finns samtidigt stora svårigheter i att hitta ett väl fungerande trafikupplägg som samtidigt är tillräckligt kostnadseffektivt.*

I Sverigeförhandlingen framförde Järfälla kommun ett förslag om att inrätta en ringlinje inom den regionala kärnan Barkarby-Jakobsberg. Linjen skulle knyta samman stadsdelarna och målpunkterna Jakobsberg, Barkarby handelsplats, Barkarbystaden, Barkarby station och Veddesta. Sverigeförhandlingen valde att inte ta upp frågan eftersom inriktningen endast gällde spårbunden trafik.

Järfälla kommun önskar höra Trafikförvaltningens syn på en sådan linje.

*Svar: Trafikförvaltningen instämmer i att det är viktigt att knyta samman den regionala tätortskärnan Barkarby/Jakobsberg. Såväl lokala resor inom*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*kärnan som regionala resor till angränsande regionala kärnor och målpunkter behöver tillgodoses. För den regionala tillgängligheten är det av stor vikt att bebyggelsen kopplas till närliggande regionala bytespunkter, vilka ofta även utgör lokala målpunkter/centrum. Trafikförvaltninge studerar i samarbete med Järfälla kommun den framtida trafikeringen i området kring Barkarby med syfte att finna en attraktiv lösning för kollektivtrafiken och ser att detta förslag är ett av flera möjliga lösningar som behöver studeras.*

Vidare lyfte också Nadeen, 12 år från Fastebolskolan en annan för SL relevant synpunkt: "När jag ska läsa på busstidtabellen som är vid vår skola så fattar jag inte vad det står. Jag vet att det finns hållplatser med elektroniska tidtabeller. Borde inte det finnas vid varje skola?" En naturlig fundering blir då om den dynamiska realtidsinformationen som införts vid många hållplatser har föregåtts av en barnkonsekvensanalys.

*Svar: Det är antal påstigande på en hållplats som avgör huruvida den dynamiska realtidsinformationen införs. Införandet av den dynamiska realtidsinformationen har inte föregåtts av en barnkonsekvensanalys.*

## **Lidingö**

### **Busstrafik**

Lidingö stad ser fram emot att ta del av den utvärdering av linjerna 206 och 233 som trafikförvaltningen meddelat ska genomföras och som staden länge efterfrågat. Det är angeläget att snarast komma till bukt med den försämrade service som blev av trafikförvaltningens tidigare beslutade förändringar.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar Lidingös önskemål om att ta del av utvärderingen när den är färdigställd.*

Staden har slutligen också noterat önskemål om att närtrafiken ska passera S:ta Annagården. Trafikförvaltningen bör se över sådana möjligheter.

*Svar: Behovet att närtrafiken ska passera S:ta Annagården noteras och tas upp med trafikutövare och i kommande planering av möjliga trafikförändringar.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Lidingö anser fortfarande 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.

*Svar: Trafikförvaltningen har översiktligt utrett förutsättningarna för att förlänga blivande stomlinje 6 från Ropsten via Lidingö C till norra delarna av Lidingö (Näset alternativt Rudboda). Dock har det visat sig svårt att finna ett tillräckligt resandeunderlag för en turtät stomlinje bortom Lidingö C. Med ett utpekat stråk och en gemensam ambition för kommunen och trafikförvaltningen avseende trafikutbud, bebyggelseutveckling och infrastruktur Anpassningar kan emellertid förutsättningarna på sikt förbättras.*

Slutligen anser staden fortfarande att buss 201 bör förlängas till Danderyds sjukhus via Norra länken.

*Svar: Busstrafik mellan Lidingö/Ropsten och Danderyd (via Norra länken alternativt Björnäsvägen) kan förmodligen medföra stora restidsvinster för vissa resenärer och även förbättra den regionala tillgängligheten. Dock är det i dagsläget oklart hur stort resbehovet är samt hur detta förhåller sig till trafikeringskostnaderna, vilka med anledning av linjens längd blir relativt höga. Frågan kan studeras långsiktigt men går i dagsläget ej att besvara.*

### **Lokalbanetrafik**

Staden har tidigare framfört att Lidingöbanan bör gå med 5-minuterstrafik i högtrafik till Dalénum. Det är en uppfattning som förstärks ytterligare då det finns indikationer på stor trängsel under rusningstrafik.

*Svar: Trafikförvaltningen och Stockholms Spårvägar utreder för närvarande möjligheterna att låta en 6:e spårvagn trafikera mellan AGA – Ropsten i morgonrusningen, för att därigenom åstadkomma 5-minuterstrafik på sträckan. Frågan är komplex och därför är det i dagsläget svårt att prognosticera när det eventuellt kan sättas i verket.*

### **Övrigt**

Staden vill också markera vikten av att löftet om Spårväg City måste förverkligas och vidare att trafikförvaltningen säkerställer att ett investeringsbeslut fattas och att arbetet snarast påbörjas. Ett investeringsbeslut i Spårväg City är av största betydelse eftersom det påverka Lidingö stads beslut avseende investering i ny bro – "Lilla Lidingöbron" och fullföljer de intentionsbeslut som togs i samband med upprustningen av Lidingöbanan.

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Svar: Enligt budgetbeslut i Landstingsfullmäktige har Spårväg Citys utbyggnad mellan Djurgårdsbron och Ropsten inte tilldelats några medel för kommande 10-årsperiod.*

## **Nacka**

### **Busstrafik**

Trafikförvaltningen föreslår en omfördelning av utbudet på sträckan Slussen — Orminge genom en ökning på linjerna 444 från 15-minuterstrafik till 10-minuterstrafik vardagar mellan kl. 6-21 och helger mellan kl. 11-18 samtidigt som linje 445 (Slussen- Insjön) endast trafikeras under rusningstrafik. Förslaget innebär en jämn hög turtäthet i mellantrafik till skillnad från dagens oregelbundna trafik. Kommunen anser att det är bra att trafiken blir mer regelbunden, men ser en stor nackdel i förslaget då linje 445 endast kommer att trafikeras i rusningstrafik. Detta drabbar trafikanter på sträckan Orminge C - Insjön. Kommunen önskar att satsningen på linje 444 genomförs enligt förslaget, men vill att trafiken på linje 445 bibehålls som idag.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring till T17 (tidtabellsskiftet december 2016).*

Kommunen önskar att förslaget att utöka kvällstrafiken på helger på linje 444 från 30-minuterstrafik till 15-minuterstrafik genomförs utan en förkortning av linje 471 till Orminge C under trafikeringstiden för linje 444.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring till T17 (tidtabellsskiftet december 2016).*

Kommunen tar återigen upp frågan om behovet av en förstärkning av linje 469 till Jarlaberg med motivering att det är många äldre som bor i området.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och tar med sig dessa i det framtida utvecklingsarbetet gällande busstrafiken i Nacka.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Nacka kommun anser att indragning av de mrer på sena kvällar som endast trafikerar sträckan Ektorp C – Skurustugan (linje 409) inte är motiverad.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkter men justerar utbudet efter den låga belastningen som i nuläget finns och hänvsiar resande till andra resmöjligheter, i första hand linje 409 i motsatt riktning.*

I underlaget saknas Saltsjöbaden. Kommunen anser att busstrafiken till Älgö bör utvecklas i och med att kommundelen växer.

*Svar: Resandet är alldeles för litet för närvarande för att motivera fler turer på linjen 458 på Älgö.*

Kommunen tar upp igen frågan om att busslinjer till Nacka Strand bör justeras så att byte till pendelbåtslinje 80 blir attraktivt.

*Svar: Trafikförvaltningen föreslår att frågan tas upp på ett planeringsmöte där kommunen är med.*

Det är viktigt att turtätheten på pendelbåtslinje 80 ses över. Kommunen får ofta in synpunkter på att det är fullt på båtarna, särskilt på morgonen. Under Slussens ombyggnad bör denna trafik utvecklas ytterligare.

*Svar: Trafikförvaltningen är medvetna om problemet och arbetar aktivt med att hitta en hållbar lösning över tid.*

Förslaget att göra en tidtabell som är jämnare under rusningstider på förmiddag och eftermiddag är bra. Kommunen motsätter sig dock den föreslagna minskningen på tre turer under eftermiddagens rusningstid.

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

Försämringen av turtätheten under sommar på linje 821 från 40 minuter 60 till minuter är inte motiverat och inte acceptabelt. Denna typ av förändring minskar attraktiviteten i kollektivtrafiken avsevärt.

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

Linje 814 är en linje som tillför stor nytta för boende i Södra Hedvigslund och det är viktigt att turtätheten på denna linje förstärks i sin helhet och inte bara under sommar på eftermiddagen.

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

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Nobina bör se hur busstrafiken särskilt till de nya bostadsområdena i Älta, bl.a. Hedvigslund kan utvecklas och förstärkas.

Svar: *Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkter.*

## Norrtälje

### Busstrafik

Norrtälje kommun prioriterar följande förändringar av busstrafiken:

Att utveckla utbudet med linje 631 som trafikerar Rådmansölandet.

*Svar: Den långsiktiga ambitionen är att utveckla ett huvudstråk för kollektivtrafik från Norrtälje ut på Rådmansö i samarbete med kommunen och med stöd av ny exploatering (ökat resandeunderlag)*

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

*Svar: Tvärförbindelser är efterfrågat och Trafikförvaltningen försöker medverka i den kommunala planeringen samt i Trafikverkets projekt så att bästa möjliga förutsättningar skapas för att kunna förbättra tvärförbindelserna, detta avseende infrastrukturens utformning, bebyggelsens lokalisering samt tillskapandet av relevanta bytespunkter. En bytespunkt i Rosenkälla skulle kunna förbättra den regionala tillgängligheten för Norrtälje genom att skapa bytesmöjligheter för bussar på Norrortsleden och E18.*

Att införa en direktlinje mellan Arlanda och Norrtälje. En direktlinje mellan Norrtälje och Arlanda skulle bidra till att förbättra den regionala tillgängligheten för Norrtälje och norra Roslagen. Idag krävs ett byte vid Åby Vägskalet för att göra denna resa.

*Svar: En direkt busslinje har tidigare studerats men visat på ett för lågt resande i förhållande till de höga trafikeringskostnaderna. En ökad*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*bebyggelse med ett ökat resandeunderlag i stråket skulle emellertid kunna förändra förutsättningarna på lång sikt.*

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: Trafikförvaltningen bedömer att det inte finns ett tillräckligt resandeunderlag i dagsläget för att väsentligt utöka turtätheten med busslinje 639, i synnerhet inte norr om Rimbo och än mindre norr om Hallstavik.

Svar: *Stråket mot Gävle är svårt att utveckla eftersom flera målpunkter (exempelvis Hargshamn, Öregrund och Forsmark) ligger vid sidan av huvudvägen och medför skaftkörningar som resulterar i att den totala restiden till Gävle bli lång. Upplands Lokaltrafik har tidigare testat en genomgående linje mellan Östhammar och Gävle men tvingats avveckla den med anledning av ett för lågt resande i förhållande till trafikeringskostnaden. En bussresa mellan Norrtälje och Östhammar (halvvägs till Gävle) tar idag knappt två timmar inklusive byte i Hallstavik medan en kollektivtrafikresa mellan Norrtälje och Gävle tar knappa tre timmar inklusive byte i Uppsala. Trafikförvaltningen är emellertid positiv till att underlätta resor över länsgränsen och ser i grunden även positivt på att eliminera onödiga byten. Trafikförvaltningen kommer därför att diskutera förutsättningarna med Upplands Lokaltrafik att bättre integrera busslinje UL857 mellan Östhammar och Hallstavik med SL-trafiken. Eftersom en resa mellan Stockholm och Östhammar tar drygt två timmar via Uppsala men nästan 3 timmar med linje 639 om den förlängs från Hallstavik till Östhammar så torde efterfrågan på ändpunktsresor i denna relation vara tämligen begränsade. Ett alternativ skulle kunna vara att samordna trafiken i stråket Östhammar - Hallstavik - Norrtälje.*

Att uppmärksamma behovet av kvällstrafik under vardagar.

Svar: *Trafikförvaltningen tar med sig frågan om kvällstrafik under vardagar i kommande uppföljningsmöte, samt planering framöver.*

Att inrätta en linje Norrtälje - Bergshamra – Brottby.

Svar: *Trafikförvaltningen ser att detta är ett utvecklingsbart stråk men tyvärr har vägen mellan Riala och Sättra en allt för låg standard för att kunna trafikeras av busstrafik och även vägsträckan Sättra - Brottby skulle behöva förbättras för att få attraktiva restider och komfort för resor mellan Bergshamra och Brottby. Trafikförvaltningen har tidigare tagit fram ett förslag på trafik mellan Sättra och Brottby men avstyrktes av Vallentuna kommun.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

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

*Svar: Trafikförvaltningen tar med sig frågan om behovet av förbättrad nattrafik inför planering av busstrafiken.*

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 uppmärksammar och håller med om att stående på sträckor som tillåter hastigheter på över 70 km/tim bör undvikas.*

*Trafikförvaltningen tar frågan om förstärkningstrafik med trafikutövaren.*

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

*Svar: Trafikförvaltningen deltar gärna i ett sådant utvecklingsarbete tillsammans med kommunen under förutsättning att exploateringen blir tillräckligt omfattande för att kunna motivera ny kollektivtrafik.*

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

*Svar: Trafikförvaltningen utreder förutsättningarna för att kunna införa anropsstyrd kollektivtrafik och alternativa fordon i områden och på avgångar med ett lågt resande men i dagsläget finns ingen tidplan för när så skulle kunna ske.*

I övrigt vill Norrtälje kommun framföra följande:

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

*Svar: Trafikförvaltningen utreder förutsättningarna för att kunna införa anropsstyrd kollektivtrafik och alternativa fordon i områden och på avgångar med ett lågt resande men i dagsläget finns ingen tidplan för när så skulle kunna ske. Intresset av att delta i ett pilotförsök noteras tacksamt och kommer att beaktas i händelse av att sådana ska genomföras.*

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

*Svar: Trafikförvaltningen utreder förutsättningarna för att kunna införa anropsstyrd kollektivtrafik och alternativa fordon i områden och på avgångar*



Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*med ett lågt resande men i dagsläget finns ingen tidplan för när så skulle kunna ske.*

Att mindre bussfordon används på linjer med lågt resande.

*Svar: Trafikförvaltningen utreder förutsättningarna för att kunna införa anropsstyrd kollektivtrafik och alternativa fordon i områden och på avgångar med ett lågt resande men i dagsläget finns ingen tidplan för när så skulle kunna ske.*

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.*

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

*Svar: Trafikförvaltningen hänvisar till pågående dialog i frågan.*

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

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Svar: Samtliga förslag till trafikförändringar sker inom ramen för trafikförändringsprocessen som ger kommunen möjlighet till samråd genom trafikförändringsremissen.*

#### Linje 631 Norrtälje – Rådmansö – Norrtälje

Den nuvarande lösningen för Rådmansö med ringlinje ger upphov till långa restider och låg konkurrenskraft gentemot bilen. Det är därför positivt att Trafikförvaltningen har tagit fram en mer konkurrenskraftig kollektivtrafiklösning. Dessa förslag kan utvecklas ytterligare med två mindre bussfordon som matar från Östernäs och eventuellt Lågarö och områdena utmed väg 1031 och 1033 till linje 631. Kommunen genomför en omfattande VA-utbyggnad på Rådmansölandet. Den kommer att ge en ökad permanentning i de fritidshusområden som väljer att ansluta sig då det kommer att ges utökade byggrätter, möjlighet till vattentoaletter m.m.

*Svar: Den långsiktiga ambitionen är att utveckla ett huvudstråk för kollektivtrafik från Norrtälje ut på Rådmansö i samarbete med kommunen och med stöd av ny exploatering (ökat resandeunderlag). Anslutningslinjer till huvudlinjen kan vara en lösning för mindre områden.*

Turutbudet för linjen måste under tiden förbättras. Befolkningen på Rådmansölandet har ökat med 42% sedan 1991 utan några större förändringar av trafikeringen. Befolkningen förväntas öka med ytterligare 23% till 2025. En kvällsavgång bör införas på lördagar samt utökad turtäthet på vardagar. Visit Roslagen har även framfört önskemål till kommunen om ett utökat turutbud som förbättrar för skärgårdsresande att ta sig från Norrtälje till bryggorna i Östernäs, Kapellskär, Råfsnäs och Gräddö.

*Svar: Den långsiktiga ambitionen är att utveckla ett huvudstråk för kollektivtrafik från Norrtälje ut på Rådmansö i samarbete med kommunen och med stöd av ny exploatering (ökat resandeunderlag). Anslutningslinjer till huvudlinjen kan vara en lösning för mindre områden.*

Norrtälje kommun satsar på att nå en ökad tillväxt. Ett viktigt medel är en högklassig kollektivtrafik som ger goda regionala kopplingar mot Stockholm, Norrort med Solna/Kista, Arlanda och Uppsala. Det är således viktigt att fortsätta att utveckla stomlinjerna 676 och 677 med anslutning till Arlanda samt linje 686 så att de regionala kopplingarna stärks till gagn för regionförstoring och framtida tillväxt.

*Svar: Svar: Tvärförbindelser är efterfrågat och Trafikförvaltningen försöker medverka i den kommunala planeringen samt i Trafikverkets projekt så att bästa möjliga förutsättningar skapas för att kunna förbättra tvärförbindelserna, detta avseende infrastrukturens utformning, bebyggelsens*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*lokalisering samt tillskapandet av relevanta bytespunkter. En bytespunkt i Rosenkälla skulle kunna förbättra den regionala tillgängligheten för Norrtälje genom att skapa bytesmöjligheter för bussar på Norrortsleden och E18.*

Norrtälje kommun anser att det är av stor vikt att det inrättas en direktlinje till Arlanda från Norrtälje via Rimbo. Ett nytt koncept för stomlinje 677 bör också studeras i samband med att ombyggnation av riksväg 77 kan bli aktuell. Stomlinje 677 bör utnyttja nya vägsträckningen i så hög grad som möjligt för att följa stomlinjeriktlinjerna med långa hållplatsavstånd och ökad framkomlighet med förkortad restid. 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: Tvärförbindelser är efterfrågat och Trafikförvaltningen försöker medverka i den kommunala planeringen samt i Trafikverkets projekt så att bästa möjliga förutsättningar skapas för att kunna förbättra tvärförbindelserna, detta avseende infrastrukturens utformning, bebyggelsens lokalisering samt tillskapandet av relevanta bytespunkter. En bytespunkt i Rosenkälla skulle kunna förbättra den regionala tillgängligheten för Norrtälje genom att skapa bytesmöjligheter för bussar på Norrortsleden och E18.*

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

*Svar: Trafikförvaltningen instämmer i att dessa kopplingar fyller en regional/mellankommunal funktion. Trafikutbudet i stråken är dock relativt lågt vilket beror på att resandeunderlaget är lågt, långa sträckor passerar genom skog med endast enstaka bebyggelse och bara ett fåtal mindre orter passeras. För att väsentligt kunna utöka resandet baserat på dagens riktlinjer om trafikutbud och resandeunderlag krävs ökad exploatering, ökat resande alternativt reviderade riktlinjer.*

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

*Svar: I händelse av att ett större antal arbetsplatser skulle tillkomma vid Forsmark och resandet därmed skulle öka kan trafikutbudet anpassas därefter*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24Diarienummer  
SL 2015-1135Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*när så blir aktuellt. Trafikförvaltningen skulle uppskatta att fortsättningsvis bli informerade om framfarten i projektet och deltar gärna i arbetet. Stråket mot Gävle är svårt att utveckla eftersom flera målpunkter (exempelvis Hargshamn, Öregrund och Forsmark) ligger vid sidan av huvudvägen och medför skaftkörningar som resulterar i att den totala restiden till Gävle bli lång. Upplands Lokaltrafik har tidigare testat en genomgående linje mellan Östhammar och Gävle men tvingats avveckla den med anledning av ett för lågt resande i förhållande till trafikeringskostnaden.*

Linje 639 är väsentlig för kollektivtrafikförsörjningen av stråket Hallstavik – Edsbro – Rimbo – Stockholm. Norrtälje kommun anser att linjen ska graderas upp till en stomlinje eftersom den trafikerar två kommundelscentra i en kommun som utgör en tredjedel av Stockholms läns yta. Dessutom är linjen kopplad vidare mot Östhammar som är ett kommuncentra. Det är positivt att Trafikförvaltningen angett att linje 639 ska hålla en regional standard. Detta ligger väl i linje med de planer på en stomlinje längs väg 76 som nämns ovan.

*Svar: Svar: Stråket mot Gävle är svårt att utveckla eftersom flera målpunkter (exempelvis Hargshamn, Öregrund och Forsmark) ligger vid sidan av huvudvägen och medför skaftkörningar som resulterar i att den totala restiden till Gävle bli lång. Upplands Lokaltrafik har tidigare testat en genomgående linje mellan Östhammar och Gävle men tvingats avveckla den med anledning av ett för lågt resande i förhållande till trafikeringskostnaden. En bussresa mellan Norrtälje och Östhammar (halvvägs till Gävle) tar idag knappt två timmar inklusive byte i Hallstavik medan en kollektivtrafikresa mellan Norrtälje och Gävle tar knappa tre timmar inklusive byte i Uppsala. Trafikförvaltningen är emellertid positiv till att underlätta resor över länsgränsen och ser i grunden även positivt på att eliminera onödiga byten. Trafikförvaltningen kommer därför att diskutera förutsättningarna med Upplands Lokaltrafik att bättre integrera busslinje UL857 mellan Östhammar och Hallstavik med SL-trafiken. Eftersom en resa mellan Stockholm och Östhammar tar drygt två timmar via Uppsala men nästan 3 timmar med linje 639 om den förlängs från Hallstavik till Östhammar så torde efterfrågan på ändpunktsresor i denna relation vara tämligen begränsade. Ett alternativ skulle kunna vara att samordna trafiken i stråket Östhammar - Hallstavik - Norrtälje.*

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 och här har Trafikförvaltningen ett ansvar när det gäller att erbjuda ett tillräckligt turutbud med bussar av god standard. Det är positivt att det numera är 10-

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

minturerstrafik under morgonrusningen. Idén om att utgå med bussar från Rimbos västra stadsdelar är konstruktiv, ger ökad tillgänglighet och fler möjlighet till direktresa. En lämplig vändmöjlighet finns i Västertorp och kommunen planerar för en pendlarparkering. Kommunen och Trafikförvaltningen får fortsätta diskussionen gällande genomförandet.

*Svar: Trafikförvaltningen tar med sig frågan om förbindelser till/från Rimbo inför planering av busstrafiken samt på kommande uppföljningsmöte.*

I glesa strukturer är det viktigt att byten mellan olika linjer fungerar så att utbudet optimeras. I Hallstavik måste kopplingen mellan linjerna 642 och 641, 639 och 805 ses över. Turtiderna för de linjer som trafikerar Hallstavik bör anpassas för att passa skoltider och fritidsaktiviteter efter skoltid. Avgångar vid klockan 14:30 bör följas upp med ytterligare avgångar vid klockan 15:00. I dagsläget får elever vänta till klockan 16:30. I Älmsta måste passningarna mellan linjerna 643, 636 och 637 ses över. Trafikförvaltningen bör i samråd med UL se över turutbudet på linje 808 Norrtälje-Edsbro-Uppsala i syfte att öka möjligheterna för boende i Edsbro att ta sig till Norrtälje stad. Det gäller särskilt att införa helgturer.

*Svar: Behovet om bättre kopplingar mellan linje 642, 641, 639 och 805 noteras och kommer att diskuteras med Trafikutövare och kommun kommande uppföljningsmöte. Beträffande turutbudet på linje 808 hanteras det av UL, Trafikförvaltningen ställer frågan till UL för mer besked i ärendet.*

Norrtälje kommun har under lång tid påtalat behovet av nya former av landsbygdstrafik. Att utreda förutsättningarna för att införa anropsstyrd trafik på vissa linjer och tider med lågt passagerarantal samt att verka för att inrätta trafiklösningar speciellt anpassade för glesa områden baserade på kombinerad färdtjänst, SL- och skolskjutstrafik. Det behövs ett fortsatt arbete som syftar till hur befintliga offentliga transportresurser på landsbygden kan utnyttjas mer effektivt. Detta borde kunna genomföras som ett projekt där Trafikförvaltningen ansvarar för projektledningen snarare än att lägga ned eller kraftigt försämra turutbudet i trafiken. Norrtälje kommun erbjuder sig att genomföra en försöksverksamhet i vissa delar av kommunen. Även behovet av att använda mindre bussfordon bör studeras närmare.

*Svar: Koncept för anropsstyrd trafik har studerats av trafikförvaltningen men i dagsläget finns inget besked att ge om ett eventuellt införande av sådan trafik.*

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

I Norrtälje stad pågår flertalet förtättnings- och utbyggnadsprojekt och stadens befolkningsmängd beräknas öka från dagens 18 000 invånare till 26 000

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

invånare år 2025. Vid nyexploatering är det viktigt att goda förutsättningar för en attraktiv kollektivtrafik finns på plats för att i ett tidigt skede påverka resvanorna. Under 2016 tar Norrtälje kommun fram en trafikstrategi och en parkeringsstrategi för stadens utveckling som ska utveckla ett hållbart transportsystem och andelen resande med gång, cykel och kollektivtrafik ska öka. Försämringar i stadslinjernas turutbud underminerar kommunens arbete och förstärker ett bilberoende. Det är viktigt att stadslinjerna koordineras mot linje 676 så att bytestider minimeras. Arbetet med nytt koncept för närtrafiken i Norrtälje stad bör drivas vidare.

*Svar: Trafikförvaltningen tar med sig frågan om bytestider inför planering av busstrafiken samt på kommande uppföljningsmöte. Beträffande närtrafiken utreder Trafikförvaltningen förutsättningarna för att kunna införa anropsstyrd kollektivtrafik och alternativa fordon i områden och på avgångar med ett lågt resande men i dagsläget finns ingen tidplan för när så skulle kunna ske.*

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 Rimbo och Hallstavik har fått en förstärkt kvällstrafik till/från Norrtälje samtliga veckodagar och nattrafik fredagar- och lördagar. Det är positivt att fler turer även föreslås tillkomma till/från Bergshamraområdet.

*Svar: Trafikförvaltningen tar med sig frågan om behovet av förbättrad nattrafik inför planering av busstrafiken.*

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

*Svar: Diskussion kring stående på vägar högre än 70 km/tim tas med trafikutövare för att säkerställa rätt utbud.*

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.

*Svar: Trafikförvaltningen överensstämmer i frågan och linje 636 och 637 kommer under högtrafik i rusningsriktning fm/em trafikera Campus Roslagen via västra vägen vidare till Norrtälje bst. Det genomförs i samband med tidtabellsskiftet.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Kommunen önskar fortsätta diskussionerna gällande Trafikförvaltningens depåer i Norrtälje stad, Hallstavik och Älmsta. I Norrtälje stad kommer Färsna fortsatt att utvecklas som ett bostadsområde och det medför att den nuvarande lokaliseringen av bussdepån på norra industriområdet blir allt mer olämplig. På sikt behöver denna depå flyttas till ett lämpligare läge. I Älmsta försvårar bussterminalens läge centrumutvecklingen och en lösning på detta behöver tas fram och genomföras. I Rimbo kan ett nytt läge av bussdepån bli aktuellt beroende på eventuell ny dragning av riksväg 77.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta och fortsätter gärna diskussionerna.*

#### Linje 643 Hallstavik-Älmsta

Trafikförvaltningen bör presentera anledningarna till att linjen ska sluta trafikera Gässvik under sommartid. För boende utmed sträckan är linje 643 viktig för möjligheterna till service i Hallstavik och i Älmsta.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring till T17 (tidtabellsskiftet december 2016).*

#### 644 Mora vägskäl - Söderhalls trafikplats

Linjen fungerar som matartrafik från Bergshamra och Rö till stomlinje 676 Norrtälje - Stockholm. Förslaget innebär att dessa områden blir helt utan kollektivtrafik om linjen dras in. Kollektivtrafikens svagaste del är de sista 1-2 kilometrarna från kapacitetsstark kollektivtrafik och förslaget riskerar att resenärer som har möjlighet väljer bilen. De som inte har tillgång till bil saknar andra resmöjligheter. Norrtälje kommun avstyrker förslaget.

Linjen har förändrats från och med augusti 2015 och sträckan Abrahamsby - Gottröra är redan indragen. Nu är tiderna anpassade till skoltiderna i Rimbo tätort. Med avgången kl 13.25 åker 23 elever från Långsjöskolan/Bålbroskolan. Utöver dessa tillkommer elever från Viby friskola som åker hem med turen. Med avgången kl 15.05 åker 30 elever från Långsjöskolan/Bålbroskolan. Även här tillkommer elever från Viby friskola. Således berörs 53 skolungdomar av förslaget. Utöver detta tillkommer gymnasielever. Förslaget innebär att eleverna inte kan ta sig till skola på egen hand vilket är oacceptabelt. Förslaget riskerar också att resenärer som har möjlighet väljer bilen eftersom hela kommunens västra delar får kraftigt försämrat kollektivtrafikutbud. De som inte har tillgång till bil saknar andra resmöjligheter. Norrtälje kommun avstyrker förslaget.

Linjen bör återgå till att även trafikera Abrahamsby året om.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring till T17 (tidtabellsskiftet december 2016).*

#### Linje 647 Norrtälje – Rimbo

Norrtälje kommun har tidigare (2015) föreslagit ett nytt trafikkoncept för linjen som kan öka resandeunderlaget. Ett nytt koncept för stomlinje 677 bör studeras

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

i samband med att ombyggnation av riksväg 77 kan bli aktuell. Stomlinje 677 bör utnyttja den 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 lokalbuss 647 ses över för att trafikera befintlig sträckning och "stolphållplatserna" utmed denna.

*Svar: Trafikförvaltningen försöker att bevaka förutsättningarna för en effektivare trafikering med 677 i samband med en ombyggnad av väg 77. Målsättningen är att busslinjen skall kunna snabbas up men samtidigt ha en viss kvarstående funktion för resandet på landsbygden. Underlaget för att parallellt med stombussen även trafikera med en mer lokal busslinje bedöms som litet.*

#### Linje 648 Rimbo – Rånäs

Indragningen av avgångarna på morgonen från Långsjö torg till Rånäs skola drabbar 12 elever. På turen från Norrbyggeby kl 07.15 åker 15 elever skolskjuts till Rånäs skola, Långsjöskolan och Bålbroskolan. Ytterligare elever som går i Viby friskola och Ekebyholmsskolan åker med turen. Med eftermiddagsturen från Rånäs till Norrbyggeby kl 14.08 åker 5 elever från Rånäs skola och Långsjöskolan. Av dessa går 4 elever i Rånäs skola och åker med avgången kl 14.03 på sträckan Rånäs Skola – Rånäs Långsjö Torg. På motsvarande tur kl 15.25 från Rånäs åker 32 elever hem från Långsjöskolan och Bålbroskolan. Även här tillkommer elever från Viby friskola och Ekebyholmsskolan. Utöver detta tillkommer gymnasieelever som reser med dessa turer. Förslaget innebär att eleverna inte kan ta sig till skola på egen hand vilket är oacceptabelt. Förslaget innebär också att stora delar av Rimbotrakten får kraftigt försämrad kollektivtrafik eftersom det saknas alternativ i kollektivtrafiken i området. Norrtälje kommun avstyrker förslaget.

*Svar: Trafikförvaltningen kommer inte att genomföra någon förändring på linje 648.*

#### Linje 649 Rimbo – Beateberg

På morgonturen från Beateberg kl 07:25 åker 36 elever till Långsjöskolan och Bålbroskolan. På eftermiddagen kl 13.30 åker 26 elever från Långsjöskolan och Bålbroskolan. Kl 15.17 åker 30 elever från Långsjöskolan och Bålbroskolan. På samtliga dessa turer åker även elever till Viby friskola samt gymnasieelever. Förslaget innebär att eleverna inte kan ta sig till skola på egen hand vilket är oacceptabelt. Norrtälje kommun avstyrker förslaget

*Svar: Trafikförvaltningen kommer inte att genomföra någon förändring på linje 649.*



Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

#### Linje 652 Norrtälje - Harö – Norrtälje

7 elever från Roslagsskolan åker skolskjuts med linjen. På denna tur åker även elever som går i fristående skola i Norrtälje stad. Trafikförvaltningen bör presentera resandestatistik för turen och en konsekvensanalys av resenärsperspektivet.

*Svar: Trafikförvaltningen kommer inte att genomföra någon förändring på linje 652.*

#### Linje 653 Norrtälje - Länna - Lohärad – Norrtälje

Linjen utförs med ringlinje över långa avstånd och i områden som saknar koppling till varandra. Utförandet tillsammans med att linjen inte trafikerar under högtrafik innebär långa restider och att konkurrenskraften gentemot bilen är låg. Norrtälje kommun avstyrker förslaget. För att öka resandeunderlaget på linjen bör den delas upp i två mindre separata ringlinjer som kan fungera som matartrafik till kapacitetsstark kollektivtrafik på E18 med stamlinje 676 Norrtälje - Stockholm och mot Norrtälje stad. Se vidare angående linje 655 nedan.

*Svar: Trafikförvaltningen kommer inte att genomföra någon förändring på linje 653.*

#### Linje 654 Norrtälje-Lohärad-Norrtälje

Förslaget är helt beroende på hur linjerna 644, 653 och 654 ska utvecklas. Norrtälje kommun önskar ha en fortsatt dialog kring detta med Trafikförvaltningen.

*Svar: Linjesträckningen för 654 Norrtälje-Lohärad-Norrtälje som sågs över för att trafikera Lohärad på den del av sträckan som linje 653 idag trafikerar genomförs ej. Däremot genomförs förändring avseende att dra in turen kl. 15.14 från Svanberga skola. Det aktuella resandet motiverar inte att behålla den turen.*

#### Linje 655 Norrtälje busstation - Söderhalls trafikplats

Linjen har 12 avgångar per dag. Resurser på linjen bör kunna avsättas för att trafikera kommunens förslag på nytt trafikupplägg för linje 653 enligt ovan. Med en egen mindre ringlinje bör linje 653 utgå från Norrtälje busstation - Rösa trafikplats - Addarsnäs - Länna kyrka - Norrtälje busstation. Boende utmed gamla Norrtäljevägen har därmed fortsatt tillgång till samma turutbud. En sådan linje måste trafikera Länna under cirka kl 07, kl 13 och kl 17.

Linjesträckningen för linje 654 Norrtälje - Lohärad - Norrtälje bör ses över för att trafikera Lohärad på den del av sträckan som linje 653 idag trafikerar.

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Svar: Förslaget om förändringar på 653, 654, 655 tas med till kommande planering av busstrafiken och kommer att övervägas i samband med detta.*

Under hösten 2014 har Nobina genomfört stora förändringar gällande av- och påstigning på stomlinje 676 utan att ha samrått med varken kommunen eller Trafikförvaltningen och sedan inte följt överenskommelser mellan kommunen, Trafikförvaltningen och Nobina gällande upphörande av tillåten avstigning mellan Tekniska högskolan och Roslags Näsby i norrgående riktning samt tillåten påstigning mellan Roslags-Näsby och Tekniska högskolan i södergående riktning. Norrtälje kommun anser det beklämmande hur restiden mellan främst Danderyds sjukhus-Tekniska högskolan ökat och att bussen används som lokalbuss mellan universitetsområdena. Stomlinje 676 är enligt avtalen till för Norrtälje kommuns invånare. Linjen är kommunens enskilt viktigaste koppling mot Stockholm med över 8000 påstigande per dag. Kommunen upprättar ett gestaltningsprogram för Stockholmsvägen i Norrtälje stad där framkomligheten för kollektivtrafiken utreds. Samtidigt bedriver Trafikförvaltningen projektet ÅVS förbättrad framkomlighet i stomlinjenätet där sträckan Danderyds sjukhus-Tekniska högskolan kommer att studeras under våren 2016. Dessa projekt syftar till att hitta lösningar för att förbättra restiden med flera minuter. Sammantaget kan dessa projekt innebära investeringar i infrastruktur för åtskilliga miljoner kronor och det därför olyckligt om målen om förbättrade restider inte kan uppnås för att operatören frångår avtalen gällande av- och påstigningsregler mellan Roslags-Näsby-Tekniska högskolan.

*Svar: Trafikförvaltningen är enig med kommunen i frågan och kommer att vidta åtgärder.*

## **Nykvarn**

För att uppnå en hållbar och balanserad tillväxt i hela Stockholmsregionen behövs det strategiska infrastruktur- och trafiksatsningar, inte bara i områden där utveckling redan sker, utan framförallt i områden med uttalad potential. Intensiva arbeten pågår för att till exempel planera för regionala stadskärnor, ofta i ett nära samarbete mellan kommuner med koppling till respektive stadskärna, men också i samarbete med byggföretag, Landstinget och andra regionala aktörer. Ändras inriktningen och prioritetsordningen för

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24Diarienummer  
SL 2015-1135Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

infrastrukturens utveckling ändras också förutsättningarna för kommunernas utvecklingsplanering. Förändrade inriktningar i infrastrukturplaneringen innebär också nya marknadssignaler som direkt påverkar kommersiella aktörernas ageranden. Vi har i tidigare yttranden redovisat behov och brister i transportinfrastrukturen på Nykvarn och pekat ut nödvändiga utvecklingsinsatser. En ytterligare försämring av kollektivtrafiken i dessa av Nykvarns kommun utpekade stråk för bostadsbebyggelse och verksamhetsområden är inte förenligt med utpekade mål och kan komma att i förlängningen innebära en nedgång i kommunens planerade utveckling.

*Svar: Trafikförvaltningen vill här understryka att vi gärna deltar i tidiga skeden av Nykvarns planeringsprocesser. I planeringen av kollektivtrafiken utgår trafikförvaltningen från de målsättningar som utpekats av RUFSS 2010 och som i sin tur är nedbrutna i Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län. I samband med samråd av Nykvarns översiktsplan har trafikförvaltningen tillsammans med TRF påpekat att flera av de områden som Nykvarn avser att utveckla är dåliga utvecklingsområden ur kollektivtrafiksynpunkt, och att de inte ingår i de områden som utpekats som utvecklingsområden i RUFSS 2010. Vidare ser trafikförvaltningen det som ytterst viktigt att få tillstånd möten kring utvecklingen av Mörby/Almnäs tillsammans med Södertälje kommun och Nykvarn för att tillsammans diskutera de förutsättningar som krävs för att kunna kollektivtrafikförsörja av dessa områden.*

## **Nynäshamn**

### **Busstrafik**

I och med Nobinas trafikstart 2015 utlovades en strukturerad samverkan med kommunens olika verksamheter, bland annat avseende barn och ungas behov i samband med skola och fritidsverksamhet. En samverkan som utlovats har dock inte kommit igång och det är beklagligt. Nobina hänvisar till trafikförvaltningen som enligt uppgift inte har godkänt samverkansmodellen. Om en samverkan funnits hade Nobina haft bättre förutsättningar att planera och prioritera bussarnas trafikering.

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Svar: Trafikförvaltningen har samverkan med kommuner och trafikutövare inom ramen för trafikförvaltningens kommundialog (som beskrivs i stycke Generella frågor och svar i detta dokument). Utöver denna samverkan står det trafikutövare och kommun fritt att samverka och diskutera trafiklösningar i syfte att åstadkomma en så bra trafik som möjligt.*

Linje 783 är en buss för arbetspendling, för sjukhusbesökare i Södertälje och för elever med flera, som knyter an Nynäshamn med Södertälje. Södertälje är i RUF:s en utpekad regional kärna som har betydelse för Nynäshamn. Att förkorta busslinjen så att resenärer mellan Nynäshamn och Ösmo ska byta, samt att resenärer som ska till industriområdet i Södertälje, ska byta ytterligare en gång är inte acceptabelt. Denna förkortning lever inte upp till trafikförsörjningsprogram-mets mål om tillgänglig och sammanhållen region. Kommunen menar att förkortningen av busslinjen inte medverkar till att linjen enligt trafikförvaltningens plan ska göras om till en stomlinje mellan Nykvarn och Nynäshamn. Utöver bussbyten så vill Nobina även dra in tre avgångar. Vilka de är presenteras inte och inte heller redogörs för tidsvinsten som resenärer får till industriområdet, Chassieporten. Kommunen ställer sig frågande till varför detta inte redovisas.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra en förkortning av linje 783, däremot har två avgångar sommartid samt tre avgångar vintertid tagits bort i samband med tidtabellsskiftet i juni och augusti 2016. Trafikförändringen ligger i linje med de behov av trafik som trafikförvaltningen identifierat i området. Trafikförvaltningen följer dock utvecklingen i området.*

Linje 848 trafikerar flera tätorter och mindre bybildningar mellan Nynäshamn, Stora Vika och Västerhaninge. Att ta bort de avgångar som tillkom december 2014 begränsar resenärers kollektiva resor. Det är viktigt att landsbygden har ett utbud som gynnar personer som bor och verkar längs med sträckan. Speciellt ska barn och ungdomar beaktas, så att de på egen hand ska kunna ta sig mellan hem, skola och fritidsaktiviteter med mera. Busslinjen går vissa turer till Gröndalsskolan via Svandammskolan för att tillgodose att barn säkert kan ta sig till skolan. Att då begränsa busslinjens dragning så att skolbarn behöver byta buss vid Nynäshamns station förtydligar inte linjenätet och barnen bästa har inte vägts in. I dagsläget trafikerar inte linje 858 Gröndalsskolan, vilket innebär att linjen ska få en ny sträckning som inte redovisas i remissen. Även sommartrafik till Lövhagen plane-ras övergå på till linje 858, även här redovisas inte nytt förslag på linje 858.

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring till T17 (tidtabellsskiftet december 2016).*

I december 2014 sattes det in två avgångar på linje 852 för att framförallt tillgodose barnens hemresa från skolan. Att nu dra in dessa avgångar på grund av lågt resande är under all kritik. Att Nobina får betalt för varje resande och inte ser till helheten är beklagligt. Barn och ungdomars behov ska speciellt beaktas.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring till T17 (tidtabellsskiftet december 2016).*

Under sommaren 2016 kommer två avstängningar av Nynäsbanan ske på grund av banarbete; dubbelpårarbete mellan Tungelsta - Hemfosa och utbyggnad av stationen Vega. Avstängningstiden sker under perioder med omfattande sommar turism, i form av Gotlandsresenärerna och kryssningsgäster, samtidigt som arbetspendling fortfarande sker. Vid den första avstängningen behöver resenärer ta ersättningsbuss mellan Nynäshamn och Västerhaninge och vid den andra ska bussar gå mellan Handen och Farsta Strand. Att då dra in busslinjerna 861 och 862 som har en bra koppling till Stockholm och som är eftertraktade av både arbetspendlare och besökare, är befängt.

Ersättningsbussar erbjuder genom byten, inte en likvärdig restid.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring till T17 (tidtabellsskiftet december 2016).*

På linje 862 finns det en avgång på morgonen. Linjen är liksom 861 viktig för arbetspendling till Stockholm. Kommunen kan inte acceptera förslaget att dessa bussar dras in, varken under sommaren eller i framtiden. Direktbussar till Gullmarsplan kan och ska inte ses som parallella till pendeltåget. Nynäshamn är i en expansiv fas, där kommunens tillgänglighet och tillhörighet till Stockholm är viktig och då måste kollektivtrafiken vara attraktiv. Vi kan inte bara ha ett alternativ, pendeltåget, till kollektivtrafik, när vi har stor arbetspendling till och från kommunen. Vi behöver två. Kommuner rekommenderar Nobina att byta ut ledbussen med 55 platser som körs på sträckan till en normal kortbuss med 34 platser så blir beläggningen högre.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring till T17 (tidtabellsskiftet december 2016).*

Kommunen vill även att linje 861 (Nynäshamn - Gullmarsplan) permanentas och att ett antal omvända avgångar för arbetspendling till kommunen införs. Den långa restiden med pendeltåg gör troligtvis att många väljer bilen för arbetsresor till Nynäshamn. En omvänd linje 861 kan bidra att en del bilister istället väljer kollektivtrafiken. Detta har kommunen tidigare framfört till

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

trafikförvaltningen och de har svarat att de ska se över möjligheterna att kunna tillgodo se detta. Nu undrar vi vad som hänt i frågan?

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring till T17 (tidtabellsskiftet december 2016).*

### **Pendeltågstrafik**

När Citybanan öppnar 2017 har förbättringar i pendeltagskapaciteten utlovats. Det kan noteras att det i underlaget inte finns någon signal om förbättrat utbud, förrän möjligtvis till 2018. Nynäshamns kommun har förväntningar på kortare restid mellan Nynäshamn och Stockholms Central.

*Svar: Trafiken under 2017 kommer i sin helhet att se ut som under 2016 för att skapa förutsättningar för en robust trafiksättning av citybanan och en ny operatör. Nynäshamns gren kommer dock att få utökad trafik redan 2017 avseende trafiken på lördagar och söndagar.*

Kommunen efterfrågar information om den trafikutredning om framtida struktur för pendel- och regionaltagpendel- och regionaltag som trafikförvaltningen, SLL driver tillsammans med landstinget i Uppsala och MÄLAB.

*Svar: Pendel- och regionaltagsutredningen är under beredning.*

### **Sjötrafik**

Det framgår inte av underlaget ambitionen att den så kallade nord/sydlinjen mellan Arholma i norra skargården och Nynäshamn i söder ska permanentas efter den tvååriga försöksperioden, vilket Nynäshamns kommun förutsätter är fallet mot bakgrund av tidigare information.

*Svar: Nord-Sydlinjen kommer att trafikeras även under 2017. Därefter kommer en utvärdering av försöket att genomföras.*

### **Salem**

Landstingets trafiknämnd beslutade 2015-09-08 om en allmän översyn och neddragning av busstrafiken i länet. Anledningen var att trafikförvaltningen led av ett budgetunderskott. Två busslinjer i Salem fick lägre turtäthet från den 1 januari 2016. Det är linje 708 mellan Tumba station och Rönninge Station samt linje 725 mellan Nytorp och Rönninge station. Remissen trafikförändringar i SL-trafiken 2016/2017 (T17) skickas nu ut till berörda kommuner för synpunkter och innehåller inga förändringar för Salem del, vilket innebär att

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

den lägre turtätheten kvarstår för linjerna 708 och linje 725. Salems kommun är starkt kritisk till de genomförda förändringarna. Salemsborna drabbas hårt, belastningen på regionens vägnät riskerar att öka och miljökonsekvenserna står i klar kontrast till uppsatta miljömål. Därför vill kommunen att turtätheten återställs till samma nivå som den var före den 11 januari 2016.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra några förändringar på linje 708 eller 725 i nuläget.*

## **Sigtuna**

### **Busstrafik**

Sigtuna kommun förutsätter i detta sammanhang att Trafikförvaltningen också snarast återställer trafikutbudet för de linjer i kommunen som drabbades av de neddragningar som Trafikförvaltningen med mycket kort varsel genomförde för busstrafiken från januari 2016 och som enligt kommunens bestämda uppfattning på ett mycket olyckligt sätt har skapat en osäkerhet kring den långsiktighet som måste finnas om gemensamma åtaganden för en integrerad bebyggelse- och trafikplanering. Kollektivtrafiken är i detta sammanhang en nödvändig förutsättning för en hållbar samhällsutveckling. Hos alla aktörer måste det därför finnas en tillit och samsyn kring de gemensamma villkoren för en långsiktigt uthållig bebyggelseutveckling, där kollektivtrafiken har en prioriterad och strukturerande funktion som ett viktigt element i en sådan utveckling.

*Svar: Trafikförvaltningen tittar löpande om regelbundet förekommande trängsel föreligger. I de fall trängsel identifieras kan det hanteras genom en utökning av trafik.*

Särskilt hög prioritet med avseende på behov av förbättringar har kollektivtrafikförsörjningen mellan kommunens olika bebyggelseområden och Arlanda flygplats och specifikt busstrafiken mellan Sigtuna stad och Märsta/Arlanda.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar det prioriterade behovet. Förslagen tas med inför planering av framtida trafikförändringar.*

Det behövs också en ändamålsenlig busspassning till varje tåg vid Märsta station, främst för resenärerna på linjerna till/från Valsta/Steninge, Sigtuna stad och Arlandastad/Arlanda flygplats. Enligt kommunens mening är det önskvärt att det finns en sådan busspassning på alla linjer vid Märsta station och till alla SL-tåg i 15-minuterstrafik och att en sådan anpassning även måste

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

finnas när en förändrad pendeltågstrafikering blir aktuell då Citybanan är färdigställd år 2017.

*Svar: Förslagen tas med inför planering av framtida trafikförändringar.*

Dessutom har kommunen upprepat understrukit behovet ur resenärssynpunkt av att det måste fungera att kunna byta mellan SJ:s regionaltåg och SL:s bussar vid Märsta station. Idag är tidsmarginalen för dessa byten många gånger för liten. Kommunen anser att SL-trafiken och SJ-trafiken i detta fall på ett bättre sätt måste samordnas så att en smidig omstigning är möjlig för resenärerna.

*Svar: Behovet av fungerande byten uppmärksammas. Förslagen tas med in i organisationen som ett förbättringsarbete.*

Sigtuna kommun har i olika sammanhang framfört krav på förbättringsåtgärder för kollektivtrafikresenärerna vid Märsta station. Detta mot bakgrund av att Märsta station på många sätt har en strategisk påverkan på kommunens utvecklingsmöjligheter. Märsta station som idag med avseende på kapacitet och standard har allvarliga brister, måste därför åtgärdas och utformas så att ett ökat kollektivtrafikresande kan tillgodose för att kommunen med sin snabba befolkningstillväxt ska kunna klara utmaningen om en hållbar tillväxt. Kommunen hälsar därför med tillfredsställelse att Trafikverket tillsammans med kommunen och Trafikförvaltningen nu driver en åtgärdsvalsstudie för Märsta station. Målet är att till sommaren 2016 ha ett färdigt underlag i denna studie, som visar på gemensamma lösningar för att åstadkomma ett modernt och funktionellt resecentrum i Märsta. I avvaktan på att en sådan större ombyggnation kan genomföras, ställer dock kommunen tydliga krav på att Trafikförvaltningen, också har beredskap för att under hand snarast kunna bygga om entréerna i spärhuset till pendeltågen vid Märsta station så att in- och utpassagerna underlättas för trafikanterna och att man från Trafikförvaltningens sida möter upp med resurser för detta på samma sätt som kommunen har gjort genom att avsätta ekonomiska medel för ändamålet.

*Svar: Trafikförvaltningen hänvisar till pågående åtgärdsvalsstudie avssende Märsta station.*

Arlanda flygplats med över 23 miljoner flygpassagerare är inte bara landets viktigaste och största kommunikationsnav för flyget. Arlandaområdet är också en av regionens största arbetsplatser med över 20 000 anställda i många olika verksamheter på och kring flygplatsen som genererar ett omfattande behov av goda kollektiva marktransporter. Mot denna bakgrund är det angeläget att kollektivtrafiken till och från Arlanda går hela dygnet och att det via smidiga byten till den busstrafik som trafikerar Arlanda på detta sätt går att resa till och från kommunens samtliga större bostadsområden.



Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24Diarienummer  
SL 2015-1135Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Svar: Behovet av kollektivtrafik till och från Arlanda går hela dygnet samt smidiga byten noteras. Förslagen tas med inför planering av framtida trafikförändringar.*

För övrig busstrafik som berör Arlandaområdet närmast vad gäller trafiken på linjerna 538, 579, 592 samt 598 konstaterar kommunen att föreliggande remiss innehåller förslag om förändringar i denna trafik i syfte att effektivisera trafiken och som kommunen i sak tillstyrker. Kommunen anser i sammanhanget också att linjeföringen på linje 589 bör ses över i syfte att effektivisera denna trafik på så sätt att bussen direkt trafikerar Arlandaområdet och inte går via Märsta station. Kommunen ser därutöver positivt på att man omprövar trafiken på linje 538 Rotebro-Arlanda genom att bussen endast trafikerar sträckan Rotebro station – Rosersberg och att resurser för denna trafik i stället samordnas med eller omfördelas till linje 576 och trafiken i Rosersbergs verksamhetsområde. Kommunen förutsätter att dessa förändringar planeras i nära samråd mellan kommunen, Trafikförvaltningen och Arriva samt med representanter för företagen i området.

*Svar: Trafikförvaltningen avser att genomföra förändringarna på 579, 592 och 598, däremot inte på linje 538 och 576. Förslag om att se över linjeföringen på linje 589, i syfte att effektivisera denna trafik på så sätt att bussen direkt trafikerar Arlandaområdet och inte går via Märsta station, tas med inför planering av framtida trafikförändringar och trafikförbättringar.*

Centrala Märsta trafikeras idag med en servicelinje, buss 573. Kommunen anser att det finns behov av en sådan trafik även i Valstaområdet med trafik via Valsta centrum, och att bussen trafikerar såväl området vid Midgårdsbadet som kommunens äldreboende vid Ymerplan. En ringlinje med servicebuss bör även etableras i Sigtuna stad. En sådan ytterligare trafik behöver komma igång så snart som möjligt. För trafiken på linje 573 i centrala Märsta är det också angeläget att bussen får utökad trafikering under både kvällar och helger.

*Svar: Linje 573 får fler turer anpassade till affärernas öppettider vid Märsta centrum till T17. Övriga förslag tas med inför planering av framtida trafikförändringar.*

Utmed Steninge allé i Märsta har under senare år färdigställts flera nya bostadsområden och planering pågår för ytterligare tillkommande bostadsområden under de närmaste åren i Steninge slottsby med omkring 600 nya bostäder. Kommunen hävdar att Steninge allé därför behöver förses med en ändamålsenlig kollektivtrafik fram till området vid Steningevik/Steninge slott, som även inrymmer arbetsplatser.

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24Diarienummer  
SL 2015-1135Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Svar: Avsikten är att förse områdena Steninge Allé och Steninge slott med busstrafik när underlaget för trafik uppnår de nivåer som finns beskrivna i trafikförvaltningens riktlinjer för planering.*

I syfte att åstadkomma en mer tillgänglig och effektiv kollektivtrafik för invånarna i kommunens landsbygdsområden anser kommunen att Trafikförvaltningen bör pröva möjligheterna att inrätta någon form av anropsstyrd kollektivtrafik i form av flextrafik eller taxibaserade trafiklösningar. Som ett alternativ till att inrätta kollektivtrafik i områden på landsbygden med låg efterfrågan upprepar kommunen också frågan om att man borde pröva att inrätta infartsparkeringar för bil och cykel vid lämpliga hållplatser för befintlig SL-trafik. Möjligheterna till detta inom kommunens landsbygdsområden bör närmare studeras i samråd mellan Trafikförvaltningen och Sigtuna kommun.

*Svar: Trafikförvaltningen utreder förutsättningarna för att kunna införa anropsstyrd kollektivtrafik och alternativa fordon i områden och på avgångar med ett lågt resande men i dagsläget finns ingen tidplan för när så skulle kunna ske. Kommunerna kan söka om statlig medfinansiering från Länsplan för infartsparkeringar för upp till 50% av den totala investeringskostnaden. Även SLL har en pott att investera i infartsparkeringar. Trafikförvaltningen deltar gärna i kommunens arbete att införa infartsparkeringar.*

Dessutom hävdar kommunen mot bakgrund av den expansion av nya bostäder och verksamheter som sker i området vid Venngarn att förutsättningarna för reguljär busstrafik till detta område måste prövas av Trafikförvaltningen i samråd med kommunen.

*Svar: Befintlig och planerad bebyggelse är för litet för busstrafik. Trafikförvaltningen följer dock utvecklingen.*

### **Övrigt**

Sigtuna kommun är generellt av den uppfattningen att ändamålsenliga och miljövänliga bussar i princip bör trafikera alla linjer inom kommunen. Detta inte bara som en miljöfråga utan också för att sådana bussar med bra komfort och miljöprofil kan bidra till att öka kollektivtrafikens attraktivitet och stimulera till ett ökat kollektivtrafikresande. För Sigtuna kommun är detta en mycket angelägen fråga inte minst sett till den mycket låga andelen kollektivtrafikresenärer i kommunen. Kommunen har mot denna bakgrund stora förhoppningar om att det pågående samverkansprojekt som initierats av kommunen och Swedavia om en elektrifiering av linje 583 ska resultera i att elektriska bussar med erforderlig laddinfrastruktur i närtid ska kunna börja trafikera linje 583 mellan Märsta station och Arlanda flygplats. Kommunen ser

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

med fördel att detta pilotförsök på linje 583 succesivt kan utvecklas till att omfatta en elektrifiering av fler busslinjer i Sigtuna kommun.

*Svar: Idag går bussarna i E16 Sigtuna/Upplands bro på 100% etanol, vilket är ett bra miljöalternativ, det uppfyller alla våra riktlinjer om fossil-frihet, de är både ändamålsenliga och miljövänliga. När det gäller komfort är alla bussar upphandlade enligt branschens riktlinjer. Området ska ju dock handlas upp med trafikstart 2019 och just nu håller idéstudien på att ta fram relevanta miljömål för det avtalet.*

## **Sollentuna**

### **Busstrafik**

Sollentuna återkommer till kravet på förbättrad tvärtrafik. Viktigast är att den stombusslinje mellan Täby och Sollentuna/Kista som finns med i planen för stombussar kommer till stånd. Det är den relation mellan regionala kärnor som har sämst restidskvot idag och det är svårt att förstå att den linjen inte prioriteras när stombussplanen ska genomföras.

*Svar: Trafikförvaltningen är mycket intresserad av att förbättra kollektivtrafiken mellan de båda regionala kärnorna och har därför utrett olika lösningar. De bästa och mest gena lösningarna kräver emellertid mycket omfattande infrastrukturinvesteringar som i dagsläget är oklart om de är genomförbara. Trafikförvaltningen har studerat möjligheten att i stort följa Norrortsleden vilket dock innebär en relativt ogen linjesträckning med få målpunkter längs vägen. Trafikförvaltningen har även utrett en linjesträckning genom Rinkebysocken mellan Kärrdal och Enebyberg och till detta även ett kombinationsalternativ med förbindelse över/under Edsviken mellan Sollentuna och Kärrdal. Oavsett val av alternativ krävs investeringar i statligt och kommunalt vägnät för att säkerställa bussens framkomlighet och attraktivitet men även finansieringen av själva trafikdriften som blir en stor post måste säkerställas.*

Av föreslagna förändringar motsätter sig Sollentuna förkortningen av linje 523. Många resande från Sollentuna har Kista som mål och det skulle innebära en avsevärd försämring att behöva byta buss i Helenelund för färd sista biten.

*Svar: Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra dessa förändringar i samband med tidtabellskiftet december 2016 (T17).*

Intensiv planering pågår för tvärbanan till Helenelund och anslutningen påverkar starkt pågående gatu- och bostadsprojekt i området. Det är viktigt att

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

klara besked kan ges kring finansiering och byggstart. Projektets tidplan har förskjutits alltför många gånger.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Sollentuna ser fram emot besked om hur pendeltågstrafiken kommer att förtätas när Citybanan öppnas och på vilket sätt det kan förändra busstrafiken till stationerna.

*Svar: Utredningen om pendel- och regionalstågstrafiken är under beredning.*

## **Solna**

Solna stad har inte haft några synpunkter på remissen.

## **Stockholm**

### **Busstrafik**

Dock saknas stomnätplanens linje 6 mellan Norra Djurgårdsstaden och Hagastaden vilken är angelägen för staden.

*Svar: Diskussioner pågår för att klara ut förutsättningarna och tidpunkten för ett införande av stomlinje 6. I dagsläget finns inga besked att ge i denna fråga.*

Utifrån den oro som Bromma stadsdelsförvaltning har fått kännedom om, via bl.a. resenärer och lokaltidningen önskar vi framhålla vikten av att SL bibehåller en hög servicenivå för busslinjerna i Bromma och att SL utreder möjligheten att införa direktbuss mellan Brommaplan och Spånga station.

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

I övrigt bedömer förvaltningen att trafikering av buss till och från Östberga fortfarande är mycket undermålig vilket stärker stadsdelens fysiska isolering från omkringliggande områden. Förvaltningen har vid tidigare tillfällen delgivit sina önskemål om en tätare busstrafik till och från Östberga, främst på kvällar och helger. Det borde finnas utrymme att utöka turtätheten till och från Östberga centrum och på så sätt integrera stadsdelen bättre med hela Söderort, men Liljeholmen, Årsta och Gullmarsplan i synnerhet.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och tar med sig detta i det fortsatta utvecklingsarbetet, dock sker ingen utbudsförändring i samband med tidtabellsskiftet i december 2016.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Förslaget att busslinjerna 806, 809 och 809C ska få Farsta strand som destination istället för Gullmarsplan är inget förvaltningen har något emot men vissa åtgärder kommer att behövas. Tillgänglighet saknas för bussar som kommer från Haninge till Farsta strand. En hiss kanske kommer att behövas. Åtgärder behövs för busstrafik som kör mot Haninge. Gångvägen från/till tunnelbanan från Magelungsvägen tillhör bostadsrättsföreningen, marken är inte x-område. Man kan inte kräva att bostadsrättsföreningen snöröjer etcetera. Ett burspråk skjuter ut över gångvägen och det bör kontrolleras om höjden till utskjutande byggnadsdel är tillräcklig för renhållningsfordon. Infartsparkeringen på norra sidan om Magelungsvägen kanske kan tas bort, det skulle göra det enklare för bussar att stanna. Parkeringen ligger lägre än Magelungsvägen vilket också ökar tillgängligheten och då kanske hiss kan undvikas. Det framgår inte var bussarna ska vända vilket skulle vara intressant att veta.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra dessa förändringar till T17 (tidtabellsskiftet december 2016).*

Föreslagna förändringar för linje 158 Spånga Station – Vällingby är nedläggning och delvis ersättning av dubbelriktning av linje 115. Förslaget förutsätter att turtätheten ej försämras för att ses som acceptabelt.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra dessa förändringar till T17 (tidtabellsskiftet december 2016).*

Busslinje 541 har redan idag en mycket hög belastning och kör oftast med överfulla bussar, en neddragning skulle innebära en ytterligare försämring på sträckan. Linjen är idag den enda kollektivtrafik som finns längs sträckan och är nödvändig för att invånarna ska kunna ta sig till arbete och skola. Om ytterligare neddragningar genomförs ökar risken att fler kommer att välja bilen istället. Nämnden har i tidigare samråd påtalat behovet av ökad turtäthet på linje 541.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring till T17 (tidtabellsskiftet december 2016).*

Förbättrad kollektivtrafik på stråket mellan Vällingby - Johannelund – Åkermyntan – Riddersvik krävs på sikt, då förtätning pågår i området och matning till tunnelbanetrafik och centrumfunktion är av stor vikt.

Bättre turtäthet på linjen 541 Vällingby – Backlura – Barkarby – Jakobsberg, med anledning av många inkomna synpunkter från medborgare om hög belastning på linjen.

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och tar med sig detta i det fortsatta utvecklingsarbetet, dock sker ingen utbudsförändring i samband med tidtabellsskiftet i december 2016.*

Återuppta trafiken genom Backlura för buss 518 som numera åker en raksträcka mellan Åkermyntan mot Skälby.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och tar med sig detta i det fortsatta utvecklingsarbetet, dock sker ingen utbudsförändring i samband med tidtabellsskiftet i december 2016.*

Önskemål om tätare turer med buss 119 som ständigt kör med överfulla bussar.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och tar med sig detta i det fortsatta utvecklingsarbetet, dock sker ingen utbudsförändring i samband med tidtabellsskiftet i december 2016.*

Bättre tvärförbindelser; Vällingby mot Solna, Kista, Sollentuna och Vällingby-Åkermyntan- Barkarby.

*Svar: Det finns en stombusslinje Vällingby – Kista – Sollentuna (179) som går var sjätte minut i högtrafiktid. Förstärkningar på denna linje är beroende av antalet resande. Stadens och landstingets gemensamma arbete med ett handlingsprogram för att förbättra framkomligheten för stombussar kommer under nästa år att börja inrikta sig på 170-linjerna för att korta restiden på dessa och göra trafiken mer effektiv.*

*Vällingby – Solna samt Vällingby – Barkarby. Både sträckorna ingår i stomnätsplanen som framtida stomlinjesträckor. Dessa är dock beroende av framtida arbeten och åtgärder i vägnätet som planeras alternativt utreds inom ramen för ett samarbete mellan trafikverket, staden och landstinget. I dagsläget finns linje 518 med kvartstrafik i högtrafik som går just sträckan Vällingby – Åkermyntan – Barkarby. Förstärkningar på denna linje är beroende av antalet resande.*

Direktbussar till större företagsområden som Ulvsunda och Kista.

*Svar: Trafikförvaltningen föreslår att kommunen tar upp frågan på ett kommande planeringsmöte mellan Stockholms stad och trafikförvaltningen.*

Önskemål om att införa en busslinje sommartid till Lövstabadet/Kyrkhamn för att öka tillgängligheten till det nya naturreservatet.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och tar med sig detta i det fortsatta utvecklingsarbetet, dock sker ingen utbudsförändring i samband med tidtabellsskiftet i december 2016.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Sätra Segeltorp Företagsgrupp har inkommit med önskemål om en utökad trafik med linje 163 för att bättre möta behovet av trafik mellan Bredäng och Sätra T-banestationer genom företagsområdet i Sätra.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och tar med sig detta i det fortsatta utvecklingsarbetet, dock sker ingen utbudsförändring i samband med tidtabellsskiftet i december 2016.*

Sätra Segeltorp Företagsgrupp har även inkommit med önskemål om en ringbusslinje som binder samman Kungens Kurva och Skärholmen.

*Svar: Det finns idag 6 busslinjer mellan Skärholmen och Kungens kurva varav 5 trafikerar hela dagen. Resmöjligheterna bedöms som goda varför det för närvarande inte finns några planer på fler linjer.*

SL:s remiss berör inte förändringar inom närtrafiken trots att närtrafiken numera ska inkluderas i kollektivtrafiken. Förvaltningen vill därför särskilt understryka behovet av en god tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning.

*Svar: Trafikförvaltningen delar kommunens åsikt om god tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning.*

## **Sundbyberg**

### **Busstrafik**

Sundbybergs stad anser inte att linje 504 ska kortas av och att delen Hallonbergen-Sundbybergs centrum ska överföras till ny linje 511. Staden noterar att linje 511:s ändhållplatser Hallonbergen och Solna centrum redan är sammankopplade med tunnelbanans Akallalinje. Därutöver innebär förkortningen av linje 504 att Ursvik och Sundbybergs stadskärna tappar direktförbindelse. Det är av största vikt att Ursvik även i framtiden har smidiga direktförbindelser med Sundbybergs centrum. Med hänvisning till Ursviks i dagsläget svaga kollektivtrafikering och höga personbilsandel menar staden att en försämring av kollektivtrafiknätets upplevda täckning och sträckning från Ursvik är i direkt konflikt med trafikförvaltningens övergripande mål. Sundbybergs stad arbetar aktivt för att höja kollektivtrafikandelen i den växande stadsdelen och anser därför att nuvarande linje 504 ska finnas kvar i sin helhet. Det är också avgörande att Ursvik får direktförbindelser med viktiga målpunkter i centrala Sundbyberg, som exempelvis simhall och ishall.

*Svar: Trafikförvaltningen kommer inte att genomföra någon förändring på linje 504 eller inrätta ny linje 511 till T17.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

## Södertälje

### Busstrafik

Kommunen kräver att:

Olika målpunkter såsom Liljeholmen och Järva kan nås utan byte.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.*

Busstrafik inrättas tidigt till nya bostadsområden.

*Svar: I trafikförvaltningens Riktlinjer för planering av kollektivtrafik (RiPlan) finns angivet under vilka omständigheter, och när trafikförvaltningen inrättar trafik till nya bostadsområden. Andra viktiga förutsättningar för inrättande av busstrafik finns beskrivna i trafikförvaltningens Riktlinjer Utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik (RiBuss). Det är viktigt att kommunen tar hänsyn till dessa vid planering av nya bostadsområden samt att de områden som tillkommer stämmer överens med de av RUFS utpekade utvecklingsområdena.*

Regionala resor görs attraktiva genom ett enkelt biljettsystem.

*Svar: Under hösten 2017 kommer Movingobiljetter att införas för regionala resor i Mälardalen. Det innebär att resenärer med periodkort för resor med regionaltåg automatiskt kommer att få biljettgiltighet på anslutande lokal kollektivtrafik. Läs gärna mer på [www.malab.se](http://www.malab.se)*

Buss 755 ingår i regiontågsresan oavsett biljettyp.

*Svar: Under hösten 2017 kommer Movingobiljetter att införas för regionala resor i Mälardalen. Det innebär att resenärer med periodkort för resor med regionaltåg automatiskt kommer att få biljettgiltighet på anslutande lokal kollektivtrafik. Läs gärna mer på [www.malab.se](http://www.malab.se)*



Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Kommunen förväntar sig att trafikförvaltningen och Nobina arbetar med följande:

Att busslinjestrukturen stödjer efterfrågade resmönster.

*Svar: Trafikförvaltningen gjorde tillsammans med kommunen och Nobina om linjenätet i Södertälje för ca 5 år sedan. Stora resurser satsades på förbättringar. Kommunens önskemål var då att linjenätet skulle förenklas genom att försöka ha endast en linje från respektive stadsdel dvs inte att primärt stödja efterfrågade resmönster. Trafikförvaltningen föreslår nu att frågan tas upp med oss och Nobina på ett planeringsmöte.*

Närtrafikens roll och möjligheter.

*Svar: Trafikförvaltningen arbetar med att utreda principer för Närtrafiken. Förvaltningen kommer att ha en dialog med kommunen i arbetet.*

Anropstrafik samt synergier med skolskjuttrafiken utanför tätorten.

*Svar: Trafikförvaltningen arbetar med att utreda möjligheterna till anropsstyrd trafik. Förvaltningen kommer att ha en dialog med kommunen i arbetet.*

Linjenätsöversyn i kommunens södra delar.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och tar med sig detta i det fortsatta utvecklingsarbetet.*

Kommunen rangordnar här trafikförvaltningens och egna förslag till förändringar i trafikeringen inför december 2016.

1. 787 behåller dagens turtäthet från Överenhörna – anropstrafik utreds.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra förändring för linje 787 i samband med tidtabellskiftet december 2016 (T17).*

2. 784X finns kvar till dess pendeltågstrafik till Hölö inrättas

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra föreslagen förändring för 784X i samband med tidtabellskiftet december 2016 (T17).*

3. Trafik på busslinje 748 och främst 749 utökas

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och tar med sig detta i det fortsatta utvecklingsarbetet, dock sker ingen utbudsförändring i samband med tidtabellsskiftet i december 2016.*

4. Busslinje 755 säkerställs

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Svar: Linje 755 finansieras helt och hållet av projekt Trådlös hållplatsladdning. I projektet deltar Scania, Södertälje kommun, Vattenfall, KTH och SL/trafikförvaltningen. Projektet (och därmed trafik på linjen) planeras att avslutas dec 2017.*

5. Busstrafik inrättas till Björkmossen

*Svar: Trafikförvaltningen för i nuläget en diskussion om när detta bör genomföras tillsammans med Nobina och kommunen.*

6. 759: Ökad turtäthet till Glasberga

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och tar med sig detta i det fortsatta utvecklingsarbetet, dock sker ingen utbudsförändring i samband med tidtabellsskiftet i december 2016.*

7. Turtäthet på linje 783 bibehålls

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra dessa förändringar i samband med tidtabellsskiftet december 2016 (T17).*

8. Insatståg i huvudsaklig pendlingstid

*Svar: Utbudet under 2017 kommer att vara det samma som under 2016.*

9. Tätare trafik på helger och kvällar på pendeltagets Gnestalinje

*Svar: Utbudet under 2017 kommer att vara det samma som under 2016.*

10. 751 via Torekällberget dagtid vardag i riktning mot Hovsjö

*Svar: Denna förändring genomförs i samband med tidtabellsskiftet i december 2016.*

11. Mer busstrafik till Viksberg

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och tar med sig detta i det fortsatta utvecklingsarbetet, dock sker ingen utbudsförändring i samband med tidtabellsskiftet i december 2016.*

12. Linjesträckning för linje 783 bibehålls

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra föreslagen förändring i samband med tidtabellsskiftet december 2016 (T17).*

13. 751: kväll och helg till Hovsjöskolan och inte som idag till Hantverksvägen

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och tar med sig detta i det fortsatta utvecklingsarbetet, dock sker ingen utbudsförändring i samband med tidtabellsskiftet i december 2016.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

14. Anslutning till Järna, Mölnbo, Hölö och Enhörna lika sent som i pendeltågsnätet

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och tar med sig detta i det fortsatta utvecklingsarbetet, dock sker ingen utbudsförändring i samband med tidtabellsskiftet i december 2016.*

15. 753: alla kvällsturer med slutdestination Södertälje C förlängs till Hovsjöskolan

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och tar med sig detta i det fortsatta utvecklingsarbetet, dock sker ingen utbudsförändring i samband med tidtabellsskiftet i december 2016.*

16. 784: Ökad turtäthet, främst Södertälje C - Järna

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och tar med sig detta i det fortsatta utvecklingsarbetet, dock sker ingen utbudsförändring i samband med tidtabellsskiftet i december 2016.*

17. 781 behålls i väntan på översyn av linjerna mellan Södertälje och Nykvarn

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra föreslagen förändring i samband med tidtabellsskiftet december 2016 (T17).*

18. Trafik från Sundsvik till Vallaskolan – anropstrafik utreds

*Svar: Trafikförvaltningen föreslår att frågan tas upp på ett planeringsmöte. Om syftet med önskemålet är att skapa en resmöjlighet för skolelever så är det kommunens ansvar.*

## **Pendeltågstrafik**

Kommunen kräver att:

Trafikupplägg för pendeltåg och dess effekter på tätortens busstrafik tydliggörs och regiontågens snabba resor ses i sammanhang med pendeltågstrafikeringen.

*Svar: Utredningen om pendel- och regionalstågstrafiken är under beredning.*

Hölö får pendeltågstrafik.

*Svar: Det finns infrastrukturella och organisatoriska utmaningar med pendeltågstrafik till Hölö. För att sådan ska vara ekonomisk effektiv bör den kombineras med reducering av busstrafik och trafiken bör även betjäna Sörmlands län. Det sistnämnda kräver ett intresse även från Sörmlands kollektivtrafikmyndighet och Trosa kommun*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Järna får regiontågsstopp.

*Svar: Det finns infrastrukturella utmaningar med ett sådant. Dessutom förlänger det restiden med regionaltågen som främst syftar till att betjäna resor från orter längre in i Sörmlands län vilka missgynnas av ett ytterligare regionaltågsstopp*

Alla pendeltågsfordon har plant insteg.

*Svar: När Citybanan öppnar sommaren 2017 kan enbart pendeltågsfordon med plant insteg trafikera pendeltågslinjerna mot Stockholm.*

Kommunen förväntar sig att trafikförvaltningen och Nobina arbetar med följande:

Behovet av fler spår mot Stockholm.

*Svar: Frågan hanteras inom bland regionens långsiktiga planering*

Att Trafikverket ska prioritera regional- och pendlingstrafik vid tåglägesanvisning.

*Svar: Trafikförvaltningen arbetar i olika fora med att framhålla vikten av att med kollektivtrafik på järnväg kunna skapa ett långsiktigt samhällsbygge. Trafikförvaltningen välkomnar om Södertälje kommun vill bidra till att framhålla vikten av regional- och pendeltåg i diskussion med Trafikverket.*

## Övrigt

Vi kräver att:

Stationsmiljön i Södertälje C förbättras.

*Svar: Södertälje kommun, Trafikverket och Jernhusen ingår tillsammans med trafikförvaltningen i ett gemensamt arbete kring Södertälje C. Trafikförvaltningen driver sin del av projektet, och ett ärende kommer upp i trafiknämnden i oktober med förhoppning om att få ett inriktningsbeslut från nämnden för att fortsätta arbetet. Dock är möjligheten att genomföra projektet helt beroende av övriga parter, inte minst kommunen själva, då SLL varken äger fastigheter eller de huvudsakliga anläggningarna som berörs i området.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

**Regionala resor görs attraktiva genom ett enkelt biljettsystem.**  
*Under hösten 2017 kommer Movingobiljetter att införas för regionala resor i Mälardalen. Det innebär att resenärer med periodkort för resor med regionaltåg automatiskt kommer att få biljettgiltighet på anslutande lokal kollektivtrafik. Läs gärna mer på [www.malab.se](http://www.malab.se)*

Vi förväntar oss att Trafikförvaltningen och Nobina arbetar med:

**Ökad kollektivtrafikandel till de största arbetsplatserna i Södertälje.**  
*Svar: Trafikförvaltningen är positiva till att arbeta för en ökad kollektivtrafikandel. Vi anser att det krävs ett gemensamt arbete tillsammans med kommunen och företagen. Försämrade möjligheter att åka bil kan vara en nödvändig åtgärd t.ex. avskaffandet av gratis parkering.*

**Förbättringar av resenärsmiljön vid Södertälje Syd och Östertälje.**  
*Svar: Målning av pelar och tak på plattform är beställt. Både Östertälje och Södertälje syd har fått eluttug på stationen och plattformarna. Bänkar till korridoren på Södertälje Syd är beställda.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

## Tyresö

### Busstrafik

Linje 807, den enda linjen som föreslås få permanent ökad avgångstäthet med 37 st. nya avgångar, förväntas enligt förslaget ersätta de dryga 50 st. avgångar som försvinner i och med bortfallet av linje 806 genom Tyresö. Att linje 807 får fler avgångar är positivt i sig. Vi förstår och uppskattar också att sträckningen genom Tyresö troligen kommer att avlastas i och med förslaget men om åtgärderna för linje 807 fullt ut ska ersätta bortfallet av linje 806 bör antalet nya avgångar vägas upp mot antalet avgångar som utgår.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra förändringar på 806 till T17.*

Linjerna 812C, 813C, 815C och 818C erbjuder resenärer till/från Tyresö en snabb resa till/från centrala Stockholm utan byte och utgör därmed ett behändigt alternativ till byte i Gullmarsplan. Att samtliga av dessa linjer läggs ner under sommarmånaderna är inte bra och förmedlar ett direkt dåligt budskap till såväl gamla som potentiella nya resenärer. Dessutom urholkas det förtroende som finns för kollektivtrafiken hos de resenärer som dagligen nyttjar dessa linjer och som litar på linjernas existens. Vi förstår naturligtvis att behovet av linjerna inte är det samma under sommarmånaderna som under resterande delar av året men vi ser det som en stor brist om det inte skulle finnas snabba linjer som med rimligt antal avgångar och med rimlig turtäthet erbjuder möjlighet att resa mellan Tyresö och centrala Stockholm utan byte även under sommarmånaderna.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte genomföra förändring på linjerna 812C eller 813C. 815C får minskad trafik under sommartidtabell och 818C får minskad trafik under sommar- och normaltidtabell. Förändringarna ligger i linje med de behov av trafik som trafikförvaltningen identifierat.*

Vi anser att arbetet med att förbättra framkomligheten för befintliga och föreslagna nya stomnätlinjer enligt trafikförvaltningens stomnätplan är viktigt. I synnerhet de förbättringsåtgärder och förslag som rör stombusstrafik i tvärförbindelserna Tyresö-Norra Sköndal-Flemmingsberg och den i övrigt radiella framkomligheten för kollektivtrafik till/från Tyresö bör prioriteras.

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Svar: Arbete pågår i åtgärdsvalsstudie Stomnät Stråk 4. Åtgärder som är möjliga att genomföra inom en 5 årsperiod föreslås inom ramen för studien.*

Något som vi påpekat i tidigare remissyttrande där ännu ingen förändring skett är avsaknaden av förlängningen av buslinje 172 till Tyresö Centrum. Linjen har tidigare föreslagits en förlängning till Tyresö C i den av landstingsfullmäktige antagna stomnätsstrategin. Linjen skulle då återgå till att ha Tyresö som Start-/ändhållplats istället för Skrapnäck och ge Tyresö en direkt förbindelse utan byten till en rad andra viktiga målpunkter.

*Svar: Linje 172 ingår i den strategiska planen över stomlinjer, trafikförvaltningen tar med frågan men i nuläget sker inga förändringar på linjen.*

Ytterligare en synpunkt som vi haft i tidigare remissyttrande och som vi vill understryka är vikten av utökad kapacitet längs med Nynäsvägen, Tyresövägen och på Johanneshovsbron. Vår ståndpunkt är att det behövs åtgärder längs med Nynäsvägen och Tyresövägen från trafikplats Gubbängen och Norra Sköndal samt att det behövs kollektivkörfält på Johanneshovsbron för att korta ner restider och därmed locka över resenärer till kollektivtrafiken.

*Svar: Arbete pågår i åtgärdsvalsstudie Stomnät Stråk 3. Åtgärder som är möjliga att genomföra inom en 5 årsperiod föreslås inom studien.*

Vi bedömer att den enskilt viktigaste åtgärden för förbättrad framkomlighet och för att locka över resenärer till kollektivtrafiken är att fullfölja arbetet med trafikförvaltningens stomnätsplan och därigenom de förslag för nya stomnätslinjer som innebär ökad kapacitet längs Nynäsvägen, Tyresövägen och Johanneshovsbron.

*Svar: I åtgärdsvalsstudien Framkomlighet stomnätet diskuteras olika förslag på åtgärder. En avsiktsförklaring med berörda väghållare planeras.*

Tyresö kommun ställer sig kritiska till förslaget då kommunen påverkas negativt i och med att linje 806 slutar att trafikera genom Tyresö kommun och att drygt 50 st. avgångar därmed faller bort mellan Trollbäckens centrum och Gullmarsplan. Även om vi förstår att förslaget är gynnsamt för Tyresö eftersom sträckningen genom Tyresö troligen kommer att avlastas anser vi inte att bortfallet av linje 806 kompenseras fullt ut av att linje 807 får 37 nya avgångar. Om förslaget ska vara godtagbart för Tyresö krävs att antalet nya avgångar på linje 807 motsvarar antalet avgångar som försvinner i och med förändringarna i linje 806.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra några förändringar på linje 806 till T17. Linje 807 får 12 nya avgångar.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

För resenärer till/från Tyresö är linje 818C Stockholm C-Brandbergen behändig eftersom resenärerna slipper byte i Gullmarsplan. Att minska turtätheten på linjen innebär att fler resenärer till/från Tyresö kommer att välja linje 807 till/från Gullmarsplan. Förslaget innebär därmed ökad trängsel på Gullmarsplan och att vissa resenärer får en krångligare resa. Tyresö kommun är negativa till förslaget.

*Svar: Denna förändring genomfördes under 2016. Trafiklösningen ligger i linje med de behov av trafik som trafikförvaltningen identifierat i området. Trafikförvaltningen följer dock utvecklingen i området. Linje 807 får 12 nya avgångar.*

Linje 824 trafikerar fler hållplatser mellan Trollbäcken och Handenterminalen än vad linje 825 gör (20 st. i stället för 15 st.) och förslaget innebär därmed att resenärer mellan Trollbäckens centrum och Handenterminalen får en längre restid.

*Svar: Fler nya avgångar på linje 824 har ersatt linje 825 och Trafikförvaltningen avser att följa upp effekten av den längre restiden för resenärerna mellan Trollbäckens centrum och Handenterminalen.*

Förutom att "C" linjerna bistår till att avlasta tunnelbanan mellan Gullmarsplan och T-Centralen övriga årstider än sommarmånaderna är linjerna också mycket uppskattade av resenärer mellan Tyresö och centrala Stockholm då de utgör ett behändigt alternativ till byte i Gullmarsplan. De föreslagna åtgärderna för linjerna 802, 807 och 815 (fler avgångar och utökad avgångstäthet) är i sig positivt men väger inte upp mot nedläggningen av linjerna 809C, 812C, 813C, 815C och 818C. Därmed är förslaget negativt för resenärer till/från Tyresö. Tyresö kommun är negativa till förslaget.

*Svar: Linjerna 802, 807 och 815 har fått utökad turtäthet till hösttidtabellen 2016. 809C, 815C och 818C har fått färre avgångar. Ingen förändring på linjerna 812C och 813C. Förändringarna ligger i linje med de behov av trafik som trafikförvaltningen identifierat i området.*

Förutsatt att förändringarna avseende avgångsantal och turtäthet i linje 802 är tillräcklig för att ersätta avgångs- och turtäthetsbortfallet av linje 812C är förslaget likgiltigt för resande mellan Tyresö och Gullmarsplan. Linje 802 trafikerar emellertid inte något hållplatsläge i centrala Stockholm och kan därför inte likställas med linje 812C.

*Svar: Förändringarna ligger i linje med de behov av trafik som trafikförvaltningen identifierat i området.*



Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Förutsatt att förändringarna avseende avgångsantal och utökad turtäthet i linje 807 är tillräcklig för att ersätta avgångs- och turtäthetsbortfallet av linje 818C är förslaget positivt för resande mellan Tyresö och Gullmarsplan. Linje 807 trafikerar emellertid inte något hållplatsläge i centrala Stockholm och kan därför inte likställas med linje 818C.

*Svar: Linje 807 fick till hösttidtabellen 2016 12 nya avgångar, 818C fick tre färre avgångar. Förändringarna ligger i linje med de behov av trafik som trafikförvaltningen identifierat i området.*

Förutsatt att förändringarna avseende avgångsantal är tillräckliga för att ersätta avgångsbortfallet av linje 815C är förslaget likvärdigt för resande mellan Tyresö och Gullmarsplan. Linje 815 trafikerar emellertid inte något hållplatsläge i centrala Stockholm och kan därför inte likställas med linje 815C.

*Svar: Linje 815 fick en tillkommande avgång till hösttidtabellen 2016. 815C fick en mindre avgång. Förändringarna ligger i linje med de behov av trafik som trafikförvaltningen identifierat i området.*

Tyresö kommun förutsätter att undersökningen avseende lågt antal resenärer är väl underbyggt och att inga nedskärningar i turtäthet eller avgångsantal kommer att ske på linje 840. Med ovannämnda förutsättningar som grund har Tyresö kommun inga synpunkter avseende förändringarna på linje 821.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra förändringar på 840 i nuläget.*

Att linjerna 873 och 875 får varsin ny avgång under förmiddagsrusningen är i sig positivt. Linjerna 873 och 875 kan emellertid inte likställas med linjerna 813C och 815C då de inte angör några hållplatslägen i centrala Stockholm.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra förändringar på linje 873/875 i nuläget.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

## **Täby**

### **Busstrafik**

Täby kommun anser inte att busslinjen 624/624C ska förändras. Det är en stor fördel att ha en direktbuss mellan Roslags-Näsby trafikplats och Humlegården hela dagen.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra dessa förändringar till T17 (tidtabellsskiftet december 2016).*

Täby kommun vill inte se någon förändring för buss 627. Dels p.g.a. de skolor och de företag som finns utefter Marknadsvägen och Kemistvägen men också p.g.a. att Täby Park hotell numera är ett asylboende med 480 boende samt besökare dit, vilka då är potentiella bussresenärer.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring till T17 (tidtabellsskiftet december 2016).*

## **Upplands-Bro**

### **Busstrafik**

Vi är emot förslaget att dra om linje 554 via Skolvägen istället för Hjortronvägen. Förslaget att ändra sträckningen från Kungsvägen och E18 till Enköpingsvägen kan vara en bra lösning om man på det sättet slipper framkomlighetsproblem. Denna lösning förutsätter dock att vi hittar nya, bra hållplatslägen vid Svartviken. Detta är inget som kommunen hittills har haft anledning att undersöka och medel finns inte heller avsatta i årets budget för att anlägga dessa hållplatser.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring till T17 (tidtabellsskiftet december 2016).*

Förslaget att dra in turen kl. 7.50 från Bro centrum. I konsekvens med vår inställning gällande busslinje 554 anser vi att busslinje 555 kl. 07.50 från Bro Centrum ska fortsätta serva kommunens invånare.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring till T17 (tidtabellsskiftet december 2016).*

Förslagen om förlängning av linje 555 från Råby

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24Diarienummer  
SL 2015-1135Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Förslaget att förlänga linje 555 från Råby till den nya galoppbanan vid väg 840 är helt i linje med tidigare diskussioner och ett bra förslag. Svensk Galopp AB flyttar hit sin verksamhet från Täby. Invigning av anläggningen sker i mitten av juni 2016. Att fortsätta förlängningen av linjen även till Jursta är ett förslag som vi också är positiva till. Det är ett bra sätt att så snart som möjligt ge området Östra Jursta gård bussförbindelse med samma turtäthet som övriga Bro tätort. Efterfrågan på busstrafik finns redan i dag i området. Denna lösning kräver dock anläggning av en ny hållplats och diskussioner om detta behöver tas upp snarast. Vi är däremot tveksamma till att "i ett senare skede" förlänga linje 555 till Rättarboda och därefter till Tegelhagen, i varje fall om detta är tänkt som enda trafiklösning för dessa områden. Då börjar restiderna bli orimligt långa. Det kan inte vara rimligt att så långt söder om Bro station vara tvungen att åka runt halva Bro för att komma till stationen. I områdena söder om järnvägen i Bro planeras för cirka 3 000 nya bostäder, vilket kommer att kräva en helt ny linjestruktur där bussar från dessa områden ansluter till stationen på södra sidan av järnvägen. Vi konstaterar att en förlängning av linje 555 från Råby till galoppbanan och Jursta kräver ytterligare en buss jämfört med idag för att klara passningen vid Bro station. Eftersom det var passningsproblem vid stationen som var anledningen till indragningen i vintras av hållplats Klövtorpsvägen vid det så kallade Fliesbergshuset, bör denna ytterligare buss göra det möjligt att trafikera där igen. För att skaftkörningen inte ska bli för lång runt huset, behöver troligen värdmöjligheten för bussarna ses över. En diskussion om detta behöver tas upp snarast. Kommunen har sedan hållplatsen dragits in tagit emot många synpunkter, frågor och förslag från upprörda invånare och resenärer. Från kommunens sida har vi stor förståelse för upprördheten. 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 avser att genomföra förlängning av linje 555 till Jursta i samband med tidtabellskiftet i december 2016. Vidare kommer trafikförvaltningen tillsammans med kommunen och Nobina se över den framtida trafikeringen av linjen.*

Förslaget om eventuell delning av linje 555 samt resor inom kommunen. I remissen står att linje 555 eventuellt kan delas i Bro för att öka robustheten. Vi har förstått att det fortfarande finns passningsproblem mellan pendeltågen och bussar från Finnsta. Dessa passningsproblem behöver åtgärdas på något sätt. Vi har dock svårt att avgöra om just en delning av linjen är det bästa sättet. Frågan är vilka konsekvenser det blir för andra delar av busslinjen och för resor inom kommunen. Vi kan konstatera att busslinjen idag inte heller fungerar optimalt för lokala resor inom kommunen. Bussen står länge och väntar på ankommande

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

tåg vid Bro station, vilket förlänger restiden betydligt för den som ska förbi och inte just till eller från stationen.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och tar med sig dessa i det framtida utvecklingsarbetet.*

#### Linje 555 mellan Bro och Kungsängen

Eftersom problemen med busstrafiken mellan Bro och Kungsängen fortfarande inte är lösta framför vi våra synpunkter igen. Vi noterar att Trafikförvaltningen i sitt svar även på förra årets yttrande skriver att man tar till sig våra synpunkter och ser över möjligheterna att tillgodose dem. 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 15 år sedan. De boende i Sylta tillhör dem som drabbades hårt. Linje 555 ska ha passning till tågen i Bro, men faktum kvarstår att det fortfarande är problem för resenärerna i Sylta och för dem som ska till övriga målpunkter längs Enköpingsvägen mellan Bro och Kungsängen. Med bättre bussförbindelser skulle sannolikt fler lämna bilen hemma. Antalet resenärer som berörs har också ökat i och med den utbyggnad av bostäder som skett längs Enköpingsvägen. Det har trimmats en del i tidtabellen under åren, men en rejäl översyn av denna linje är nödvändig för att hitta en bra lösning på problemen.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkterna och tar med sig dessa i det framtida utvecklingsarbetet.*

Buslinje 556 Bro centrum–Ådö. Förslaget om eventuell linjedragning via Jursta. I remissen står att linje 556 övervägs att trafikeras via det nya bostadsområdet Jursta som ett alternativ till en förlängning av linje 555. Det är också den lösningen som vi har diskuterat tidigare. Vi anser dock att en förlängning av linje 555 från Råby nu är en bättre lösning för området Östra Jursta gård, så länge som linje 556 inte har en tillräckligt hög turtäthet.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra förändring på 556 till T17 (tidtabellsskiftet december 2016). Däremot kommer 555 att förlängas till Jursta.*

Behov av ökad turtäthet på buslinje 556. Det behövs fler turer framförallt i rusningstid på linje 556 om kollektivtrafiken ska vara ett rimligt alternativ till bilen för arbetsresande från Ådö och Smidö, samt övriga områden söder om järnvägen i Bro där bostadsbebyggelsen expanderar kraftigt. 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 för dem som bor eller arbetar i områdena söder om järnvägen i Bro att resa kollektivt. Det är också ett problem att bussarna inte

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

inväntar försenade tåg i mer än fem minuter. Det gör det svårt att våga lita på kollektivtrafiken. Områdena söder om järnvägen står inför en kraftig utveckling, som kommer att kräva en ny linjestruktur. Denna utveckling har redan börjat. I till exempel Östra Jursta gård och Säbyholm har de första boende redan flyttat in och de tidigare rena fritidshusområdena är idag till stor del permanentade.  
*Svar: Trafikförvaltningen avser ej att genomföra dessa förändringar i nuläget men noterar synpunkterna.*

Förslaget att slå ihop linjerna 557 och 558 för att undvika parallellgående trafik kan fungera, förutsatt att plats finns i bussarna och att tidtabellen blir bra och körtiderna inte alltför långa för 557:ans resenärer. Hänsyn behöver bland annat tas till passning till buss 579 vid Killinge, gymnasiets tider och passning till pendeltåget i Kungsängen. Vi vill också påminna om tankarna bakom nuvarande upplägg för linje 557. Efter ett antal översyner av linjen finns nu ett upplägg, där antalet turer kan utökas vartefter. Vi förutsätter att en hopslagning av linjerna inte görs på ett sådant sätt att det innebär försämringar eller indragna turer för resenärer längs dagens linje 557.

*Svar: Trafikförvaltningen avser ej att genomföra dessa förändringar i samband med tidtabellskiftet i december 2016 men kommer att tillsammans med kommunen och Nobina att se över förslagen inför nästkommande tidtabell.*

Förslaget om att skifta ändhållplatser för linjerna 558 och 559. Att skifta ändhållplats för linjerna 558 och 559 enligt remissens förslag bör vara positivt för de boende i norra Brunna, men kan få negativa konsekvenser för Livgardet. Vi förutsätter att Trafikförvaltningen och Nobina undersöker Livgardets behov av busstrafik direkt med dem, innan en förändring enligt förslaget görs. Detta gäller även förslaget om att dra in de avgångar som idag finns inne på Livgardets område. I övrigt ser vi stora fördelar med att norra Brunna (Textilvägen) får tätare trafik hela dygnet och att linje 559 blir enklare att förstå än idag.

*Svar: Trafikförvaltningen avser ej att genomföra dessa förändringar i samband med tidtabellskiftet i december 2016 men kommer att tillsammans med kommunen och Nobina att se över förslagen inför nästkommande tidtabell.*

Behov av en mer genomgripande översyn i Kungsängen och Brunna. Med tanke på all nybyggnation av såväl bostäder som verksamheter i Kungsängenområdet, på kort sikt framförallt i Norrboda, Brunna och Tibble, är det inte tillräckligt med de justeringar som föreslås i remissen. Det krävs sannolikt en mer genomgripande översyn av linjer och trafikering i Kungsängen och Brunna. Den

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

dag när även Rankhusområdet börjar byggas ut kommer det definitivt att krävas en översyn av trafiken i hela Kungsängen.

Busslinje 559 Kungsängens station–Livgardet. Våra kommentarer kring föreslagna förändringar av dagens linje 559 redovisas ovan under rubriken Busslinje 557 Kungsängens station–Håtuna kyrka, och busslinje 558 Kungsängens station (–Brunna ind.omr.) – Brunna..Vi har tidigare framfört att det har varit problem med passningen mellan buss och pendeltåg i Kungsängen, så att man har riskerat att missa tåget. Det är viktigt att i kommande förändringar och justeringar av trafiken lägga in tillräckliga kör- och bytestider, så att bytesproblem inte uppstår.

*Svar: Trafikförvaltningen avser ej att genomföra dessa förändringar i samband med tidtabellskiftet i december 2016 men kommer att tillsammans med kommunen och Nobina att se över förslagen inför nästkommande tidtabell.*

Bussförsörjning av områdena vid Norrboda, Brunna och Kungsängens IP Norrbodaområdet, sydväst om Brunna trafikplats, växer. Många bostäder har redan byggts och färdiga planer finns för ytterligare bostäder och verksamheter, framförallt handel. Norr om E18 växer samtidigt Brunna industriområde med nya, stora verksamheter med många anställda. Många arbetstillfällen förläggs längre in i området, med långa gångavstånd till 559:ans hållplatser på Granhammarsvägen. Mellan dessa båda områden planeras en ny väg dras genom befintlig port under E18. Denna väg planeras bli dimensionerad för buss. Kommunen och Trafikförvaltningen har därför en längre tid diskuterat en omdragning av linje 558 via Norrboda och vägporten under E18. Diskussioner har också förts om att ändra linjedragningen i Brunna industriområde då området växer, bland annat genom att låta bussen gå på Mätarvägen istället för Effektivvägen. Att eventuellt dra om även linje 559 via Norrbodaområdet har också diskuterats. En viktig målpunkt att då ta hänsyn till är Kungsängens IP, som idag saknar en nära hållplats. Planer finns dock på att anlägga nya hållplatser i samband med kommande ombyggnad av Granhammarsvägen vid Brunna trafikplats, i nära anslutning till idrottsplatsen. I Trafikförvaltningens svar på kommunens yttrande förra året står att Trafikförvaltningen känner till behoven i området och avser att studera frågan i samarbete med kommunen och den nya trafikutövaren, efter trafikupphandlingen. Kommunen har i linje med detta startat en dialog. Möten har hållits med de nya företagen i området och Nobina. Kommunen har också samlat in underlag om företagens resebehov, antal anställda, skifttider med mera. Vi beklagar att det i remissen inte skrivs något om förbättringar i södra Brunna. Det gäller då i första hand behoven av snara förbättringar på linje 558. Trafikförvaltningen skriver också om krav på framförhållning på cirka ett år. Vi konstaterar att vi länge har påtalat behoven

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24Diarienummer  
SL 2015-1135Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

och att flera av företagen nu antingen finns på plats eller är på väg att flytta in. Eftersom alla gator ännu inte är klara, behöver dock lösningar hittas på både kort och längre sikt. Det handlar om både fler och bättre anpassade turer samt linjedragning och val av hållplatslägen. Vi förutsätter att den påbörjade dialogen fortsätter, så att vi kan hjälpas åt att få lösningar på plats, även innan området är fullt utbyggt.

*Svar: Trafikförvaltningen tillsammans med kommunen studerar lösningar för trafikförsörjningen av Norrboda och Brunna. På kort sikt planeras dock inga förändringar utan dessa kan bli aktuella först när utbyggnaden av områdena och infrastrukturen kommit längre. Det är i dagsläget osäkert om det finns tillräckligt resandeunderlag för att trafikförsörja hela Brunna verksamhetsområde, detta är en fråga som bevakas i det pågående arbetet.*

Norra och östra delarna av gamla Kungsängen och Kungsängens IP Även invånarna i norra och östra delarna av gamla Kungsängen (flerbostads-husen vid Bergvägen och småhusen norr därom) bör få möjlighet att använda sig av kollektivtrafik. En busslinje från centrum som knyter samman Kungsvägen med Bygdegårdsvägen via Skyttens väg kan eventuellt vara ett alternativ att studera vidare. Denna studie bör samordnas med frågorna om framtida bussförsörjning av Norrboda, Brunna och Kungsängens IP. Norr om Kungsängens IP finns en väg som binder ihop Västra Rydsvägen och Bygdegårdsvägen med Granhammarsvägen. Denna väg är dimensionerad för buss.

*Svar: Förutsättningarna för en linjenätsförändring i Kungsängens tätort inbegripandes Kungsvägen och koppling mot IP har översiktligt studerats men någon lösning med ett funktionellt och kostnadseffektivt förslag på nytt linjenät i det avseendet har inte kunnat identifieras. En förhoppning är att trafikförsörjningen av området ska kunna förbättras i samband med den kommande utbyggnaden av Rankhus.*

Behov av förbindelse mellan norra kommundelarna och Bro

Idag försörjs de norra kommundelarna med linje 557 mellan Hätuna kyrka och Kungsängen via Håbo-Tibble samt linje 579 mellan Arlanda och Bålsta via Hätuna. Vi vidhåller att det är viktigt att inte släppa behovet av kollektivtrafik även mellan de norra kommundelarna och Bro. Förutom pendlingsresor finns det behov av resor till mål inom kommunen, såsom Bro centrum, vårdcentraler, handel, fritidsanläggningar med mera. I dagsläget får till exempel en Hätunabo åka till Kungsängen för att därifrån ta pendeltåg eller buss för att komma till vårdcentral och annan offentlig service i Bro, alternativt mot en extra avgift åka buss och pendeltåg via Bålsta. Området runt Högbytorp norr om Bro är ett område som föreslås utvecklas med nya verksamheter. En sådan utveckling förstärker behovet av bussförbindelse mellan Bro och de norra kommundelarna.

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Trafikförvaltningens utredningsarbete om anropsstyrd och samordnad kollektivtrafik vore intressant att ta del av. Det kanske går att hitta förbättringar för våra mer glest befolkade områden på landsbygden. Vi ser fram emot diskussioner om detta.

*Svar: Trafikförvaltningen ser gärna att resandet i denna efetrfrågade relation ökar och därigenom skapar förutsättningar för utökad trafik. Eftersom vägen från Kungsängen via Erikssund inte är så gen går det oftast snabbare att resa mot Märsta, Uppsala och Arlanda via Rotebro. Med en genare vägsträckning mellan Kungsängen och Sigtuna skulle förutsättningarna för att utveckla resandet öka.*

Nattlinje 591 Stockholm–Livgardet/Råby Vi efterlyser den översyn av nattlinje 591 som Trafikförvaltningen tidigare har aviserat. Något behöver göras åt de mycket långa restiderna i nattrafiken.

*Svar: Restiderna med nattbuss från Stockholm mot Järfälla och Upplands-Bro är i dagsläget långa. För att förkorta restiderna krävs en investering i utökad trafik vilket i dagsläget inte kunnat prioriteras i förhållande till andra satsningar.*

Upplands-Bro kommun håller fast vid tidigare framförda synpunkter kring taxesystem och zonindelning. Nuvarande zonindelning är ologisk och drabbar vissa länsbor extra hårt, bland annat dem i Upplands-Bro. Det är svårt att motivera de stora kostnads-skillnaderna för en resa till Stockholms innerstad vare sig med skillnader i avstånd eller i restid, särskilt i jämförelse med till exempel Vallentuna kommun. Taxesystemet innebär fortfarande brister för resor över länsgränser. Vi vidhåller att samma taxesystem bör tillämpas inom hela trafikområdet. Det innebär att de extraavgifter som uppstår då man passerar länsgränser bör avskaffas, till exempel vid resa mellan Bro och Bålsta. Behovet blir särskilt tydligt för Upplands-Broborna som måste passera länsgränsen och betala en extraavgift för att nå den närmaste bytespunkten till regional- och fjärrtåg, i Bålsta. Ett annat särskilt anmärkningsvärt förhållande är att invånarna i Upplands-Bro kommuns nordligaste delar måste betala en extraavgift för att kunna resa med buss 579 till sin närmaste tätort, som är Bålsta. Det vore rimligt att inte behöva betala extra för att resa kollektivt till sin närmaste tätort. Vi anser att SL-taxan ska gälla för hela busslinje 579.

*Svar: Den särskilda tilläggsavgiften för resa över länsgränsen med pendeltåget till Bålsta slopas den 9 januari 2017. Beslutet som Trafiknämnden förväntas fatta, den 27 september -16, innebär att biljettpriset blir lägre för den som reser med SL-pendeltåg till eller från Bålsta. Dessutom får resenärer till Bålsta tillgång till hela SL:s biljettsortiment. Dagens sortiment är*



Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24Diarienummer  
SL 2015-1135Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*begränsat till vissa biljetter. Beslutet fattas i överenskommelse med Landstinget Uppsala län vilka beskostar pendeltågstrafiken mellan Bro och Bålsta. I fråga om den länsöverskridande busstrafiken mellan Stockholms och Uppsala län utreds frågan i vilken omfattning det är möjligt att endast SL taxa ska gälla på en buss där SL är trafik huvudman när sådan opererar i annat län än Stockholms län. Se Generella frågor och svar för mer information om taxor och zonindelning.*

### **Pendeltågstrafiken**

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 att påminna om hur viktigt det är med tätare pendeltågstrafik i Bro, som idag endast har 30-minuterstrafik. Bro växer kraftigt och ett antal större planprojekt är på gång, men den låga turtätheten i pendeltågstrafiken är en hämmande faktor för attraktiviteten och takten i bostadsbyggandet. Pendeltågstrafiken till Bro behöver därför så fort som möjligt utökas från halvtimmestrafik till kvartstrafik. Kapaciteten på Mäljarbanan är naturligtvis avgörande för vilken trafikering som är möjlig. Det är därför viktigt att pröva olika kompletterande åtgärder för att snarast öka kapaciteten och möjligheten för tätare pendeltågstrafik. Kommunen har därför tillsammans med Håbo kommun med egna resurser låtit utreda vad det kan krävas för infrastruktur för att möjliggöra tätare pendeltågstrafik i Bro och Bålsta, kopplat till att olika etapper blir klara av utbyggnaden till fyra spår på Mäljarbanan. Vår utredning visar att det med vissa åtgärder i infrastrukturen är möjligt att trafikera antingen Bro eller både Bro och Bålsta med fler pendeltåg innan hela fyrspårsutbyggnaden på sträckan Tomtebodav-Kallhäll är klar. Utredningsresultatet är tänkt att kunna användas som underlag till andra utredningar och ställningstaganden av bland annat Trafikverket och berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter. Vi konstaterar att Trafikförvaltningen har noterat denna utredning i sitt svar på kommunens förra yttrande. Om åtgärder görs i infrastrukturen är det viktigt att Trafikförvaltningen är beredd att verkligen öka pendeltågstrafiken. Trafikförvaltningen bör bevaka att inte en kommande utökning av den regionala tågtrafiken på Mäljarbanan sker på bekostnad av pendeltågstrafiken när spårkapaciteten förbättras.

*Svar: Pendel- och regionaltågsutredningen är föremål för beredning. När den är klar kan det vara aktuellt att studera Bro/Bålsta närmare.*

Bro station är inte en fungerande station i rusningstid. Trängseln är fortfarande besvärande när det är mycket folk. Trängseln i stationen är särskilt stressande

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24Diarienummer  
SL 2015-1135Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

eftersom tågen endast går i halvtimmestrafik. Vi konstaterar att Trafikförvaltningen, i svaret på förra årets remissynpunkter, hänvisar till att dagens 30-minuterstrafik förhoppningsvis kan bli tätare när den pågående pendeltägsutredningen redovisar sitt förslag till trafikering och att trängseln då minskar eftersom resandet sprids på fler tågavgångar. Vi hävdar att en översyn av stationens utformning ändå behövs för att möta resenärernas behov. Att öppna spärrlinjen måste kunna vara ett alternativ i lägen då trängseln är som störst. Utöver ombyggnad av befintlig stationsbyggnad ser vi, med tanke på den omfattande bostadsbyggnation som 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. Utbyggnaden av stationen ska samordnas med effektiva omstigningsmöjligheter 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 pendeltägsstationen är att en ny västlig entré till stationen samordnas med en passage för busstrafik under järnvägen.

*Svar: Trafikförvaltningen har idag inga planer på att bygga om stationsområdet vid Bro station. Förvaltningen rör inte över hela problembilden då fastigheter som berörs och den huvudsakliga anläggningen tillhör Trafikverket och inte SLL. Enligt kommunens beskrivning är problembilden komplex. Fler aktörer än trafikförvaltningen är berörda och måste bidra om en lösning ska kunna komma tillstånd. För att utreda problembilden och identifiera möjliga lösningsalternativ föreslår trafikförvaltningen att en ÅVS bör startas, dock är förvaltningen i dagsläget inte beredda att leda en sådan då berörda anläggningar i huvudsak ägs av övriga berörda aktörer. Att öppna spärrlinjen är inte aktuellt.*

Vi vill framhålla vikten av goda tvärförbindelser. För Upplands-Broborna är det bland annat angeläget med förbättrade tvärförbindelser mot Arlanda, Löwenströmska sjukhuset, och Danderyds sjukhus. Det är viktigt att de tvärförbindelser som föreslås i stomnäsplanen realiserar på ett sådant sätt att restiderna verkligen blir kortare än med motsvarande resor idag. Vi ser bland annat fram emot den föreslagna stomlinjen H mellan Barkarby och Täby via Kallhäll och Upplands Väsby. Den kan bli en viktig tvärförbindelse för Upplands-Bro med koppling till ostkustbanans pendeltågstrafik till Arlanda och Uppsala. Viktiga förutsättningar är dock god turtäthet och att restiden blir kortare än om man åker enbart pendeltåg med byte vid Karlberg/Odenplan. Det är också viktigt att linjen går via Kallhälls station för att inte göra restiden onödigt lång för resenärer med start- eller målpunkt västerut. En tvärförbin-

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

delse direkt mellan Bro/Kungsängen och ostkustbanan, via Rotebroleden, skulle naturligtvis underlätta resandet ytterligare.

*Svar: Trafikförvaltningen har observerat behovet av bättre tvärförbindelser från Upplands-Bro kommun vilka idag kräver flera byten som ofta inte är synkroniserade. Den föreslagna nya stomlinjen från Kallhäll mot Upplands Väsby och Vallentuna skulle medföra en förbättring men fortfarande relativt många byten för dem som bor i Upplands-Bro kommun. Trafikförvaltningen är därför positiv till att studera en direkt tvärförbindelse från Kungsängen till lämplig station längs Ostkustbanan för att klarlägga om resandeefterfrågan är tillräckligt stor för att motivera trafikeringskostnaden.*

Upplands-Bro är inne i ett expansivt skede både vad gäller pågående utbyggnadsprojekt och gällande planering i form av nya utbyggnadsområden och förtätningar i och i anslutning till Kungsängen och Bro. Det innebär förutom nödvändigheten av en utökad kollektivtrafik också ett ökat behov av infartsparkering för både bil och cykel, en fråga som behöver följas upp.

*Svar: Trafikförvaltningen för en kontinuerlig diskussion via planeringsmöten kommunens utbyggnader av bostäder och arbetsplatser.*

## **Upplands Väsby**

### **Busstrafik**

Den utökade trafikeringen till Löwenströmska sjukhuset som föreslås är mycket angelägen, men inte tillräcklig. Det är absolut nödvändigt att buss 568 trafikeras med kvartstrafik i högtrafik och halvtimmestrafik i mellantrafik för att försörja målpunkten Löwenströmska sjukhuset. Det kollektivtrafikutbud som funnits till sjukhuset sedan nedskärningarna årsskiftet 2016 har varit helt undermålig.

*Svar: Förslaget om tas med till kommande planering av busstrafiken och kommer att övervägas i samband med detta.*

Det är av stor vikt för kommunen att kollektivtrafikandelen ökar. Kommunen ser det därför som ett minimum, att utöver föreslagna förändringar T17 också få tillbaka halvtimmestrafik i mellantrafik på Buss 529, 533, 535 och 568 samt kvartstrafik i högtrafik på samma linjer.

*Svar: Under 2016 ser trafikförvaltningen särskilt över trängseln i de områden där effektiviseringar genomfördes i januari, och i det fall trängsel överstiger trafikförvaltningens riktlinjer kommer trafiken att förstärkas.*

Kommunen anser att den matande busstrafiken till pendeltågstation är prioriterad. Detta med hänsyn till att kommunen endast har en

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

pendeltågstation och att det lokala resandet inom kommunen måste vara fungerande för att de som saknar möjlighet att ta bil ska ha möjlighet att nå lokala målpunkter, service, arbete och verksamheter.

*Svar: Förslaget att prioritera matande trafik till pendeltågsstation tas med till kommande planering av busstrafiken*

Trafikförvaltningen bör undersöka om det finns parallellgående alternativ till spårtrafiken ute i länet som har lågt resande där resurserna istället kan användas för att förstärka lokala matarlinjer, exempelvis i Upplands Väsby, vilket skulle innebära att invånarna får större nytta av antal körda busskilometer.

*Svar: Trafikförvaltningen arbetar löpande med att se till hela länets behov och utbud av kollektivtrafik och med att göra omfördelningar i trafiken.*

Kommunen efterfrågar att pendeltågstrafiken trafikeras nattetid.

*Svar: Med nuvarande pendeltågsupplägg används natten för att underhålla spåren.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

## Vallentuna

### Busstrafik

Kommentarer på föreslagna trafikförändringar – Roslagsbanan: Utökad trafik på linje 608 och 610 som komplement till ersättningstrafiken.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra utökad trafik som komplement till ersättningstrafik i samband med tidtabellskiftet december 2016 (T17).*

Att linje 665 och 666 kompletteras med fler turer för att ge boende i Ekskogen och Kårsta rimliga restider till/från Danderyd och Stockholm.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra föreslagna förändringar på linje 665 och 666 till T17 (tidtabellsskifte december 2016)*

*Trafikförvaltningen noterar synpunkten och tar med sig detta i den fortsatta planeringen av framtida trafikförändringar.*

Linje 625 föreslås att läggas ner i sin helhet. Vallentuna kommun motsätter sig med kraft detta. Linje 625 täcker upp en stor del av landsbygden i kommunens östra del och denna direkta förbindelse med Danderyd (tunnelbanan) är en förutsättning för att kunna bo i områdena längs linjen och samtidigt arbeta i länets mer centrala delar. Alternativen som finns är att åka bil till Brottbys eller Söderhalls trafikplats och där försöka komma ombord på ofta fullsatta Norrtälje- eller Rimbobussar. För de som inte har tillgång till bil finns då enbart linje 665 kvar vilken också föreslås få mindre trafik samt innebär ett osäkert byte vid Brottbys trafikplats.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring till T17 (tidtabellsskiftet december 2016).*

Linje 644 Söderhall – Bergshamra (Mora vägskäl) föreslås dras in och resurser föras över till linje 655. Vallentuna kommun har inga invändningar mot detta om det innebär oförändrat antal turer. Linje 644 påverkar Vallentuna kommuns invånare i mycket liten grad.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra dessa förändringar till T17 (tidtabellsskiftet december 2016).*

Linje 660 föreslås sluta trafikera Vallentuna station östra och istället gå till bussterminalen på västra sidan av järnvägen. Vallentuna kommun tycker att det är en bra idé. Nuvarande hållplats Vallentuna station östra var bra när plankorsningen fanns över Angarnsvägen, men nu är hållplatsen mest svår att hitta till. Vid Vallentuna station bör dock de olika riktningarna på linje 660 ges skilda hållplatslägen för att undvika att passagerare stiger på fel buss. Hållplats

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Hjälmsstavägen bör börja trafikeras med linje 660 vid en ändring av ändhållplatsens placering.

*Svar: Trafikförvaltningen delar kommunens uppfattning och anser att det är en bra trafikförändring. Trafikförändringen kommer att genomföras till T17. Förvaltningen noterar kommunens synpunkt angående hållplatslägen.*

Linje 663 – turerna på morgonen och eftermiddagen ska ses över. Linjen utnyttjas främst av skolbarn till och från skolan vilka även fortsättningsvis behöver kunna göra dessa resor. Linjen är dock lång och krokig och ger stora omvägar. Om linje 687 förlängs till Lindö kan kanske linje 687 ta över trafikeringen via Stängselboda.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra någon förändring på linje 663 i samband med tidtabellskiftet december 2016 (T17).*

Linje 664 föreslås dras via Ishallen (Vallentuna idrottsplats). Vallentuna kommun tycker att det är en bra idé. Det möjliggör en direkt förbindelse mellan stora delar av den södra kommundelen och idrottsplatsen samt kommande Hagaskolan. Hållplats Bergvägen i riktning mot Vallentuna kan då använda hållplatsläget på väg 268 (tillsammans med linje 665 med flera linjer).

*Svar: Trafikförvaltningen delar kommunens uppfattning och anser att det är en bra trafikförändring. Trafikförändringen kommer att genomföras till T17.*

Linje 665 föreslås få minskad trafik mellan Brottbys och Kårsta. Generellt tycker Vallentuna kommun att detta är en dålig idé, trafiken är redan i nuläget gles på denna sträcka. Det framgår dock inte vilka turer som ska tas bort och hur många som påverkas av detta.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra någon förändring på linje 665 i samband med tidtabellskiftet december 2016 (T17).*

Linje 667 – turerna på morgonen och eftermiddagen ska ses över. Linjen utnyttjas främst av skolbarn till och från skolan vilka även fortsättningsvis behöver kunna göra dessa resor. Att linje 667 har få resenärer kan bero på linjedragningen. Resor mellan Vallentuna och Gillinge kräver i de flesta fall en lång omväg via Svista och Karby, vilket gör resorna mycket oattraktiva. Sista tur för kvällen går också så tidigt att den inte passar för arbetspendling från Stockholm.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra någon förändring på linje 667 i samband med tidtabellskiftet december 2016 (T17).*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Linje 668 – turerna på morgonen och eftermiddagen ska ses över. Linjen utnyttjas främst av skolbarn till och från skolan vilka även fortsättningsvis behöver kunna göra dessa resor.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra någon förändring på linje 667 i samband med tidtabellskiftet december 2016 (T17).*

Linje 669 – ny linje mellan Karby – Garns-Ekskogen – Sättra En ny busslinje till Garns-Ekskogen och Sättra får inte ske på bekostnad av minskad trafik på linjerna 625 och 665. Garns-Ekskogen är idag ett fritidshusområde. Kommunen har inga planer på att planlägga i syfte att möjliggöra större bygggrätter och har inga utbyggnadsplaner vad gäller t.ex. utbyggnad av VA-nät, förskolor m.m.

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra någon förändring på linje 669 i samband med tidtabellskiftet december 2016 (T17).*

Linje 687 – linjen mellan Vallentuna och Kista som idag vänder vid Norrgården föreslås antingen att vända vid Vallentuna station eller förlängas till Nyby/Lindö. Vallentuna kommun tycker att det är en bra idé att förlänga linjen mot Nyby och Lindö. Nyby har i nuläget en relativt dålig kollektivtrafik med enbart linje 660 och bostadsområdet Lindö har enbart linje 663 med ett fåtal turer per dag eller linje 524 på långt gångavstånd. Lindö Golf har också efterfrågat kollektivtrafik då de har svårt att få tag i personal eftersom det förutsätter att den är bilburen. En förlängning kommer att kräva nya hållplatslägen och möjlighet till vändning för vilket planeringen behöver påbörjas snarast om en förlängning ska kunna vara möjlig i december 2016. Vallentuna kommun stödjer dock inte idén om att vända linje 687 vid Vallentuna station. Sträckan Vallentuna station – Norrgården har redan fått minskad trafik i takt med att linje 610 börjat vända turer vid Vallentuna station.

*Svar: Trafikförvaltningen delar kommunens uppfattning och anser att det är en bra trafikförändring. Trafikförändringen kommer att genomföras till T17, vilket som kommunen skriver förutsätter att vändslinga är färdigställd.*

Kommentarer till paketlösning I remissen gav ett förslag till paketlösning för Kårsta, Söderhall och Brottbys med omnejd. Trafikförvaltningen har den 11 april 2016 inkommit med ett förändrat förslag till paketlösning "Trafikförändringar Vallentuna Östra Landsbygd". Eftersom det första förslaget inte är aktuellt kommer här synpunkter på det nya förslaget (från 11 april). Sammanfattningsvis innebär förslaget att linje 625 får ändrad linjesträckning och körs Sättra – Garns-Ekskogen – Brottbys – Karby – Angarn – Arninge – Danderyds sjukhus. Linjen körs mellan Sättra och Karby i timmestrafik i rusningstrafik och enstaka turer mitt på dagen och på helgerna. 3 turer i morgonrusningen körs till Danderyd och 3 turer på eftermiddagen startar i Danderyd. Det innebär att

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24Diarienummer  
SL 2015-1135Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

antalet turer på sträckan Karby – Danderyd minskar med 1 per dag och att linjen inte trafikerar sträckan Brollsta – Söderhall. En vändplan i Sättra är en förutsättning för att kunna göra förändringen. Linje 665 får inga stora förändringar men vissa tider kan justeras med anledning av att få anslutningar till linje 625 mot Garns-Ekskogen och Sättra. Linje 667 föreslås få en minskning av antalet turer från 10 till 4. Endast turerna som går i anslutning till Karbyskolans start- och sluttider körs. Vallentuna kommun stödjer inte paketlösningen. Många boende längs Gamla Norrtäljevägen har bosatt sig där med anledning av att det finns direkta bussar till Danderyd. Den direkta trafiken till Danderyd har minskat med åren och ytterligare neddragningar kan kommunen inte acceptera. En omdragning av linje 625 skulle kraftigt försämra kollektivtrafik kring Brollsta och Stångberga. Kommunen driver inte på utvecklingen med fler permanentboende i Garns- Ekskogen. Att inrätta en busslinje dit skulle ytterligare öka trycket på förbättrad infrastruktur (vägar, VA) och service (t.ex. förskolor) i området, vilket inte ligger i kommunens planering. Det anges att linje 665 håller 60-minuterstrafik mellan Söderhall och Brottbby. I eftermiddagsrusningen går linje 665 från Brottbby mot Söderhall 15.10, 16.29 och 18.22, vilket är betydligt glesare än 60-minuterstrafik. I morgonrusningen finns också en större lucka mellan 7.35 och 8.59 från Söderhall mot Brottbby – (Vallentuna).

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring till T17 (tidtabellsskiftet december 2016).*

Inom Vallentuna tätort finns områden som har mycket långt till kollektivtrafik vilket i praktiken innebär att hushållen har två bilar då alternativa resmöjligheter saknas. Detta gäller i huvudsak följande områden:

Gustavslund och östligaste delarna av Ormsta – Närmsta kollektivtrafik finns på Lindholmsvägen med 1-2 kilometers gångväg hemifrån. Trafiken som erbjuds på Lindholmsvägen är buss ner till Vallentuna station med gles turtäthet.  Linje 663 med 4 turer per dag och långa restider finns i närheten av området. I övrigt finns på drygt en kilometers avstånd linje 524.  Påtåker – Linje 665 finns på drygt en kilometers avstånd. I samband med utbyggnaden av Kristineberg finns möjligheter till gångväg till ny busslinje i Kristineberg. För Lindö och Påtåker finns ju idéer om hur områdena ska kollektivtrafikförsörjas framöver, däremot saknas konkreta planer för hur detta ska lösas i Gustavslund och östligaste delarna av Ormsta.

Restiderna med kollektivtrafik till många viktiga platser för pendling i Stockholms län blir långa för boende i Vallentuna, vilket begränsar arbetsmarknaden. Att nå arbetsplatsområdet i Kista med kollektiva färdmedel tar ofta 70 – 80 minuter dörr till dörr om man inte bor precis intill linje 687 då resan tar 45 – 50 minuter, jämfört med en bilresa på cirka 25 – 35 minuter. För



Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

att minska dessa tider är det viktigt att tvärförbindelserna fungerar med täta turer och hög medelhastighet samt att så många boende som möjligt kan nå linjerna utan byten.

*Svar: Trafikförvaltningen är i grunden positiv till att utveckla tvärförbindelserna och kollektivtrafikens attraktivitet. För att kollektivtrafiken ska vara attraktiv och även kostnadseffektiv krävs att så många som möjligt kan erbjudas en attraktiv resa. Dock är det omöjligt att erbjuda samtliga resenärer en direktresa eftersom det skulle leda till att busslinjerna blev slingriga och långsamma och tappade attraktivitet gentemot bilen. Således måste vissa resenärer byta för att trafiken som helhet ska kunna vara snabb och effektiv.*

Resecentrum i Arninge innebär förbättrade kopplingar till framförallt Vaxholm, Åkersberga och Norrtälje. I samband med detta bör turtätheten och trafikeringstiden på linje 524 på delen Vallentuna – Arninge utökas.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkterna om turtäthet och trafikeringstid på linje 524 och tar med sig detta i den fortsatta planeringen av framtida trafikförändringar.*

Arbetet med en stomlinje Täby Centrum – Arninge – Vallentuna – Upplands Väsby – Jakobsberg bör fortsätta för ett införande av en sådan linje så snart som möjligt. Trafikförvaltningen studerar översiktligt förutsättningarna för när denna busslinje skulle kunna införas. Eventuellt kan det ske i samband med att Arninge resecentrum inrättas eftersom mycket av linjens attraktivitet bygger på bytesresor vid Arninge. Linje 524 är, i avvaktan på en stomlinje till Upplands Väsby och Roslagsbanan till Arlanda, en viktig förbindelse för att kommuninvånarna ska kunna nå Arlanda och Uppsala på ett smidigt sätt. På morgnar och kvällar på lördagar och söndagar är tidtabellen optimalt lagd för sämsta tänkbara byte till/från Arlanda och Uppsala i Upplands Väsby. Om tidtabellen ändras 7-8 minuter kan goda byten ske även dessa tider, även om resenärer till/från Stockholm får något förlängda bytestider. Vidare är det önskvärt att linje 524 får mer trafik tidiga morgnar och sena kvällar, men framförallt på morgnarna på lördagar och söndagar. Från Vallentuna kan Arlanda nås tidigast 9.15 (utan långa omvägar) på lördagar och söndagar, jämfört med 5.45 för resande från Sollentuna och Upplands Väsby. Det här även kommit in synpunkter på trängsel på linjen varför en översyn av storleken på bussarna bör göras.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkterna om turtäthet morgnar och kvällar på linje 524 och tar med sig detta i den fortsatta planeringen av framtida trafikförändringar. Trafikförvaltningen tittar löpande om*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*regelbundet förekommande trängsel föreligger. I de fall trängsel identifieras kan det hanteras genom en utökning av trafik.*

Flera av busslinjerna i Vallentuna har vinkområden istället för busshållplatser. Detta skapar problem vid sökning i SLs Reseplanerare då det inte finns hållplatser att koppla bussresan till. Den marknadsföring av kollektivtrafiken som en hållplatsstolpe ger saknas också. Kommunen föreslår därför att Reseplaneraren justeras för att klara av att hantera vinkområden på ett bättre sätt och att vinkområdena märks ut på ett bättre sätt genom fler stolpar med linjenummer längs vinkområdena. Alternativt tas vinkområdena bort och hållplatser sätts upp längs linjen. Det kan dock innebära längre gångavstånd till bussen.

*Svar: Såsom reseplaneraren är uppbyggd idag måste det finnas en hållplatsstolpe att koppla reseplaneraren till. Trafikförvaltningen föreslår att kommunen tar upp frågan på ett planeringsmöte.*

Kommunen skulle vilja diskutera en lösning med Trafikförvaltningen angående en förändring av linje 625 och 665 på ett annat sätt än vad Trafikförvaltningen föreslagit. Linje 625 föreslås att förlängas i norr till Kårsta och få trafik hela dagen (minst motsvarande linje 665:s turtäthet). Linje 665 kortas istället av och trafikerar endast Vallentuna – Brottbys (Sundby). Anslutning mellan 625 och 665 behöver du upprätthållas i Stora Karby. Kommunen upplever att detta skulle ge området längs Gamla Norrtäljevägen en mer attraktiv kollektivtrafik genom direktförbindelse med Danderyd (tunnelbanan), på bekostnad av ett bussbyte i relationen Gamla Norrtäljevägen (norr om Brottbys) och Vallentuna.

*Svar: Trafikförvaltningen föreslår att kommunen tar upp detta på ett planeringsmöte.*

Linje 635 – Kommunen ser gärna att linjen som idag går mellan Åkersberga och Österåkersanstalten förlängs via Brottbys till Stora Karby. Det skulle innebära en kollektivtrafikförsörjning av väg 973, vilket saknas idag. Det skulle även innebära att det blir enklare för boende i Brottbys/Karby att ta sig till Åkersberga.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar förslaget om förlängning via Brottbys till Stora Karby på linje 635 och tar med sig detta i den fortsatta planeringen av framtida trafikförändringar.*

Linje 664 fick utglesad trafik under våren 2016 med anledning av besparingar i trafiken. För att underlätta kollektivresandet även dessa tider bör 30-minuterstrafiken återinföras på vardagar dagtid.

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Svar: Trafikförvaltningen tittar löpande om är regelbundet förekommande trängsel. I de fall trängsel identifieras kan det hanteras genom en utökning av trafik.*

Linje 665 – Okvista, som är kommunens största arbetsplatsområde, kollektivtrafikförsörjs med busslinje 665. I morgonrusningen saknas turer mellan 7.50 och 9.55 från Vallentuna station, vilket gör det svårt att pendla med buss dit för exempelvis den som lämnar barn på förskola eller skola. En eller fler nya turer runt 8.30 – 9.00 skulle underlätta denna pendling. Ett problem med linje 665 är att anslutningarna från Stockholm (linje 676) mot linje 665 inte fungerar tillfredställande vid Brottbys trafikplats. Eftersom trafiken på linje 665 är gles, förutsätter det att bussen verkligen inväntar linje 676 (eller 639) vid Brottbys trafikplats vid förseningar. Det är inte rimligt att resenärer ska behöva vänta i två timmar på nästkommande buss för att anslutande buss inte kommer i tid. Att linjerna körs av olika operatörer kan inte vara ett skäl till att byten inte fungerar.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar behovet av utökad kollektivtrafik till/från Okvista samt förbättrade anslutningar och tar med sig detta i den fortsatta planeringen av framtida trafikförändringar.*

Linje 666 – alla turer bör gå till/från Sundby för att möjliggöra byten till/från linje 676 vid Söderhalls trafikplats. Kommunen ser också en förlängning av linjen i norra änden fram till Kårsta som en viktig åtgärd för att knyta ihop området kring Vadavägen med skolan i Kårsta.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar behovet samt förslagen och tar med sig detta i den fortsatta planeringen av framtida trafikförändringar.*

Linje 667 – För att möjliggöra pendling med linjen behöver en senare tur under eftermiddagsrusningen tillkomma.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar behovet senare eftermiddagstur högtrafik och tar med sig detta i den fortsatta planeringen av framtida trafikförändringar.*

Linje 676X – Turer på linje 676X stannar inte vid Gillingebanan och Söderhalls trafikplats, vilket ger ett glesare utbud av trafik och risken att kliva på fel buss i Danderyd och hamna i Norrtälje. Turer på linje 676X bör därför stanna på samtliga hållplatser längs E18.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar behovet om utökade stop och tar med sig detta i den fortsatta planeringen av framtida trafikförändringar.*

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Linje 687 mellan Vallentuna och Kista fick minskad trafik under vintern 2016 pga besparingskrav inom Trafikförvaltningen. Linjen förbinder Vallentuna med ett av de större arbetsplatsområdena i Stockholm (Kista) samt även centrala Sollentuna. För att underlätta arbetspendlingen, i bägge riktningar, behöver trafiken återställas till den nivå som den hade hösten 2015 och vartefter resande ökar bör även antalet turer och trafikeringsstiden utökas.

*Svar: Trafikförvaltningen tittar löpande om regelbundet förekommande trängsel föreligger. I de fall trängsel identifieras kan det hanteras genom en utökning av trafik.*

Linje 696 – Nattbussen mellan Stockholm och Norrtälje bör gå Gamla Norrtäljevägen mellan Rosenkälla och Söderhall för att möjliggöra kollektivtrafik dessa tider även till de områden som ligger långt från hållplatserna på E18.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar behovet av nattrafik och tar med sig detta i den fortsatta planeringen av framtida trafikförändringar.*

Ett sätt att kollektivtrafikförsörja områden på landsbygden kan vara med anropsstyrd trafik. Kommunen föreslår att Trafikförvaltningen i samarbete med kommunen ser över sådan lösning för områden med gles eller ingen kollektivtrafik i nuläget.

*Svar: Trafikförvaltningen utreder förutsättningarna för att kunna införa anropsstyrd kollektivtrafik och alternativa fordon i områden och på avgångar med ett lågt resande men i dagsläget finns ingen tidplan för när så skulle kunna ske.*

Tomturer bör om möjligt tidtabelläggas, åtminstone för de linjer med gles trafik. Utbudet längs flera av kommunens busslinjer är glest och varje möjlighet till utökning är positiv. Kommande avtal för busstrafiken i Vallentuna bör därför utformas på ett sätt att det inte gynnar tomkörning av bussar.

*Svar: I nuvarande avtal är detta en fråga om kostnad kontra nytta. I kommande avtal kommer trafikförvaltningen att kravställa efter det behov som finns och kan därför inte garantera att tomkörningar helt kan undvikas.*

### **Lokalbanetrafik**

Lindholmen har minst 30-minuterstrafik under hela trafikdygnet med Roslagsbanan, men en lucka på nästan 40 minuter mellan klockan 7.53 och 8.32, vilket gör det svårt för föräldrar som lämnar på skola och dagis att kunna ta tåget. På motsvarande sätt är det en lång lucka i trafiken från Molnby mellan 7.06 och 7.55, vilket drabbar skolbarn som går i skolan i centrala Vallentuna och

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

börjar klockan 8.00. Vallentuna kommun vill understryka vikten av att dessa problem arbetas bort så snart som möjligt.

*Svar: Luckan beror på att fordon saknas för uppdraget. Trafikutövaren ska undersöka om det går att tidigarelägga en avgång från Kårsta men vilka konsekvenser det får för trafiken i övrigt är inte klart. Om man återgår till den gamla lösningen innebär det en avgång mindre från Ormsta. Molnby har mycket få resande och varje åtgärd riskerar att förlänga restiden för övriga. Trafikutövaren ska se över om det går att justera så att tiderna stämmer bättre med behoven. En ändring får dock inte medföra att det blir avsevärt sämre för övriga.*

Direkta förbindelser till Danderyds sjukhus hela trafikdygnet istället för byte vid Galoppfältet.

*Svar: Alla ersättningsbussar utom den som ersätter linje 27B kommer att gå till Danderyds sjukhus. Ersättningsbuss för 27B kommer att gå till Täby centrum.*

Att linje 27X som vid förra avstängningen eller motsvarande körs för att minska restiderna från Ekskogen, Lindholmen och Östra Ormsta mot Danderyd/Stockholm.

*Svar: 27X kommer att gå från Lindholmen. Resenärer från Ekskogen får i stället en snabb förbindelse med 666X med byte till och från linjerna 676 och 639 i Brottbby*

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

*Svar: Trafikförvaltningen noterar detta, men avser inte att genomföra några förändringar i nuläget.*

Med nuvarande infrastruktur är det svårt att köra tätare trafik än 40-minuterstrafik till Kårsta med god kvalitet. För att öka attraktiviteten för tågförbindelserna och på sikt kunna skapa en jämn 30-minuterstrafik till Kårsta ser kommunen det som angeläget att planerna på en mötesstation i Frösunda blir verklighet.

*Svar: Trafikförvaltningens planer är att åstadkomma 30-minuterstrafik till Kårsta men utan mötesstation i Frösunda.*

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

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

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. Avstånden där är också långa och säkra cykelvägar saknas till orterna Ekskogen och Kårsta.

*Svar: Att ta ombord stora cyklar på Roslagsbanans vagnar är olämpligt pga vagnarnas funktion och utformning. Vagnarna är smala; gångar och vestibuler likaså. Cyklar ombord innebär risk för att cykelkedjor o dylikt smutsar ner resenärers klädsel och vagnens interiör. Konduktörer rör sig ombord och går genom gaveldörrarna där så är möjligt (vilket inte sker inom andra spårtrafikslag) och cyklar skulle kraftigt försvåra denna rörelse ombord. Låggolvsdelen i mellanvagnarna är avsedda för barnvagnar, rullatorer, rullstolar o dyl. Cyklar skulle kraftigt försvåra ombordtagning av dessa tillbehör.*

*Stora cyklar kan äventyra situationen när behovet av snabb utrymning uppstår. Tillåtelse av cyklar på endast en del av sträckan – enligt förslaget norr om Vallentuna – är svårt att tillämpa i praktiken. Hopfällbara cyklar är redan idag tillåtet att ta med ombord på Roslagsbanan och kommer fortsätta vara det.*

### **Tunnelbanetrafik**

Pendling mellan Vallentuna och Stockholms innerstad innebär för de flesta att de behöver åka med tunnelbanans röda linje. Under rusningstid är denna hårt belastad och det är framförallt vid Tekniska Högskolan svårt att komma ombord på tågen. För att kollektivresandet fortsatt ska kunna öka från Nordostsektor är det viktigt att spårkapaciteten mellan Nordost och Stockholms innerstad utökas.

*Svar: Trafikförvaltningen genomför de kommande åren stora satsningar på Röda linjen som ger ökad kapacitet. Det innebär tätare turer och fler nya tåg som är både effektivare, modernare och bekvämare. 2017 invigs en ny depå, 2019 är ett nytt trafikstyrningssystem på plats och fram till 2021 har nya tunnelbanetåg ersatt de gamla längs hela linjen.*

### **Vaxholm**

Trafikförvaltningen noterar kommunens skrivning om vikten av god kollektivtrafikförsörjning i Vaxholm samt kommunens tillväxtplaner.

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

## Värmdö

### Busstrafik

Det är även viktigt att fler kan "ta bussen till Slussen" fram till år 2022 när Grisslinge-rakan, Skurubron Slussen och Saltsjöbanan byggs om. De trafikförändringar som planeras bör enligt Värmdö kommun inte påverka kollektivtrafiken, utan insatser bör göras som underlättar för flera att välja buss framför pendling med egen bil.

*Svar: Det är även trafikförvaltningens ambition att pendlare ska välja kollektivtrafik framför bil.*

Värmdö kommun ser allvarligt på trafikförändringar som innebär att man från kommunens mer perifera områden har svårt att resa kollektivt annat än i rusningstrafik. Det måste finnas kollektivtrafik till alla kommundelar, inte minst till replipunkterna, även övrig tid på dygnet, om än med glesare trafikutbud. Anpassning till skärgårdstrafiken och skolelevers behov av transporter är viktigt.

*Svar: Se Trafikförvaltningens Riktlinjer för planering av kollektivtrafiken. Baserat på hur stor befolkning som bor i området bör möjlighet att ta sig minst till sitt kommuncentrum finnas. Trafikförvaltningen anpassar trafiken efter skolelevers behov där det är möjligt att kombinera detta med övrigt resande.*

Framtida kollektivtrafik måste anpassas till kommunens utvecklingsplaner som baseras på strategin att främst satsa på boende i kollektivtrafikhöga lägen i tätorterna och väl belägna förändringsområden. Kapaciteten i busstrafiken till och från Gustavsberg måste succesivt stärkas i och med att inflyttningen i Porslins kvarteren i centrala Gustavsberg ökar.

*Svar: Trafikförvaltningen instämmer i att trafiken bör anpassas efter fler boende i Porslins kvarteren och tar med det i kommande utvecklingsarbete.*

I förslaget för kommande års trafikutbud saknas dock åtgärder för trafiken till och från Ingarö.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten.*

Linjerna 428/428X, 429/429X och 430/430X behöver gå oftare för att passa arbetspendling till Slussen. X-bussarna har för låg turtäthet och slutar gå för tidigt på eftermiddagarna. Detta leder till att många Ingaröbor tar bilen till infartsparkeringen vid Värmdö Marknad istället för att parkera i Brunn. Detta skapar trängselproblem och ökad biltrafik vid Värmdö Marknad.

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

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

Linje 423 Slussen - Gustavsbergs centrum Den fördubblade turtätheten gäller bara i Munkmora och Gustavsbergs C. På grund av den stora inflyttning som byggnationen i centrala Gustavsberg medföra bör trafikförvaltningen överväga dubbelriktad trafik under hela dagen. Från hpl Farsta slott tar en resa till Slussen cirka 20 minuter längre tid i låg- och helgtrafik jämfört med rusningstid.

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

Linje 425 Slussen - Gustavsberg Lugnet Ett positivt förslag, men trafikförvaltningen bör överväga ytterligare turer även i lågtrafik för att trafikutbudet minskat längs Gamla Skärgårdsvägen sedan linje 445 drogs in i samband med neddragningarna i trafikutbudet förra året.

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

Linje 436 Slussen - Saltarö Linje 437 Slussen - Siggesta - Lillsved Linje 438 Slussen - Kalvsviks brygga Linje 439 Slussen - Stenslätten Linje 440 Slussen - Bullandö Ett förslag som efterfrågats av medborgare. Boende i Hemmesta och längre ut på Vänndölandet ser inte linje 474 som ett alternativ till direktbussarna till Slussen för att restidsförlusten är för stor på bussar som passerar genom Gustavsberg. De önskar fler direktresor till Slussen för att slippa byte i Grisslinge till linje 433/434. Direktbussar efterfrågas även på linjerna 461 Slussen - Evlinge och 462 Slussen - Ramsdalen.

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

Linje 474 Slussen - Hemmesta Utvecklingen av turutbudet i förslag till trafikering nästkommande år ligger i linje med tidigare synpunkter från Värmdö kommun för att motverka trängsel. Kommunen har fått många synpunkter från medborgare som är kritiska till trängsel på bussarna och att "sitt i nitti" inte uppnås. Värmdö kommun föreslår att Trafikförvaltningen planerar för ytterligare förstärkningar av linje 474 när inflyttningen börjar i Porslins kvarteren. Kommunen räknar med 3000-4000 nya invånare på kort sikt och 6000-8000 på lång sikt i Gustavsberg.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten. Morgon och eftermiddag under tidig och sen sommar förtätas linjen till 5-minuterstrafik i rusningsriktningen.*



Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Förslag från kommunen:

Linje 420 Slussen - Gustavsbergs centrum

Det är önskvärt att linje 420 redan i december 2016 får dubbelriktad trafik under hela dagen för att underlätta mellankommunalt resande på ett snabbt och effektivt sätt. En annan aspekt är att linje 420 när Sickla bro, Tvärbanans nya slutstation och därmed ger Värmdöbor nya resmöjligheter samtidigt som Slussen avlastas. Om linje 420 inte får dubbelriktad trafik hela dagen bör man överväga 20-minuterstrafik även i lågtrafik på linje 422.

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

Linje 428/428X Gustavsbergs centrum/Slussen - Björkviks brygga

Linje 429/429X Gustavsbergs centrum/Slussen - Idalen

Linje 430/430X Gustavsbergs centrum/Slussen - Eknäs brygga

Framförallt X-turerna bör utökas eftermiddag och kväll för att få Ingaröboma att ställa bilen på infartsparkeringarna i Brunn, Pilhamn och den nya parkeringen vid Näsudds-vägen. Nu väljer de flesta att ta bilen till Värmdö Marknad där turtätheten i busstrafiken är högre.

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

Linje 435/435C Hemmesta - Slussen/Stockholm C

Efter trafikförändringarna december 2015 har invånarna efterfrågat fler avgångar från Slussen i eftermiddagsrusningen. Trafiken från cityterminalen bör också prioriteras för att avlasta Slussen

*Svar: Trafikförvaltningen är medveten om att resbehovet till/från Slussen respektive Cityterminalen kan komma att öka i närtid. Dock är den nuvarande framkomligheten i kombination med budgetläget begränsningar som måste tas i beaktande. Trafikförvaltningen kommer att bevaka frågan kontinuerligt.*

Linje 461 Hemmesta - Evlinge - Ramsdalen

Värmdö kommunen får in en del synpunkter från medborgare som anser att det är svårt att pendla från Ramsdalen/Evlinge på grund av dålig turtäthet, fem turer per dag måndag - fredag är för lite för att man ska välja buss framför bil.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten men avser inte att genomföra denna förändring i nuläget. Dagens utbud styrs även av nivåerna som sätts i Riplan.*

Linje 467 Gustavsberg centrum - Brunn

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Buss 467 trafikerar vårdcentralen och fyller en viktig funktion för det inomkommunala resandet, Brunn - Gustavsberg C. Linjen fyller även en viktig funktion vid Farsta slott som enda linje i mellantrafik. Linjen kommer också att fylla en viktig funktion för Porslins kvarteren där cirka 1700 bostäder byggs. Linje 467 ersätts av linjerna 428-430 under kvällar och vissa turer i lågtrafik. Dessa turer borde trafikeras av 428-420x för att underlätta resande till Slussen. *Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten men avser inte att genomföra denna förändring i nuläget.*

Linje 445 Slussen - Gustavsbergs centrum

Linje 445 drogs in december 2015. Den fyllde en viktig funktion tillsammans med linje 422 för det mellankommunala resandet till Orminge och Nacka. För att kompensera trafikutbudet bör linje 420 gå med dubbelriktad trafik hela dagen. Alternativt bör man införa 20-minuterstrafik även i lågtrafik på linje 422.

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

**Österåker**

**Busstrafik**

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Prioriterat för kommunen:

Att en snabb och smidig koppling till Arlanda bör studeras och prioriteras. Kopplingen till Arlanda är prioriterad men det finns idag heller ingen direkt koppling till Vallentuna, restiden för kollektivtrafik jämfört med bil är mer än den dubbla.

*Svar: Kollektivtrafikkopplingen mellan Nordost och Arlanda är en prioriterad fråga vid Trafikförvaltningen som dock är svår att lösa på ett kostnadseffektivt vis. En stor förbättring skulle vara att få till stånd en bytespunkt vid Häggvik så att resenärer från Åkersberga skulle kunna byta mellan de bussar och pendeltåg som redan i dagsläget finns att tillgå. Förutsättningarna för att få till en bytespunkt har dock visat sig svåra och det är också en regional fråga som kommunerna, Trafikverket och Trafikförvaltningen behöver studera gemensamt.*

Att fortsätta utveckla tvärförbindelserna inom region nordost samt till Stockholm. Möjlighet till bytesfunktion i Sollentuna eller Häggvik bör studeras för möjligheten för kommuninvånare att genomföra ett snabbt och smidigt byte till pendeltåg.

*Svar: Se svar ovan*

Att utveckla utbudet som trafikerar Ljusterö både för buss och för kollektivtrafik på vatten samt anpassa fordonen efter vägnätet på ön.

*Svar: Trafikförvaltningen utreder förutsättningarna för att kunna införa anropsstyrd kollektivtrafik och alternativa fordon i områden och på avgångar med ett lågt resande men i dagsläget finns ingen tidplan för när så skulle kunna ske.*

Att se över bytespunkt Östanå så att Trafikverkets färjor matchar busstrafiken samt att tidtabellsbyten har en god synkning med skolornas terminer.

*Svar: Trafikförvaltningen noterar behovet av passning samt byten mellan färjor och busstrafik och tar med sig detta i den fortsatta planeringen av framtida trafikförändringar.*

Att se över möjligheterna att utveckla linjer som trafikerar till Stockholm med tätare turer.

*Svar: Avseende radiella resor till Stockholm är Trafikförvaltningens huvudfokus att utveckla Roslagsbanan för att möjliggöra mer trafik och i framtiden även en förlängning till Stockholm C.*

Att buss och båttrafiken vid replipunkten Åsättra får bättre passning på helger.

Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT  
2016-10-24

Diarienummer  
SL 2015-1135

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Svar: Trafikförvaltningen noterar behovet av passning samt byten mellan färjor och busstrafik och tar med sig detta i den fortsatta planeringen av framtida trafikförändringar.*

Kommunen anser att linjerna 624, 628 samt 628C bör återfå minst den turtäthet som var innan december 2014.

*Svar: Trafikförvaltningen tittar löpande om regelbundet förekommande trängsel föreligger. I de fall trängsel identifieras kan det hanteras genom en utökning av trafik.*

Linje 624/624C Humlegården/Danderyds sjukhus - Åkersberga Österåker är en pendlarkommun där 63% pendlar ut från kommunen. Det är viktigt att pendlingen kan göras med kollektiva färdmedel och då är direktbussar ett attraktivt alternativ mot tex bilen. I dagsläget är det ca 100 resenärer som dagligen använder 624C från Humlegården och därför anser Österåkers kommun att en indragning inte är försvarbar utan att det försämrar utbudet av kollektivtrafik. Förändringen medför att en direktförbindelse försvinner och att resenärerna får ett byte vid Danderyds sjukhus. Trafikförvaltningen har nyligen gjort en enkätundersökning med frågor om vad som skulle få fler att åka kollektivt. För de som svarat, och bor i Österåker, är det tydligt att den viktigaste faktorn är att färdmedlet går ofta och att resenären får så få byten som möjligt, vilket denna förändring inte bidrar till. Österåkers kommun ser gärna att 624 ändå får kvartstrafik i rusning, eftersom vi tidigare erhållit en negativ förändring av linjen. Kommunen får in mycket synpunkter kring brist på sittplats vilket visar att det är stor efterfrågan på linjen. Detta gäller särskilt när Roslagsbanan byggs om under 2017 då "pendlarbussarna" bör förstärkas så att antalet kollektivtrafikresenärer inte minskar."

*Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra någon förändring på linje 624/624C i samband med tidtabellskiftet december 2016 (T17).*

Caroline Ottosson  
Förvaltningschef

Sara Catoni  
Chef Trafikavdelningen