Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT
2026-11-24

Diarienummer
TN 2025-1049

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Tomas Wahlgren
tomas.wahlgren@regionstockholm.se

Remissynpunkter på trafikförändringsremissen 2026/2027 (T27)

Förslag på trafikförändringar inom SL- och WÅAB-trafiken inför T27 var under våren ute på remiss hos remissinstanserna, som är kommunerna i regionen och funktionshindersorganisationer, under våren.

Trafikförvaltningen återkopplade till kommunerna i ett första skede den 11 september om beslutade trafikförändringar i samband med trafikbeställningen till T27, Information om trafikförändringar i SL- och WÅAB-trafiken 2026/2027 (T27).

I detta dokument presenteras en sammanställning av de synpunkter som kommunerna framfört i sina remissvar, med trafikförvaltningens svar på dessa. Dokumentet är en del av den årliga trafikförändringsprocessen.

Om Trafikförvaltningens mötesforum med kommunerna 3
Botkyrka 3
Danderyd 7
Ekerö.... 8
Haninge 9
Huddinge.... 11
Järfälla 14
Lidingö....13
Nacka 18
Norrtälje 24
Nykvarn 27
Nynäshamn....36
Salem 38
Sigtuna.... 40
Sollentuna.... 44
Solna 45
Stockholm....52
Sundbyberg....57
Södertälje....58
Tyresö 59
Täby 62
Upplands-Bro 64
Upplands Väsby.... 66
Vallentuna 68
Vaxholm....70
Värmdö 73
Österåker 76

Om Trafikförvaltningens löpande dialog och 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 dialog med kommunerna sker löpande och efter behov såväl som i upprättade mötesserier, genom den formella planprocessen, samt via årlig remiss om trafikförändringar. Varje kommun har en utsedd samhällsplanerare på avdelningen Strategisk Utveckling på Trafikförvaltningen som ansvarar för delar av den formella dialogen och även fungerar som en första kontaktväg med Trafikförvaltningen. Nedan beskrivs kommundialogstrukturen som helhet.

Grenvisa möten inom pendeltågssystemet

Utöver nedan beskrivna löpande möten anordnar trafikförvaltningen grenvisa möten med pendeltågskommunerna, fyra stycken, för att tala om pendeltågstrafiken och pendeltågssystemet. Dessa fyra möten hålls en gång per år under våren. Här lyfts frågor som berör pendeltågstrafiken, både kommande tågplaner och långsiktiga frågor.

Sjötrafiken

Trafikförvaltningen bjuder en per år in berörda kommuner och utpekade intresseorganisationer för dialog rörande trafikutvecklingen inom skärgårdstrafiken.

Löpande mötesserie

Planeringsmöten

Kommunvisa möten som hålls två ggr/år. Här lyfts långsiktiga strategiska frågor som berör kollektivtrafiken, exempelvis bebyggelseplaner och större förändringar i gatunät/vägnät. Förutom trafikförvaltningen och kommunen bjuds trafikutövare för buss och Trafikverket in.

Uppföljningsmöten

Kommunvisa möten som hålls två ggr/år. Här görs uppföljning av frågor som rör kollektivtrafiken i kommunen på kort sikt, exempelvis mindre trafikförändringar, hållplats- och framkomlighetsfrågor som avses ske i närtid, inom två år. Förutom trafikförvaltningen och kommunen deltar berörd trafikutövare.

Trafikutvecklingsplan
Inom busstrafikavtalen finns så kallade trafikutvecklingsplaner som uppdateras årligen och utgör en grund för framtagande av förslag till trafikförändringsprocessen. Trafikutvecklingsplanerna tas fram av trafikförvaltningen i samarbete med berörda kommuner och trafikutövare och beskriver behov, förutsättningar och strategiska planer för trafikutveckling inom trafikavtalen på ca 2–10 års sikt.

Sektorsvisa samråd på politisk nivå
Deltar på samråden gör politiska representanter från kommunerna i respektive sektor och politiska representanter från regionen. På samråden förs dialog om den övergripande utvecklingen av kollektivtrafiken inom berörd sektor, med fokus på behov och förutsättningar för trafikförändringar på ca två års sikt och framåt.

Dialog och samverkan
Trafikförvaltningen har dialog med kommunen inom ramen för kommunens planarbete och andra specifika projekt och utredningar.

Årlig remiss med trafikförändringar
Trafikförvaltningen sammanställer en bruttolista med förslag på trafikförändringar som remitteras till kommuner samt funktionshindersorganisationer.

Botkyrka

För att Botkyrka kommun ska kunna uppnå målen om ett mer sammanhängande transportsystem ser kommunen ett behov av ett antal åtgärder:

Påbörja arbetet med linjestudie för expressbusslinje mellan Vårsta – Skärholmen.
Svar: Trafikförvaltningen avser att, under 2027, upprätta en ny utredningsplan för projektet.

Tillskapa busshållplats på KP Arnoldssons väg vid Tumba Skog i anslutning till bostadsbebyggelsen Tumba skog.
Svar: Förutsättningar för ett nytt hållplatsläge är en fråga som lämpligen tas upp för dialog i nästkommande uppföljningsmöte mellan kommunen, trafikförvaltningen och trafikutövaren.

En busslinje som trafikerar Sandstugan och kör upp igenom bostadsområdet. Utbyggnaden av bostäder har varit stor och behovet av olika typer av service, så som exempelvis skola och förskola har tillkommit. Därför finns ett ökat behov av kollektivtrafik till området.
Svar: Trafikförvaltningen tackar för synpunkten och uppmanar kommunen att lyfta synpunkten och önskemål i kommande arbete med att uppdatera trafikutvecklingsplanen. I det mötesforumet kan behov och förutsättningar samt möjliga konkreta trafikförändringar diskuteras mellan kommunen, trafikförvaltningen och trafikutövaren.

Återinför busslinjen 151 mellan Norsborg och Fridhemsplan.
Svar: Trafikförvaltningen har för närvarande inga planer på att återinföra linje 151. Linjen bedöms strida mot trafikförvaltningens riktlinjer för trafikplanering, vilka anger att busstrafik som är parallellgående med spårtrafik ska undvikas.

Båtpendel från Slagsta in till centrala Stockholm Botkyrka önskar att trafikförvaltningen utreder möjligheten att förlägga hållplats för pendelbåt i Slagsta. Detta för att tillgängliggöra pendling in till Stockholms centrala delar via sjövägen även för Botkyrkabor. Kommunens exploateringsprojekt Slagsta Strand pågår och många har redan flyttat in i färdiga bostäder. Totalt kommer att ca 1 200 bostäder att byggas inom Slagsta strandområdet.

Svar: Tack för input. Slagsta har nämnts i tidigare diskussioner som tänkbar hållplats. En återstartad dialog mellan Trafikförvaltningen och kommunen behöver fångas upp inom ramen för de kontinuerliga kommundialogerna.

Tätare bussturer Riksten - Tullinge, som passar in med pendeltåget
Riksten i Tullinge fortsätter successivt att byggas ut och det tillkommer ett allt större behov av en tät kollektivtrafik som passar in i tidtabellen för pendeltåget i Tullinge station.
Svar: Trafikförvaltningen tar gärna emot en mer detaljerad beskrivning av kommunens önskemål för att kunna utvärdera behovet utifrån nuvarande resandemönster.

Trafiksäkerhetshöjande åtgärder samt väderskydd på busshållplatser utmed Trafikverkets vägar i Grödingelandet Botkyrka kommun ser ett mycket stort behov av en ökad trafiksäkerhet kring busshållplatserna i Grödingelandet. Det pågår en dialog mellan trafikförvaltningen, Trafikverket och Botkyrka kommun. Kommunen har redan lämnat en lista över busshållplatser inom Grödinge som ska prioriterat.
Svar: Trafikförvaltningen bekräftar att dialog i frågan pågår mellan Botkyrka kommun, Trafikverket, trafikutövaren och trafikförvaltningen.

I samband med bostadsprojektet Slagsta Strand har trafikförvaltningen dragit busslinje 702 till området vilken uppskattas av kommunen och boende i Slagsta Strand. Kommunen önskar en utvärdering av linjen och undersöka behovet av en utökning av turtätheten av linjen 702.
Svar: Trafikförvaltningen tar gärna emot åsikter från kommunen och boenden angående trafikeringen av Slagsta Strand och kan se över resandestatistiken för att undersöka om den ger anledning att se över turtätheten. I trafikutvecklingsplanen finns tankar kring trafikeringen av Slagsta Strand.

Öka turtätheten för busstrafiken till Kassmyra (Skäcklinge). I och med ökad exploatering ser kommunen ett behov av att turtätheten för busstrafiken till Kassmyra (Skäcklinge) ökar. En detaljplan med ca 400 bostäder är antagen och ytterligare detaljplaner kommer att tillkomma.
Svar: Trafikförvaltningen tillsammans med trafikutövaren arbetar kontinuerligt att se över resandet och justera utbudet vid behov.

Danderyd

Danderyd är positiv till att linje 176 får utökad nattrafik. Det framgår dock inte om det gäller både vardagar och helg, eller enbart vardagar.
Svar: Den utökade nattrafiken för linjerna 176 och 177 är på vardagar.

Danderyd är positiv till att linje 626 får kortare restid mellan Danderyds sjukhus och Ljusterö. Det kan bidra till att avlasta trafiken på E18 och förbättra tillgängligheten till Danderyd, samt med byte vidare mot Stockholm. Enligt SCB (2024) har cirka 1200 personer invånare i Österåker sin arbetsplats i Danderyd.
Svar: Trafikförvaltningen har beslutat att förändringen inte kommer att genomföras till T27.

Bytespunkt Danderyds sjukhus
En bättre bytespunkt kring Mörby station och Danderyds sjukhus måste upprättas. Danderyds sjukhus är en viktig regional bytes- och målpunkt och det råder idag kapacitetsbrist vid både Danderyds sjukhus och Mörby stations bussterminal. Danderyds kommun anser därför att Region Stockholm ska prioritera en behovsanalys för att utreda bytespunktens framtida utveckling och funktion, och på det sättet möjliggöra nödvändiga åtgärder.
Svar: Trafikförvaltningen ser över möjligheterna att ytterligare analysera bytespunkten. Trafikförvaltningen ser Danderyds kommun som en central part i detta arbete, och kommer när det blir aktuellt att inkludera kommunen i arbetet. I det här arbetet behöver beaktas att Roslagsbanans utbyggnad till City kommer att förändra resmönstren i nordostsektorn.

Det saknas idag busstrafik mellan Djursholm och Täby, och ett förslag från tidigare trafikförändringsremiss var att vissa turer på linje 601 förlängs till Täby park, vilket Danderyds kommun ser som positivt.
Svar: Dialog pågår mellan kommunen, trafikförvaltningen och trafikutövaren inom ramen för bussavtalets trafikutvecklingsplan. För att kunna trafikera den föreslagna körvägen mellan Djursholm och Täby behöver åtgärder göras i gatunätet.

Trafikverket arbetar i skrivande stund med att upphandla en entreprenör för att byggnationen av nya motorvägshållplatser, utmed E18, intill Danderyds

gymnasium. Det är viktigt att planeringen gällande vilka linjer som ska trafikera hållplatsen involvera både Danderyds kommun, samt övriga nordostkommuner.
Svar: Trafikförvaltningen kommer att ta upp frågan på nästa arbetsmöte inom trafikutvecklingsplanen.

De flesta busslinjerna i Danderyd trafikeras i dag av ledbussar. Dessa har större kapacitet och kan därmed hantera fler resenärer, vilket är ett behov som främst finns under rusningstid. Under timmarna utanför rusningstid används samma busstyper, men de är då oftast ganska tomma. Danderyd anser att det vore lämpligt att använda mindre bussar under dessa tider.
Svar: Valet av fordonstyp styrs i första hand i hur bussomloppen är planerade över dagen, ett och samma omlopp kan innehålla trafik som både går under rusningstid och resterande del av dagen. Det innebär att det inte alltid är möjligt att byta fordonstyp.

Det finns ett behov av en prioriterad och samordnad kollektivtrafik för elever boendes på Tranholmen, som behöver skolskjuts med båt för resa tur och retur mellan ön och fastlandet för att kunna ta sig till skolan. Elevernas behov av transport med båt ombesörjs inte idag av trafikförvaltningens trafikplanering. Detta skulle behöva uppmärksammas, samverkas samt tillgodoses i form av mer anpassade turtider, för elever som går i grundskolan och i den anpassade grundskolan, då skolplikt råder. Tidigare fick kommunen göra inspel till kommande upphandling av pendelbåtstrafiken, och det önskar kommunen att få göra igen för att få till en båttrafik som kan tillgodose barn och ungas behov.
Svar: Trafikförvaltningen fångar upp frågan för att se över förutsättningar och genomförbarhet. Hänvisar också kontakter mellan kommunen och trafikförvaltningen gällande önskemålet om kommande upphandling.

Ekerö

Ekerö kommun kan konstatera att T27 inte omfattar några förslag för att återställa tidtabellerna på linjerna 309, 311, 312, 316, 317 och 318 till en lämplig nivå, jämförbar med trafiken år 2024, innan T25. Konsekvenser av färre avgångar och minskad turtäthet innebär ett fortsatt bilberoende för att få vardagen fungera. Skolbarn kan inte komma till skolan i tid och att arbetspendlare utanför de största två tätorterna är i stor utsträckning beroende på privatbilen. En utökad nattrafik på vardagar från Brommaplan till Ekerö

tätort skulle innebära bättre förutsättningar även för den som tex arbetar skift att välja kollektivtrafiken.
Svar: Resandet på flera av dessa linjer är lägre och motiverar inte utökat resande. Vi ser just nu över vissa utökningar på linje 311, 312 och 396 som kommer införas under kommande år. Dessa är ännu inte beställda men kommer innebära vissa förstärkningar på linjerna.

Dessutom saknas en preliminär utvärdering av åtgärden på linje 176/176X som innebär en tidigare vändning av linjen i centrala Ekerö för att minska omvägen för resenärer mellan Brommaplan och Färingsö. Kommunen undrar om den tidigare vändningen inte skulle kunna tillämpas under en större del av trafikdygnet för att minska restiderna för majoriteten av resenärerna.
Svar: 176X är en stegvis åtgärd inför kommande vändmöjlighet på Bryggarvägen vilken kommunen ansvarar för. Det finns inga planer på mer trafik på 176X i väntan på åtgärden.

Kommunen efterfrågar också en tidplan för vidareutveckling av pendelbåtlinje. Upphandling av nya fartyg bör leda till minskade restider, ökad turtäthet, mindre buller och färre svallvågor. Detta borde kunna genomföras inom ramen för T29. Ökad turtäthet för pendelbåten skulle leda till att fler resenärer väljer kollektivtrafik på vatten. På så vis skulle Brommaplan avlastas och framkomligheten underlättas.
Svar: En önskad tidplan kommer att kunna tydliggöras framgent. Förnärvarande pågår en strategisk översyn av förutsättningarna för kommande trafikavtal. Det är oklart om detta kan bli klart inom ramen för T29. Trafikförvaltningen tar gärna avstämningar med kommunen under hösten avseende önskemålen.

Haninge

Expressbusslinje J1
Förvaltningen ser positivt på att linjen får utökat trafikutbud och att bussen trafikerar Port 73 och Folkparken. Däremot behöver det finnas ett alternativ till trafikeringen av Bragevägen innan förändringen genomförs. Vid Bragevägen finns en gymnasieskola med drygt 2 000 elever och planering pågår för en utökning av verksamheten genom Campus Haninge. Det finns också en av Stockholms största idrottsanläggningar med simhall, ishallar, fotbollsplaner, friidrottsanläggning och inomhushallar. Här ligger även Handens industriområde med 1 500 arbetstillfällen och planering för Campus Haninge.

Svar: Trafikförvaltningen är medveten om detta. Hållplatsen Bragevägen trafikeras av nio andra linjer utöver 840 inklusive nattrafik vilket innebär tät trafikering i rusningstrafik. Trafikförvaltningen bevakar resandeutvecklingen i området efter genomförandet.

Buss 869 sluthållplats flyttades 2019 från Gullmarsplan till Globen, vilket sades vara en tillfällig flytt, men förändringen kvarstår. Förändringen till sluthållplats Globen har medfört längre restid för resande från Dalarö, eftersom hållplatsen ligger längre från tunnelbaneuppgången och att det finns färre bytesalternativ vid Globen än vid Gullmarsplan och det medför i vissa fall ett extra byte. Det finns inte heller något väderskydd vid hållplatsen vid Globen och då bussen går en gång i timmen medför det att många står en längre tid och väntar på bussen. Gatorna vid Globen är även hårt trafikerade av tung trafik och därmed har bussarna framkomlighetsproblem. Förvaltningen vill att sluthållplats flyttas tillbaka till Gullmarsplan.
Svar: Ett arbete att kartlägga utrymmet i Gullmarsplan pågår med anledning av effekter kopplade till kommande expressbusslinjer. För tillfället är det ont om plats i Gullmarsplan på grund av arbetet i terminalen.

Kommunen har tillsammans med trafikförvaltningen och dess entreprenör under det senaste året vid upprepade tillfällen diskuterat och genomfört platsbesök för att klara ut vilka åtgärder som behöver genomföras på vägsträckan längs Hermanstorpsvägen för att trafikstart ska kunna ske av den planerade bussförbindelsen. Ett antal åtgärder har gemensamt identifierats som kommunen har åtagit sig att genomföra i närtid. Förvaltningen vill betona vikten av att den planerade bussförbindelsen till Hermanstorp tas i trafik till december 2026, i syfte att säkerställa en förbättrad kollektivtrafikförsörjning för de boende i området jämfört med dagens begränsade utbud.
Svar: Trafikeringen av Hermanstorp är beställd och kommer börja trafikeras av linje 829 till T27.

Förvaltningen ser också ett behov av förbättrade bussförbindelser till Berga. Här finns Stockholms amfibieregemente, som redan idag bedriver en omfattande verksamhet och som kommer att växa ytterligare i samband med uppbyggnaden av det militära försvaret. Det finns ett stort behov av att förstärka busstrafiken och utöka turtätheten till området för att möjliggöra tillväxten och därmed säkra uppbyggnaden av det militära försvaret.

Svar: Linje 846 kör till Berga med halvtimmestrafik på morgonen och har runt 20 avstigande på två av avgångarna. Skulle resandet öka så kan vi se över turtätheten.
För att Haninge ska kunna bidra till att uppfylla intentionerna i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS) krävs ett pålitligt och robust kollektivtrafiksystem på östra Södertörn. Av den anledningen ser förvaltningen ett behov av en översyn av det totala kollektivtrafikutbudet på östra Södertörn.
Svar: Trafikförvaltningen ser kontinuerligt över trafikutbudet för att säkerställa ett robust trafiksystem och har gärna en fortsatt dialog med kommunen. Busstrafiken anpassas efter pendeltågens utbud.

Huddinge

Mot denna bakgrund är det angeläget att tidigare aviserade förbättringar genomförs skyndsamt, såsom återställandet av turtätheten på busslinje 705 och 833. Brister på dessa linjer får påtagliga konsekvenser, inte minst då alternativa resmöjligheter saknas.
Svar:
Linje 705 får ytterligare avgångar till T27 och trafikförvaltningen arbetar tillsammans med TU på en lösning för linje 833.

Förvaltningen bedömer att frågan om kollektivtrafikförsörjning till Högmora och Svartvik är av högsta prioritet, då dessa områden i dagsläget helt saknar kollektivtrafik och därmed har ett stort bilberoende. Förvaltningen understryker att frågan om linjelagd trafik till Högmora fortsatt är prioriterad och välkomnar den konstruktiva dialog som pågår med Trafikförvaltningen
Svar: Trafikförvaltningen fortsätter arbetet att genom trafikutvecklingsplanen tillsammans med kommunen och trafikutövaren hitta en lösning som innebär att vi kan trafikera Högmora och senare Svartvik när det finns förutsättningar att trafikera området enligt våra riktlinjer.

Frågan om skip-stop och dess påverkan på turtätheten kvarstår, och förvaltningen anser att upplägget bör omprövas i kommande planering inför T28 och framåt.
Svar: Trafikförvaltningen avser inte att justera trafikering på Nynäsbanan. Station Skogås och Trångsund har fått utökad trafik i rusningen, genom de insatståg som vänder i Handen. Under rusningstider ger detta sex avgångar per timme.

Utöver detta välkomnas en utökning av dynamisk trafik, och förvaltningen lyfter fram Gladö kvarn, Vidja och Ådran som prioriterade områden i Huddinge. I det fall linjelagd trafik till Högmora inte kan åstadkommas lyfter förvaltningen att dynamisk trafik behöver utredas som ett alternativ.
Svar: Arbetet med dynamisk trafik pågår förnärvarande med pilotprojekt vilka ska utvärderas löpande. Trafikförvaltningen ser ständigt över nya områden som kan vara aktuella för dynamisk trafik.

Järfälla

Kommunen föreslår en pendeltågstrafik med 7-minuterstrafik under såväl vardagar och helger. En stärkt pendeltågstrafik ligger i linje med trafikförvaltningens inriktning om en god trafikförsörjning med hög turtäthet och effektiva linjesträckningar, särskilt i områden där beroendet av en väl fungerande kollektivtrafik är stort.
Svar: Trafikförvaltningen har utökat trafiken under rusningstid till en avgång cirka var 7,5:e minut. Trafikförvaltningen har inga planer att utöka trafiken under mellantrafiken vardagar samt helger, då efterfrågan inte medger tätare trafik.

Tekniska nämnden ser ett tydligt behov av nattrafik längs Mälarbanan för att tillgodose olika resebehov under dygnets alla timmar. En utbyggd nattrafik möjliggör resor till och från arbete, fritidsaktiviteter, sjukvård samt andra nödvändiga ärenden och bidrar till ökad tillgänglighet och trygghet. Kommunen anser därför att nattpendeltågstrafik bör införas längs Mälarbanan.
Svar: Trafikförvaltningen genomför ett pilotprojekt för utökad nattrafik helger på Ostkustbanan - Södertäljelinjen. Det ska utvärderas under hösten 2026 för att ge en rekommendation inför T28. Trafikförvaltningen noterar kommunens önskemål och beaktar det i rekommendationen inför T28.

I mars 2026 öppnade den nya entrén vid Veddestabron, vilket innebär att många resenärer nu får ett betydligt kortare avstånd till pendeltåg vid Barkarby station. Mot denna bakgrund föreslår Tekniska nämnden att befintliga busslinjer, 552 och 553 mellan Viksjö och Barkarbystaden stärks, i första hand genom ökad turtäthet. En förstärkt trafikering kan fungera som en effektiv matartrafik till Barkarby station via den norra entrén och gynna såväl boende i Viksjö som i Barkarbystaden.

Svar: Trafikförvaltningen är medvetna om önskemålet och ska se över möjligheten till tätare trafik på linjerna tillsammans med kommande trafikutövare (VR) Önskemålet ska diskuteras inför T28.

Stråket Viksjö–Hummelmora–Barkarby station bedöms ha stor potential för överflyttning från bilresor till kollektivtrafik, vilket ligger i linje med Trafikförvaltningens mål att öka kollektivtrafikens marknadsandel. I dagsläget trafikerar linje 552 sträckan med halvtimmestrafik. Kommunen vill därför särskilt understryka behovet av kapacitetsstark busstrafik och föreslår att turtätheten på linje 552, alternativt linje 553, utökas till cirka 7-minuterstrafik i högtrafik.
Svar: Trafikförvaltningen är medvetna om önskemålet och ska se över möjligheten till tätare trafik tillsammans med kommande trafikutövare (VR) Önskemålet ska diskuteras inför T28.

Därutöver föreslås att linje 553 trafikeras på sträckan Viksjö–Hummelmora–Barkarby station via Veddestabron utan krav på byte för resenärerna. Genom en tät och direkt busstrafik kan kollektivtrafiken bli ett attraktivt förstahandsval.
Svar: Trafikförvaltningen ska se över förslaget tillsammans med kommande trafikutövare (VR). Önskemålet ska diskuteras inför T28 och framåt.

Stombusslinje 178 utgör i dag en mycket uppskattad busslinje med ett stort upptagningsområde och binder samman flera viktiga målpunkter, såsom Danderyds sjukhus och det stora arbetsplatsområdet vid Saab. Det är också viktigt att beakta att många resenärer har andra målpunkter än Stockholms innerstad och är beroende av tvärgående kollektivtrafikförbindelser. Mot denna bakgrund anser Tekniska nämnden att sammanslagningen av linje 178 och 179 samt indragningen av trafik via Barkarbystation och Jakobsberg riskerar att försämra tillgängligheten och kollektivtrafikens attraktivitet. Kommunen anser därför att stombusslinje 178 bör behållas i sin nuvarande sträckning.
Svar: Förslaget togs fram i arbetet med trafikförvaltningens kollektivtrafikplan. Motivet till förslaget är att tunnelbanan blir parallell med linje 178 på sträckan Barkarby-Kista, vilket inte är förenligt med trafikförvaltningens riktlinjer.

Lidingö

Avseende förbättrade kommunikationer till och från Lidingö vill staden framföra önskemål om att en direktlinje inrättas mellan Ropsten och Solna,

med Mall of Scandinavia som en särskilt viktig målpunkt för både arbetspendlare och besökare.
Svar: Trafikförvaltningen tackar för synpunkten och tar med den vidare i trafikutvecklingsarbetet.

Regionen anger att trafikutvecklingsplaner tas fram i samverkan med kommunerna. Lidingö stad noterar i detta sammanhang att framtagandet av dessa planer ska påbörjas först när det nya trafikavtalet som träder i kraft i december 2026. Staden inväntar fortsatt initiativ från regionen.
Svar: Arbetsmöte för trafikutvecklingsplaner hålls normalt under våren. Trafikförvaltningen återkommer under hösten angående uppstart av trafikutvecklingsplan för avtalsområde Innerstaden/Lidingö inom det nya trafikavtalet.

Enligt tabellen på sidan 12 uppfattar Lidingö stad att busstrafiken på Lidingö även fortsättningsvis ska bedrivas genom ett incitamentsavtal vid övergången till T27, då det nya trafikavtalet var tänkt att börja gälla. Staden önskar ett förtydligande kring att en övergång till produktionsavtal kommer att ske när det nya trafikavtalet, efter avslutade överklagandeprocesser, börjar att gälla vid hösttidtabellsskiftet 2027.
Svar: I och med att trafikstart för det nya trafikavtalet fastställdes till hösttidtabellsskiftet 2027 innebär det att Lidingö fortsatt trafikeras av det nuvarande incitamentsavtalet fram till dess. Från och med övergången till nytt trafikavtal i augusti 2027 kommer Lidingö att trafikeras av ett produktionsavtal. En övergång från incitamentsavtal till produktionsavtal innebär att trafikförvaltningen har större rådighet över trafikutbudet.

Båtlinje 2
Lidingö stad välkomnar utvecklingen men efterfrågar en förtydligande till varför utökningen begränsas tidsmässigt till angivna veckor. Staden ser gärna att ett stärkt sommarutbud kan gälla under en längre period för att attrahera fler resenärer.
Svar: Notera att utökningen enbart sker under rusningstid. Detta hör samman med den svenska semesterkulturen att antalet resenärer i rusningen 07-08 samt 16-18 minskar drastiskt under sommarens mitt. Att köra helt tomma båtar under rusningstid på sommaren är inte ekonomiskt försvarbart, vi önskar i stället att nyttja båtarna dagtid då trängsel förekommer. Däremot finns det fler resenärer i rusningen under perioden strax efter midsommar och i början av augusti, vilket denna satsning riktas mot.

Båtlinje 80
Staden uppfattar utifrån regionens tidigare svar att det sedan 30 april 2025 är möjligt att med giltig SL-biljett resa mellan Gåshaga brygga och Fjäderholmarna på linje som trafikeras av Waxholmsbolaget. Lidingö ser det som positivt och vill att detta också permanentas. Bättre information bedöms kunna bidra till ett ökat resande. Stadens önskemål om att pendelbåtlinje 80, åtminstone i vissa turer, ska anlöpa Fjäderholmarna kvarstår.
Svar: Det är korrekt uppfattat att SL-biljetter gäller i hela området ut till Vaxholm-Ålstäket, så även på de avgångar som trafikerar Fjäderholmarna.

Båtlinje 83
Staden önskar fortsatt att linjen anlöper Elfviks brygga, trots regionens tidigare svar.
Svar: Önskemålet är noterat för Waxholmsbolagets trafik, linje 83 är nedlagd sedan april 2025.

Båtlinje 84
Lidingö stad understryker vikten av att minst en anslutning mellan Gåshaga och Riset med kort eller obefintlig väntetid upprätthålls, där SL-biljett gäller på Waxholmsbolaget.
Svar: Trafiken planeras så idag att WÅABs trafik och L84 möts vid Riset under pendlingstid för att erbjuda resande mellan Gåshaga-Riset-Värmdö. I tillägg trafikerar även WÅABs linje 4 Gåshaga-Vaxholm-Ålstäket sedan april 2026.

Önskemål finns att i Ropsten se över terminalens fördelning av busshållplatser så att de tunga Rudbodalinjerna får ett hållplatsläge närmare tunnelbanan genom en klok omdisponering. Lidingö stad ser även att hållplatsläge E, i likhet med övriga hållplatslägen, förses med digital information om avgående bussar.
Svar: Trafikförvaltningen noterar önskemålet och för dialog med trafikutövaren med hållplatsfördelningen samt realtidsutrustning vid läge E.

Linje 221
Återinförandet av busslinje 221 mellan Larsberg och Ropsten är fortsatt av stor betydelse för Lidingö stad. Linjen är tydligt efterfrågad av Lidingöborna. För många utgör Lidingöbanan inte ett fullgott alternativ, då Larsberg och angränsande bostadsområden är högt belägna, vilket medför svårigheter för äldre och personer med funktionsvariationer att ta sig till och från banan. Vid årliga uppföljningsmöten med regionen har stadens tjänstemän också uppfattat

att det kan finnas en öppning hos regionen att närmare studera möjligheterna att återupprätta linje 221, vilket staden starkt välkomnar.
Svar: Trafikförvaltningen bedömer att det i dagsläget inte är motiverat att återinrätta linje 221. Motivering till att linjen lades ned är att den delvis går parallellt med Lidingöbanan. Linjen är också till viss del parallellgående med busslinjer 206 och 238. För resa från Larsberg till Lidingö centrum eller Torsvik kan busslinjerna 206 eller 238 nyttjas. För resa från Larsberg till Baggeby torg kan linje 206 nyttjas med 300 meter gångväg från hållplats Baggeby. För den som inte önskar gå från hållplats Baggeby finns även närtrafiklinje 923 som trafikerar Larsberg och Baggeby torg.

Linje 201
För att underlätta resandet under perioden med reducerad spårtrafik föreslår Lidingö stad att en tillfällig förlängning av busslinje 201 till Gåshaga övervägs.
Svar: I dagsläget bedömer trafikförvaltningen att det inte är motiverat att förlänga linje 201, detta med anledning av att ersättningstrafik erbjuds i samband med den reducerade trafiken på Lidingöbanan.

Servicebuss till Hustegaholm
Kommunala pensionärsrådet har framfört önskemål om att servicebussen även ska trafikera helger samt att trafikdagarna anpassas efter verksamheternas öppettider. Eftersom ingen verksamhet bedrivs på måndagar och tisdagar bedöms turerna dessa dagar kunna utgå.
Svar: Trafikförvaltningen tackar för synpunkten och tar med det vidare i trafikutvecklingsarbetet.

Avseende förbättrade kommunikationer till och från Lidingö vill staden framföra önskemål om att en direktlinje inrättas mellan Ropsten och Solna, med Mall of Scandinavia som en särskilt viktig målpunkt för både arbetspendlare och besökare.
Svar: Trafikförvaltningen tackar för synpunkten och beaktar den i det fortsatta trafikutvecklingsarbetet.

Lidingö stad står fast vid sin vilja att delta i eventuella pilotprojekt för anropsstyrd trafik. Detta kan utgöra en ändamålsenlig lösning i kommunens mer glest befolkade delar, där resandeunderlaget inte är tillräckligt för reguljär trafik.
Svar: Trafikförvaltningen tackar för synpunkten och beaktar detta i kommande utvecklingen av anropsstyrd trafik.

Staden efterlyser fortsatt att den så kallade samtrafiksignalen vid tunnelbanan i Ropsten tas i bruk för både bussar och Lidingöbanan. För närvarande har staden noterat att signalen dessvärre inte längre används för Lidingöbussarna. Signalen är viktig för att säkerställa att bussar och tåg inte avgår innan byte mellan tunnelbana och Lidingölinjer hunnit genomföras. Det är även angeläget att signalens funktion regleras och tydliggörs i det kommande trafikavtalet.
Svar: I trafikavtalet mellan trafikförvaltningen och trafikutövaren finns angivet krav på bytestid mellan tunnelbanan och Lidingöbussarna. Kravet är uttryckt så att det ska vara 3–4 minuters bytestid då tunnelbanan trafikeras tätare än var 10:e minut, medan det vid glesare turtäthet ska vara 3–8 minuters bytestid. Att sådana krav följs är viktigt för att säkerställa smidigt byte och är något som trafikförvaltningen följs upp regelbundet.

Avslutningsvis vill staden på nytt markera vikten av löftet om sammankopplingen av Lidingöbanan med Spårväg City måste förverkligas och vidare att regionen säkerställer att ett investeringsbeslut fattas och att arbetet snarast påbörjas.
Svar: Den senaste utredningen av Spårväg citys förlängning till Rospten och sammankoppling med Lidingöbanan avrapporterades till Trafiknämnden 2026-06-16. I den utredningen konstaterades utmaningar i genomförbarheten med den tidigare föreslagna spårsträckningen genom bland annat Energihamnen. På mötet gavs trafikförvaltningen i tilläggsuppdrag att utreda bland annat alternativa sträckningar och bussalternativ.

Staden har redan tidigare efterfrågat att stombusslinje 6, som idag går mellan Karolinska sjukhuset och Ropsten, skulle fortsätta från Ropsten ut till centrala och norra Lidingö, som minst i alla fall till Lidingö centrum. En stombusslinje från Stockholm till Lidingö skulle innebära en stor förbättring för många Lidingöbor.
Svar: Sedan tidigare finns denna förlängning med i trafikförvaltningens sektorsutredning för Stockholms innerstad och Lidingö. Denna förlängning hänger ihop med en lösning där fler lokala linjer på Lidingön byter vid Lidingö centrum för att balansera driftkostnader samt minska belastningen på Ropsten, delvis i samspel med Spårväg City men ej nödvändigtvis. Trafikförvaltningen tackar för synpunkten och tar med det i vidare arbete.

Nacka

Nacka kommun efterfrågar också mer information angående Saltsjöbanans framskridande in till Slussen och dess etapper i löpande dialog. Exempelvis information om när Henriksdals station planeras att öppnas.
Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten. Nacka kommun rekommenderas ta kontakt med trafikförvaltningen så kan information förmedlas från Saltsjöbaneprojektet som har den mest uppdaterade informationen i fråga.

Ytterligare utökning av sjötrafiken önskas, exempelvis angöring av bryggan i Nacka Strand med linje 84, vilket tidigare framförts. Detta för att öka tillgängligheten till Nacka från både Värmdö och Stockholm samt möta medborgarnas resandebehov. Kommunen önskar också att linjen förstärks ytterligare utanför sommartidtabellen i syfte om att säkerställa en attraktiv arbetspendling. För att stärka robustheten i linje 84 bör den trafikeras med isgående tonnage vintertid. Påstigande under 2025 visar på att linjen hade flest påstigande under hösttidtabell, augusti-oktober.
Svar: Tack för input. Det pågår diskussioner gällande framtiden av försökslinjen 84 och där är denna input värdefull. Vintertrafik vid is är en avvägning som behöver göras då restiden ofta blir mindre attraktiv jämfört med parallellgående SL-buss.

En angöring vid Visborgs minne bör utredas, det skulle vara ett attraktivt komplement till den något begränsade kollektivtrafiken i norra Skuru.
Svar: Trafikförvaltningen känner till behovet. Önskemål om angöring kommer att fångas upp i kommande dialoger med kommunen.

Nacka önskar ta del av uppföljning kring resande på linjen [84] och hålla en dialog kring behov av ytterligare trafikering. Kommunen efterfrågar även proaktiv information gällande förändringarna inom sjötrafiken, för att kunna kommunicera och uppmuntra till ökad båtpendling.
Svar: Frågan är i högsta grad levande och trafikförvaltningen återkommer så snart möjlighet finns med hänsyn till upphandlingssekretess.

Nacka kommun önskar att en utökning av busstrafiken ses över i takt med att fler områden Nacka byggs ut med fler bostäder och arbetsplatser för att erbjuda god möjlighet till hållbart resande. För målpunkter med arbetsplatser, exempelvis i Nacka Strand, Ältaberg och Hasseludden

behövs trafikutbudet fortsatt ses över utanför rusningstid med anpassningar utefter näringslivets förutsättningar.
Svar: Det pågår ett arbete med att se över trafiken i avtalsområdet och önskemålen tas med i den processen.

Nacka kommun ser även vinster med att hitta tvärförbindelser i länet till och från målpunkter i och utanför Nacka utöver Slussen, exempelvis mellan Kvarnholmen och Sickla samt mellan målpunkter i Nacka och exempelvis Gullmarsplan, Fridhemsplan eller Älvsjö.
Svar: För kopplingen Kvarnholmen - Sickla saknas det idag infrastruktur för att kunna vända på Kvarnholmen. En möjlighet är att skapa plats för detta i Finnboda hamn. Det finns liknande problematik i Sickla handelsplats. Trafikförvaltningen diskuterar detta gärna på nästkommande planeringsmöte. Det pågår arbete om kopplingar till Gullmarsplan och Älvsjö i linje med tidigare strategisk planering. Redovisas på planeringsmötet.

Busstrafiken till och från Älta är ofta högt belastad under rusning. Nacka kommun önskar en utökning av kollektivtrafikutbudet under rusning för att täcka medborgarnas resandebehov. Detta gäller på linjerna 840, 401 och 821.
Svar: Trafikförvaltningen är medvetna om synpunkten, frågan behandlas av Trafikförvaltningen och trafikutövaren med input från Nacka och Tyresö kommun i respektive forum med kommun och trafikutövare

Nacka kommun önskar att fler turer på linje 801 angör hållplats Storkällan, detta speciellt i morgon- och eftermiddagsrusning. Linjen föreslås även utökas med tidigare avgångar från Gullmarsplan. Utökningen är nödvändig för verksamhetsområdet i Ältaberg där ungefär 78 arbetsgivare verkar.
Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten, den kan ses över för T28 och framåt.

Ökad turtäthet för buss 801 mellan Älta och Gullmarsplan i rusningstid.
Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten, den kan ses över för T28 och framåt

Öka den tid då buss 814 trafikerar från Hedvigslund i morgontrafiken och öka tiden för kvällstrafiken från Gullmarsplan.

Svar: Linjen förlängs till Storkällan via Grustagsvägen samt får trafik i båda riktningarna under morgon- och eftermiddagsrusningen till T27

Nacka kommun önskar fler direkta förbindelser med färre stopp in till Slussen från Tollare och sydöstra Boo, samt en utökning av trafiken under dygnet.
Svar: Det pågår ett arbete med att se över trafiken i avtalsområdet och önskemålen tas med i den processen.

För nattrafikens del önskar Nacka att någon linje trafikerar längs med Sockenvägen för att öka tillgängligheten till sydöstra Boo under dygnet.
Svar: trafikförvaltningen håller med om att nattrafiken behöver ses över i samband med arbetet att se över trafiken i området. Frågan får gärna spelas in i den processen.

Utökad direkt-trafik från Orminge mot Stockholm utan att passera Björknäs.
Svar: Det pågår ett arbete med att se över trafiken och önskemålen kan tas med i den processen.

Utökad trafik i de yttre delarna av Boo, t ex med Bus-on-demand.
Svar: Tack för inspel, frågan tas vidare till arbetet med dynamisk trafik.

Linje 417 bör kunna trafikera Porsmossen för att kollektivtrafikförsörja den kommande fotbollsplanen och boende i Björnbergsområdet.
Svar: Det pågår ett arbete med att se över trafiken i avtalsområdet och önskemålen tas med i den processen.

Buss 447 bör kompletteras med eftermiddagstrafik.
Svar: På linje 443C önskas utökade avgångar under morgon- och kvällstid samt ändra linjesträckningen till/från Jarlaberg då linjen erbjuder god tillgänglighet till och från Cityterminalen samt vidare resor.
Svar: Det pågår ett arbete med att se över trafiken i avtalsområdet och önskemålen tas med i den processen.

Även 445C och 446C behöver utökade resor, särskilt kvällstid.
Det pågår ett arbete med att se över trafiken i trafikavtalet E36C Nacka/Värmdö önskemålen kan tas med i den processen. Förslaget som ligger innehåller fler avgångar till Cityterminalen.

På linje 417 och 416 önskar Nacka kommun att man ser över turtätheten över dygnet, primärt möjligheten till förlängning av trafikdygnet med utökade morgon- och kvällsturer för att möta resandebehovet vid närliggande arbetsplatser. Även linje 422 bör få ökad turtäthet framför allt under morgon- och kvällsrusning för lättare angöring till tvärbanan vid Sickla.
Svar: Det pågår ett arbete med att se över trafiken i trafikavtalet E36C Nacka/Värmdö önskemålen kan tas med i den processen.

Kommunen önskar att linjerna längs Värmdöleden (väg 222) som angör Nacka trafikplats tillåter både på- och avstigning i båda riktningarna.
Svar: Det finns tankar kring detta men kommer troligtvis inte bli aktuellt innan tunnelbanan kommer till Nacka.

Återinför busstrafiken till Nacka gymnasium.
Svar: 402X har återinförts, ser kommunen behov av ytterligera trafikering så uppmanar trafikförvaltningen kommunen att lyfta det i lämpligt mötesforum.

Kommunen ser stora nyttor med att förlänga linje 442 och 449 till centralstationen. Förlängningen har potential för att tillskapa konkurrenskraftiga kopplingar i delar av kommunen som idag saknar direktlinje till centralstationen.
Svar: 442X har förlängts till Centralstationen. Att förlänga 449 har inte bedömts som möjligt.

Kommunen önskar att möjlighet för angöring i Slussen utreds, i riktning mot cityterminalen. Detta tills den nya terminalen i Slussen är färdig. Kontinuerlig dialog gällande färdigställandet av bussterminalen i Katarinaberget är nödvändig.
Svar: Inget ytterligare kommer att göras angående angöringar i Slussen innan den nya terminalen i Katarinaberget har invigts.

Busslinjer som har anslutning mot båtlinjer behöver synkas bättre mot dessa.
Svar: Det pågår ett arbete med passning mellan båt och buss för att dessa ska fungera bättre.

Nacka kommun önskar även ökad turtäthet på linje 53 och 55 i enlighet med tidigare framförda synpunkter.

Svar: Trafikförvaltningen beaktar synpunkten i framtagandet av den nya trafikutvecklingsplanen för nästkommande bussavtal inom Stockholms innerstad/Lidingö

För att stärka kollektivtrafiken mellan Älta och Stockholm bör en ny hållplats anläggas i båda riktningarna på väg 229 (Tyresöleden) i Hedvigslund. Det skulle ge Ältaborna möjlighet att kliva på och av de många bussarna mellan Tyresö och Gullmarsplan. Även buss 801 från Älta bör få ökad turtäthet kvällstid.
Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten samt att koordination behöver ske mellan Stockholms stad, Tyresö kommun, Nacka kommun, Trafikförvaltningen och berörda trafikutövare för att se vad som är möjligt i frågan. Det finns i dagsläget inga planer på ytterligare hållplatslägen längs väg 229. Angående linje 801 noteras synpunkten för översikt i trafikförändringar för T28 och framåt.

Buss 411 bör utökas med eftermiddagstrafik.
Svar: Det pågår ett arbete med att se över trafiken i avtalsområdet och önskemålen tas med i den processen.

Buss 425 bör utökas med helgtrafik, både dagtid och kvällstid, för öka tillgängligheten för boende i Insjön.
Svar: Det pågår ett arbete med att se över trafiken i avtalsområdet och önskemålen tas med i den processen.

Buss 409 bör få ökad turtäthet till Skuru.
Svar: Det pågår ett arbete med att se över trafiken i avtalsområdet och önskemålen tas med i den processen.

Flytt av hållplatslägen för buss 55 mot Tanto från Hornsgatan till Södermalmstorg eller Katarinavägen för bättre omstigning till tunnelbana och bussar.
Svar: Slussen läge A på Hornsgatan (där linje 55 mot Tanto stannar) kommer att vara kvar tills Katarinaberget öppnat för trafik, efter överenskommelse med Stockholms stad; därefter ska Keolis se över hållplatsfördelningen av busstrafik vid Södermalmstorg/Ryssgården.

Busskur vid hållplats Henriksdalsviadukten (södergående) för linjer 53, 55, 492 och 469.
Svar: Tack för inspel, frågan har tagits vidare..

Förbättrat väderskydd vid båtbryggan på Kvarnholmen.
Svar: Trafikförvaltningen ser över möjligheten.

Minska antalet turer på buss 471 som har Skurustugan som sluthållplats. Dessa turer bör i stället gå hela vägen till Västra Orminge. Om det inte är möjligt bör slutstationen vara Björknäs centrum på andra sidan Skurubron, där det finns fler anslutande busslinjer.
Svar: Det pågår ett arbete med att se över trafiken i avtalsområdet och önskemålen tas med i den processen.

Tidtabellerna för buss 416 och buss 417 bör vara bättre planerade för byte till båttrafik vid Telegrafberget respektive Hasseludden.
Svar: Det pågår ett arbete med att se över trafiken i avtalsområdet och önskemålen tas med i den processen.

Ökad turtäthet och ökad trafikeringstid för buss 405, inklusive införande av helgtrafik.
Svar: Det pågår ett arbete med att se över trafiken i avtalsområdet och önskemålen tas med i den processen.

Förlängd kvällstrafik och utökad turtäthet för buss 465.
Svar: Det pågår ett arbete med att se över trafiken i avtalsområdet och önskemålen tas med i den processen.

Buss 402 bör få utökad turtäthet på nätterna.
Svar: Det pågår ett arbete med att se över trafiken i avtalsområdet och önskemålen tas med i den processen.

Kommunen önskar även en fortsatt dialog kring den långsiktiga planeringen av pendelbåtstrafiken i Nacka, och ser fram emot en fortsatt förankring av Nackas vision om utökad pendelbåtstrafikering. I dagsläget pågår ett arbete där en plan för båt- och kustliv arbetas fram där kommunen gärna ser att planens visioner förvecklas framåt.
Svar: Trafikförvaltningen delar synen på behovet. Möte om långsiktig dialog om sjötrafiken finns inplanerad i februari 2027. Den fortsätter den sidan tidigare påbörjade dialogen.

Norrtälje

En av Norrtälje kommuns högst prioriterade frågor är att det inrättas en direktlinje till Arlanda från Norrtälje via Rimbo. En ny direktlinje bör inrättas som trafikerar Norrtälje-Rimbo-Arlanda och vidare till Märsta för att ansluta till den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta.
Svar: En sådan förbindelse utreds för närvarande i den sektorsutredning som trafikförvaltningen genomför

Beroende på Trafikverkets val av korridor för väg 77 behövs ett nytt koncept för stomlinje 677 och en ny Arlandalinje. Trafikverket har föreslagit att väg 77 ska ansluta till trafikplats Ledinge. Norrtälje kommun önskar en dialog med Trafikförvaltningen och Trafikverket kring hur linjerna på bästa sätt kan nyttja den
nya vägen så att planering för eventuella bytespunkter, pendlarparkeringar samt gång- och cykelinfrastruktur styrs till strategiska platser.
Svar: En dialog pågår om detta mellan trafikförvaltningen och kommunen. Trafikförvaltningen studerar olika alternativ inom den sektorsutredning som nu pågår.

För att värna om det långväga resandet på linje 676 och förbättra restiden anser Norrtälje kommun att fler snabbturer ska inrättas på linjen under morgonens högtrafik som endast trafikerar Norrtälje-Danderyds sjukhus. Eventuellt kan även Arninge station bli aktuell på en sådan snabbtur. För att minska restiden på liknande sätt bör även tekniska lösningar finnas på hållplatserna utmed E18 som möjliggör att bussen endast behöver åka till hållplats om det finns resenärer som påkallar en resa med turen.
Svar: Trafikförvaltningen studerar önskemålen inom den sektorsutredning som nu pågår.

När resandet med kollektivtrafik nu återgår till mer normala nivåer måste Trafikförvaltningen vara förbered på att förstärkningstrafik finns redo eller att turutbudet ökar under rusningstid. Särskilt viktigt är det att följa upp förbudet av det lokala resandet mellan Tekniska högskolan och Roslags-Näsby för att frigöra plats åt resenärer mot Norrtälje. Den kompletterande linjen Norrtälje-Karolinska sjukhuset, som finns utpekad i trafikförvaltningens kollektivtrafikplan 2050, kan vara en lösning vid högtrafiktoppar.
Svar: Trafikförvaltningen ser över nuvarande trafiklösning, både inom sektorsutredningen och löpande genom kontroll av belastning och behov.

Linje 686 Norrtälje-Kista
En koppling mellan Norrtälje och Kista är viktig för att möjliggöra tillväxt och regional utveckling för Norrtälje och Vallentuna kommun. Busslinjen lades ned 2023 och Norrtälje kommun anser att busslinjen ska återinföras med ett nytt koncept som minskar restiden med att gå direkt mot Sollentuna/Kista via norrortsleden istället för via Arninge, som har linje 612. En sådan busslinje bidrar också till den Regionala utvecklingsplaner på en flerkärning region och skapar en koppling mellan kommuncentran och regionala stadskärnor.
Svar: När linje 686 lades ned gjordes en samlad bedömning där både resandestatistik och kostnadseffektivitet beaktades. Ett naturligt steg framåt är att se över om Kista fortsatt är den mest relevanta målpunkten för arbetspendling till och från Norrtälje eller om behovet har förskjutits till andra knutpunkter. Trafikförvaltningen tar med sig synpunkten i det fortsatta arbetet med sektorsutredningen för att utveckla en långsiktigt hållbar kollektivtrafik.

Bergshamra-Brottby
Bergshamraområdet är ett attraktivt område att bosätta sig i och inflyttningen har varit stark det senaste decenniet. Bergshamraområdet ligger geografiskt bra till för att arbeta i Stockholmsområdet men det saknas idag förbindelser med kollektivtrafik som förhindrar Bergshamra från att utvecklas. En ny linje mellan Bergshamra och Brottby har potential att förkorta restiden från Bergshamraområdet till Stockholm med 30 minuter. Då väg 977 är smal måste mindre bussfordon användas, vilket bör vara en fördel ur fordonssynpunkt då fordonstypen behövs för anropsstyrd trafik.
Svar: Trafikförvaltningen har riktlinjer för hur många bostäder som bör finnas för att inrätta ny kollektivtrafik. Nämnda områden är inte tillräckligt stora för att få mer trafik utöver dagens

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, Älmsta och Hallstavik har fått en förstärkt kvällstrafik till/från Norrtälje samtliga veckodagar och nattrafik fredagar- och lördagar men det är också viktigt att detta utbud behålls. Fler sena kvällsturer och natturer behövs på linje 631 mot Rådmansö, linje 638 mot Vätö, linje 634 mot Blidö och linje 641 mot Hallstavik.
Svar: Frågan kan diskuteras på arbetsmötena för trafikutvecklingsplanerna framåt där vi tillsammans gör en översyn av Norrtäljes linjenät.

Norrtälje kommun önskar att fler vinkområden införs på landsbygdslinjer för att öka flexibiliteten med hållplatsavstånd i glesbebyggda områden.
Svar: Trafikförvaltningen tar med sig synpunkten i det fortsatta arbetet med trafikutvecklingsplanerna.

Linje 631 Norrtälje-Rådmansö
Den nuvarande lösningen för Rådmansö med ringlinje ger upphov till långa restider och låg konkurrenskraft gentemot bilen. För att skapa en mer konkurrenskraftig kollektivtrafiklösning behöver Rådmansö trafikeras av dubbelriktade linjer via Gräddö respektive via E18 mot Kapellskär. Under 2024 har Finnlines etablerat passagerartrafik till Åland och Finland. Bolaget bedriver inte egen busstrafik och här finns möjlighet för ett större resenärsunderlag kommande år för ett sådant nytt linjeupplägg. På Rådmansös inland bör anropsstyrd trafik studeras som ett komplement till dessa dubbelriktade linjer. Ett nytt linjeupplägg syftar också till att utse Östernäs replipunkt istället för Furusund för kollektivtrafik till sjöss i utanförliggande skärgård. Detta skulle minska restiden från ö till stad.
Svar: Trafikförvaltningen tar med sig synpunkten i det fortsatta arbetet med sektorsutredningen som nu pågår.

Anropsstyrd trafik är ett koncept som i grunden är positivt för att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig i glesa strukturer. Kommunen önskar en utvärdering av de försöksområden som haft anropsstyrd trafik sedan 2023 för att
se över, och på vilka sätt, som konceptet kan utvecklas på fler platser. Trafikupplägget med anropsstyrd trafik på linjerna 646, 648, 653 och 654 måste kompletteras med fasta turer och linjedragningar innan kl 09.00 och under eftermiddagen för att konceptet ska passa för elever och arbetspendling.
Svar: Trafikförvaltningen ser över nuvarande trafiklösning inom sektorsutredningen som pågår

För att möjliggöra boende på öarna och upprätthålla en levande skärgård är det viktigt att det finns tidiga turer och sena kvällsturer som är anpassade för skol- och arbetspendling och att det under övrig tid möjliggörs för dagsturister och fritidshusägare att pendla till och från öar och fastland. Utöver en fungerande tidtabell för skol- och arbetspendling är det viktigt att tidtabellerna för sjötrafiken inte endast är anpassade för att ta sig till öarna under helgerna. Tidtabellen bör även anpassas till att kunna ta sig tur och retur från öarna på lördagar.

Svar: Tack för inspel och vi lyfter denna fråga vidare vid kommande kommunmöten då gärna exempel på linjer och tidpunkter får presenteras där kommunen ser att standarden borde förbättras.

Kommunen önskar se en utvecklingsplan för skärgårdstrafiken, likt Kollektivtrafikplan 2050 som omfattar buss och tåg, med linjeanalyser över framtida sträckningar. Vissa linjer passerar öar som är bebodda med både hel- och deltidsboende som kan kompletteras i hållplatsutbudet. Även upplägg med anropsstyrda anlöp till vissa öar bör studeras.
Svar: Trafikförvaltningen använder Sjötrafikutredningen del 1 som trafikal grund för sjötrafiken. Trafikförvaltningen håller dock med om att en översyn av trafikeringsupplägg vore bra att göra. Det är flaggat som ett internt behov, men behöver resurssättas då arbetet kan komma att bli omfattande.

Trafikförvaltningen bör även ta fram en bryggplan som beskriver bryggors skick och status i dialog med kommuner och berörda huvudmän. Om vissa bryggor inte kan anlöpas kan detta innebära stora negativa konsekvenser för såväl boende som näringsliv. Bryggors status och skick samt Trafikförvaltningens krav för att anlöpa bryggor måste planeras långsiktigt och ha föregåtts av samråd med berörd huvudman för bryggan, som måste ha möjlighet att inom en rimlig tid och ofta i samverkan med andra aktörer få vidta nödvändiga åtgärder. En sådan bryggplan bör även involvera Region Stockholms planeringskontor som ansvarar för den regionala utvecklingsplanen och länsplanen så att planering, krav och finansiering för bryggor hänger samman.
Svar: Trafikförvaltningen delar behovet och har flaggat upp det som ett kommande arbete, men när det kan påbörjas hänger också det till ihop med vilka interna resurser som skulle kunna avvaras. För närvarande finns en prioritering om att se över riktlinjer för trafikbryggor.

Kommunen önskar initiera dialog gällande Trafikförvaltningens depåer i Norrtälje stad, Rimbo, Hallstavik och i Älmsta. I samtliga orter pågår omfattande bostadsplanering som på olika sätt påverkar depåerna. Under år 2024 behövde tomtrafiken mellan bussdepån på Baldersgatan och busstationen läggas om till Estunavägen. En långsiktig plan för lokalisering och ytbehov av depåer behövs
Svar: Trafikförvaltningen välkomnar en dialog. Samhällsplanerare tar med frågan till kommande planeringsmöte.

I Norrtälje kommun utmed det statliga vägnätet finns allvarliga brister med grunda bussfickor som är ett trafiksäkerhetsproblem för oskyddade trafikanter. Trafiksäkerhetsproblemen minskar kollektivtrafikens attraktivitet. Tillgängligheten till hållplatserna med avsaknad av säkra passager, plattformar och säkra sidoområden är också mycket låg. Norrtälje kommun ser ett behov av att Trafikförvaltningen och Trafikverket ser över trafiksäkerheten vid hållplatser samt gång- och cykelmöjligheterna till dessa. Mer än hälften av kommunens befolkningsökning har hittills skett på landsbygden och det är viktigt att Trafikförvaltningen och Trafikverket följer samhällsutvecklingen och bedriver en aktiv planering för att möta behoven.
Svar: Trafikförvaltningen strävar alltid efter att bedriva en trafiksäker och attraktiv kollektivtrafik. Trafikförvaltningen ser därför positivt på att problematiken uppmärksammas och att kommunen vill skapa mer trafiksäkra hållplatser och gång- och cykelstråk till dessa.
Trafikförvaltningen trafikerar däremot endast hållplatser och ansvarar inte för att bygga eller drifta hållplatser. Detta ansvar ligger på väghållaren, som i detta fall är Trafikverket. Kommunen behöver därför föra en dialog med Trafikverket och verka för att de hållplatslägen som bedöms ha bristande trafiksäkerhet rustas upp. Detta gäller även för gång- och cykelstråken till hållplatserna. Kommunen behöver även säkerställa att hållplatslägena och gång- och cykelstråken utformas enligt Trafikförvaltningens gällande riktlinjer (som framför allt RiGata-Buss och RiTill).
Trafikförvaltningen och trafikutövaren, Transdev, är däremot gärna med i den fortsatta dialogen och bistår med sakkunskap kring utformningen, för att säkerställa att gällande krav och riktlinjer beaktas.

Linje 620 Åkersberga station - Norrtälje
Norrtälje kommun är positiv till förslaget om en ny morgontur i riktning mot Åkersberga. Linjen har inga turer efter kl. 18.30 från Norrtälje. Turutbudet måste kompletteras med fler sena kvällsavgångar från Norrtälje mot Bergshamra och Riala för att möjliggöra att boende kan resa med större flexibilitet från arbete-, fritid- och nöjesutbud som finns i Norrtälje.
Det har sedan hösten 2025 funnits problem med överfulla bussar för elever som reser mellan Riala och Länna skola på morgon och eftermiddagsturer. En större fordonstyp måste sättas in på dessa turer eller att turutbudet kompletteras för att tillgodose tillräcklig sittplatskapacitet.
Svar: Fler turer mellan 7-13 kommer att genomföras till T27.
Trafikförvaltningen och trafikutövaren analyserar ständigt utbudet kopplat till trängsel och resenärstatistik och justerar vid behov. Gällande önskemålet om

fler turer efter 18:30 så tackar trafikförvaltningen för detaljerat och tydligt inspel, vi tar med oss förslaget till kommande trafikplanering.

De har under en längre tid funnits problem med överfulla bussar på både morgon och eftermiddag med linje 631 och linje 631X till/från Rådmansö skola. En större fordonstyp måste sättas in på dessa turer eller att turutbudet kompletteras för att tillgodose tillräcklig sittplatskapacitet.
Svar: En större fordonstyp har satts in och trafikförvaltningen har inte fått in nya synpunkter efter förändringen.

Linje 632 Norrtälje – Yxlan
Förslaget saknar beskrivning i vilken riktning inrättande av en ny tur vid kl. 06 gäller. Norrtälje kommun anser att det är särskilt viktigt i riktning mot Norrtälje. Linje 632 har ett glest turutbud och ingen trafik dagtid. Linjen behöver kompletteras med en ny avgång från Norrtälje vid kl. 13 med retur från Vagnsunda vid kl. 14.40. Linje 632 bör också angöra Larshamn på turer till Vagnsunda för att komplettera turutbudet mot Blidö med linje 634. Linjen kan använda den nyligen anlagda vändplatsen vid hållplats Larshamn. Detta förstärker möjligheterna att resa mellan öarna och till fastland.
För att komplettera utbudet ytterligare bör sista kvällsturen på linje 632, som ankommer Vagnsunda kl 20, användas som en tur tillbaka till Köpmanholms skola för att erbjuda ett byte till linje 634 mot Norrtälje kl. 20.34. I dagsläget nyttjas inte denna möjlighet då fordonet tas ur trafik och går tom till Blidögaraget.
Svar: Linjen får en ny morgontur som passerar med kl 06:00 färjan vid Frösunda -Yxlan. Trafikförvaltningen tar med de övriga önskemålen som punkt till trafikutvecklingsplanen.

Linje 630 Norrtälje-Spillersboda
Tur med avgång från Frötuna skola på eftermiddag har sedan årsskiftet tidigarelagts från kl. 14.52 till kl. 14.40. Turen behöver flyttas till att avgå kl. 14.52 för att passa med elevernas verksamhetstider. Många elever bor i Björnö och går på Frötuna skola. En tur behövs från Norrtälje vid kl. 8-8.15.
Svar: Dialog pågår för att anpassa avgångarna så bra som möjligt till skolans tider. Kommunen ska återkomma till trafikförvaltningen och trafikutövaren med en skolkontakt.

Linje 638-Norrtälje-Vätö

Linje 645 Norrtälje-Gåsvik
Det bor cirka 200 elever i Vätö-Roslagsbro som trafikeras av linjerna 638 och 645. Många skolor i Norrtälje börjar vid kl. 8-8.15 och det finns inga turer som passar för dessa elever. En ny tur behövs som är i Norrtälje vid kl. 7.45-7.50. Det behövs även en kompletterande tur på eftermiddagen vid ca kl. 15.10 för att passa för elever efter skolslut.
Svar: Dialog pågår och anpassningar ses över till T27.

Linje 642 Hallstavik-Herräng
Linjen är uppdelad i två varianter där vissa turer går via Hensvik och vissa turer med vändning i Herräng. Upplägget är otydligt för resenärerna som riskerar att missa en tur, särskilt sommartid då många turister besöker Herräng. Utmed Hensviksslingan finns många boende som inte heller får tillgång till ett regelbundet resande med upplägget och därför behöver linjen göras om till att trafikera Hensvik på samtliga turer.
Svar: Dialog pågår och en översyn av linje 642 ska göras under T27 för att försöka åtgärda detta till sommaren då problemet uppstår.

Linje 649 Beateberg-Rimbo
Innan Bålbroskolan i Rimbo stängdes år 2014 trafikerades skolan av SL-trafik från Rimbo station. Sedan nya Bålbroskolan öppnade år 2020 har kommunen ordnat med skolskjutstrafik på sträckan, vilket innebär ett bussbyte för samtliga resande elever som kommer till Rimbo station. Eftersom Bålbroskolan är en F-3 skola är det inte trafiksäkert att så unga barn ska genomföra ett bussbyte på Rimbo station. För att erbjuda dessa elever en bytesfri koppling behöver linje 649 förlängas till Bålbroskolan på morgon och eftermiddag.
Svar: Dialog pågår tillsammans med kommun och trafikutövare och ses över under T27.

Linje 650 Norrbyggeby-Rånäs skola
På hållplats Rånäs slott har linje 650 väntat in linje 648 för ta resenärer som ska till Rånäs skola. Under hösten 2025 upphörde passningen. Passningen måste återinföras.
Svar: Dialog pågår med kommunen och trafikutövaren för att säkerställa detta på bästa sätt.

Transdev och Norrtälje kommun har tagit fram ett förslag på stadslinjenät som bör införas till december 2026.
Svar: Trafikförvaltningen ser över och analyserar förslaget arbetet

med den sektorsutredning som pågår. Då föreslagen förändring medför stora förändringar kommer inget beslut hinna tas under 2026.

Linje 656 Grind-Norrtälje busstation-Campus
Vissa turer på linjen från Grind går till Norrtälje busstation respektive fortsätter till Campus. Avgången kl. 07.32 som idag endast trafikerar till Norrtälje busstation behöver förlängas till Campus om inte ovanstående nytt stadslinjenät kan införas. En ny grundskola i Gustavslund för 450 elever öppnades 2024. Med en förlängd linje denna tur kan elever åka till Gustavslund via hållplatserna Götgatan eller Eneberg.
Svar: Frågan diskuterades arbetsmöte för trafikutvecklingsplanen och ses över.

Linje 657 Campus-Vigelsjö
Turutbudet mellan Norrtälje busstation och Wigulfskolan (även kallad Lommarskolan) är idag anpassad med turer vid skolans start/slut-tider. Till höstterminen kommer skolan att läggas ned och turer kan därmed tas bort. Eleverna kommer att flyttas till Norrgärdesskolan, som trafikeras av linje 652 (hållplats Grind) och linje 656 (hållplats Grinds servicehus). Norrtälje kommun föreslår att resurserna flyttas till någon av dessa linjer för att skapa en direkt koppling från Vigelsjö om inte ovanstående nytt stadslinjenät kan införas.
Svar: Åtgärder för anpassning av skolturer gjordes till augusti 2026 och har delats med våra kontaktpersoner hos kommunen.

Linje 696 Närtrafiken i Norrtälje stad
Linjerutten för närtrafiken i Norrtälje stad förändrades med nya delrutter i december 2022. Det är viktigt att förändringarna mäts och kommunen önskar se en utvärdering av förändringen. Staden fortsätter att växa och nya målpunkter tillkommer. Norrtälje kommun anser att utvecklingen av linjen inte längre kan förhålla sig till omloppstiden på 60 minuter utan behöver förlängas för att tillgängliggöra nya och fler målpunkter såsom bland annat Vigelsjö och Norrtäljeporten, alternativ att linjen blir en del av stadslinjenätet.
Svar: Frågan diskuteras på arbetsmötena för trafikutvecklingsplanerna framåt där vi tillsammans gör en översyn av Norrtäljes stadslinjenät och närtrafiken ingår i den diskussionen.

Linje 25 Furusund-Solö
Kommunen är positiv till att Trafikförvaltningen ser över bättre passningar med linje 24 Stockholm-Blidö som tidigare föreslagits.
Svar: Tack för återkopplingen!

Linje 28 Furusund-Gräskö-Söderöra
Linje 28 angör inte Gräskö under dagtid. För att underlätta för boende på ön måste alla turer inkludera Gräskö. För att effektivisera linjers restider och angöring på mindre öar som Gräskö och för mindre öar generellt bör kallelseturer införas. Lilla Gräskö ska kunna anlöpas sommartid med anropsstyrd möjlighet. Ön trafikeras under de perioder elever reser till och från skola under övriga året. En muddring har genomförts för att förbättra djupet vid bryggan. På linje 28 behöver även en sen kvällstur inrättas. Sista turen går vid kl. 18 och linjen trafikerar många öar. En ny tur behövs vid kl. 20 från Furusund på vardagar.
Svar: Tack för inspel angående kärnön Gräskö. Trafikförvaltningen lyfter denna på kommande möte, då förändringar utreds. Linje 28 har idag särskilda begränsningar i sin drift, där exempelvis trafik under mörker inte tillåts på delar av linjen.

Linje 31 Räfsnäs-Roholmen
Vissa turer på linjen är korta turer som slutar i Enskär och behöver förlängas till Fejan för att erbjuda bättre resmöjligheter för elever och boende. I tidtabellen för vinter-vår-höst behöver tur kl. 13.20 från Räfnäs förlängas till Fejan. I vintertidtabellen behöver dagsturen kl. 12.50 mellan Tjockö-Räfsnäs förlängas till Fejan då turer endast finns på morgon och eftermiddag.
Turer till Lidö behöver bli fler och införas som möjliga kallelseturer. På vardagar året om behöver tur kl. 07.05 från Fejan och tur kl. 15.20 från Räfnäs kunna anropas till Lidö. Onsdagsturen kl. 19.40 från Räfsnäs behöver utökas att gå samtliga vardagar. Två ytterligare turer behövs varav en eftermiddagstur från Räfsnäs vid ca kl. 18.30 och en tur till Räfsnäs från öarna vid ca kl. 15. Även sommartid behöver söndagseftermiddagar kompletteras med tur till Räfnäs vid kl. 17.30.
Svar: Tack för detaljerat och tydligt inspel, trafikförvaltningen tar med förslagen till kommande trafikplanering.

Nykvarn

T24 medförde en ändring som innebar att alla avgångar på linje 780 mellan Nykvarn och Södertälje som inte trafikerade Almnässlingan övertogs av linje 780x. Nykvarns kommun hade inte någon egen statistik för att kunna avgöra om förändringen var lämplig eller hur det skulle påverka kommunens medborgare. Efter att trafikförvaltningen genomförde ändringen av bussturerna

780 och 780x framkom att detta har medfört betydande negativa konsekvenser för boende längs Almnässlingan. Antalet avgångar har minskat från 27 till 7 under morgon- och eftermiddagstid, vilket innebär en kraftig försämring av tillgängligheten.
Busstrafiken på linje 780 är inte anpassad till skolornas tider. Konsekvensen av detta blir sena ankomster, förseningar och minskad trygghet. Grundskolebarn som exempelvis bor inom området Almnässlingan behöver ta sig till skolan mellan tiderna kl. 07:00-09:00. Beroende på vilken årskurs barnet går i brukar barnen vanligtvis avsluta skoldagen mellan kl. 13:00 och 16:00. Buss 780 från Nykvarn station till Södertälje avgår som tidigast från Nykvarn station kl. 14:46. Detta innebär att elever som slutar skoldagen kl. 13 saknar möjlighet att resa hem med kollektivtrafik.
Mot bakgrund av ovanstående anser kommunen att trafiken på linje 780 behöver förstärkas genom att regionen återinför täta turer för buss 780: Flera avgångar mot Nykvarn mellan kl. 07-10 och flera avgångar mot Södertälje mellan kl. 12-17
Svar: Trafikförvaltningen är medveten om synpunkten. Resandeunderlaget på linjerna motiverar inte högre turtäthet i de relationer som efterfrågas i nuläget.

I samband med T22 genomfördes en ändring av placeringen av vissa busshållplatser för busslinje 780/780x i Södertälje centrum – men denna ändring stod aldrig med i T22 och Nykvarns kommun informerades inte om ändringen förrän den hade genomförts. Den nya hållplatsplaceringen har försämrat tillgängligheten, särskilt för äldre resenärer, och försvårar resor till bland annat Södertälje sjukhus och centrala målpunkter. Tidigare hållplatsläge bedöms ha haft bättre tillgänglighet för Nykvarnsbor, innan ändringar genomfördes i samband med T22, när bussen gick ner till centrala Södertälje längs Astrabacken och till Köpmangatan i centrum. Kommunen anser även att alla avgångar för 780X ska stanna vid busshållplatsen vid Scaniarinken.
Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten, det finns idag inga planer på förändringar på linje 780 och 780X gällande hållplatslägen. Förslaget togs fram i samband med en expressbusstudie för några år sedan där Nykvarn var delaktiga i en styrgrupp och nuvarande hållplatslägen erbjuder bytesmöjligheter till Köpmangatan. Det finns inga planer på att linje 780X ska stanna vid Scaniarinken i dagsläget, frågan kan diskuteras vidare i lämpliga forum såsom arbetsmöte för trafikutvecklingsplanen.

För att ytterligare öka det hållbara resandet vill kommunen se att turer på bussträckorna 778,779 och 782 anpassas till Mälartågets avgångstider. I

dagsläget är de inte matchade vilket medför långa väntetider. En bättre samordning skulle öka kollektivtrafikens attraktivitet och minska behovet av bilresor till stationen.
Svar: Nämnda linjer har idag passning till linje 780/780X i första hand. Möjligheten att även passa Mälartåg kan ses över med kommunen, Trafikförvaltningen och trafikutövaren för att se vad som upplevs inte fungera och vad som är möjligt.

Nykvarns kommun är en av få kommuner i Stockholms län som inte har pendeltåg. För att öka det hållbara resandet vill kommunen att det ska vara snabbt och enkelt för Nykvarnsborna att kunna ta sig till pendeltåget. Nykvarns kommun önskar därför att SL ser över möjligheterna till en bättre och snabbare tur med buss till pendeltågsstationen i Södertälje hamn.
Svar: Linje 781 går mellan Nykvarn och station Södertälje hamn idag. Linjen har några turer per dag. Trafikförvaltningen bedömer att det inte finns tillräckligt med resandeunderlag för att införa fler turer på linjen i dagsläget Ytterligare en fråga som inte hanteras i T27 är kommunens önskemål om en ny busslinje mellan Nykvarn och Järna. En ny busslinje mellan Nykvarn och Järna är en viktig sträcka till målpunkter (ex. kommunalt bad, konferens- och restauranganläggning, bostäder samt för arbets- och skolpendling) i kommunen som i dagsläget enbart kan nås med bil. Det är önskvärt med en ny busslinje.
Svar: I Trafikförvaltningens studie Fördjupningsutredning inför kommande trafikavtal Södertälje - Nykvarn nämns följande: En översiktlig bedömning kopplat till kända förutsättningar i reseefterfrågan och resenärsunderlag har resulterat i att en sådan busslinje inte skulle kunna motiveras. Framför allt på grund av den låga efterfrågan som skulle leda till höga kostnader och låga intäkter.

En fråga som inte hanteras i T27 är kommunens önskemål om busstrafik till Furuborgskolan. Kommunen vill föra en fortsatt dialog med Trafikförvaltningen om möjligheten att etablera busstrafik till Furuborgsskolan. Redan idag finns tillräckligt med utrymme för att snabbt kunna upprätta en tillfällig vändplan om Trafikförvaltningen beslutar att upprätta en bussförbindelse till Furuborgsskolan. En vändplan projekteras vid slutet av Furuborgsvägen och planeras att byggas i samband med utbyggnad av detaljplan Cementen.
Svar: En dialog kring eventuell trafikering till Furuborgsskolan har pågått och Trafikförvaltningen ser gärna att den dialogen fortsätter när bostadsområdet successivt byggs ut.

En annan fråga som inte hanteras i T27 är busstrafiken till Rimsjöhöjden. Kommunen anser att den befintliga morgonturen ska bibehållas samt att utlovad eftermiddagstur ska införas på Rudkällavägen och stannar vid hållplats Rimsjöhöjden.
Kommunen ser också ett behov av att den tur som i dagsläget går på Rudkällavägen utökas med fler avgångar i båda riktningar i takt med att Brokvarn utvecklas. Denna del av kommunen är expansiv och det pågår både färdigställande av nya bostäder och planering för fler småhus i området. En hållplats i korsningen vid Rudkällavägen och Stenvägen bedöms kunna innebära ett ökat incitament för boende i området att resa med kollektivtrafik.
Svar: Linje 778 och 782 har enstaka turer som går via området i riktning mot två skolor. Enligt Trafikförvaltningens riktlinjer krävs betydligt fler bostäder för att motivera trafikförsörjning än vad som finns i området idag

Gällande Mörby industriområde som nu står inför en öppning och kommande expansion med fler arbetsplatser, går det i dagsläget främst enstaka avgångar bussar på morgonen samt på eftermiddagen Det saknas dock avgångar under övriga tider på dagen, vilket skapar problem för dem som arbetar andra tider eller behöver resa dit tidigare eller senare. Med tanke på den planerade tillväxten ser kommunen ett behov av fler och mer jämna avgångar över dagen. Ett arbete med ett planprogram för Mörby 7 söder om järnvägen pågår. Kommunen anser att kollektivtrafik bör planeras så att det nya området integreras med Almnäs på Södertälje sidan.
Svar: En dialog pågår i frågan mellan Trafikförvaltningen, kommunen och trafikutövaren i gemensamma möten. När det finns en genomgående väg mellan Mörby och Almnäs så planerar trafikförvaltningen att införa en ny linje som löser de brister som finns idag. Trafikförvaltningen föreslår att dialog förs i frågan angående trafikförsörjning av de kommande områdena (Mörby 7)

Det finns ett behov av att se över och förbättra busstrafiken till Taxinge med fler avgångar för att öka möjligheterna för de som bor och verkar i området att resa hållbart. Området runt Taxinge är även ett viktigt besöksmål i kommunen och goda kollektivtrafikförbindelser anses nödvändigt för att uppmuntra hållbart resande kopplat till fritidsresor.
Svar: Resandeunderlaget är i dagsläget inte tillräckligt stort för att motivera ett utökat trafikutbud till Taxinge.

Nynäshamn

Trafikstörningar i pendeltågssystemet som påverkar trafiken på Nynäsbanan får stora konsekvenser för kollektivtrafikresandet mellan Stockholm och Nynäshamn. Vid omfattande förseningar eller uteblivna tågavgångar behövs alternativ för resenärer som är beroende av pendeltåget. Utöver att pendeltågstrafikens generella tillförlitlighet behöver förbättras vill Nynäshamns kommun att pendeltågstrafiken på Nynäsbanan ska kunna upprätthållas i så stora delar som möjligt vid trafikstörningar. Exempelvis att trafikeringen upprätthålls på sträckan Nynäshamn-Farsta strand om det blir stopp längre norrut.
Svar: Trafikförvaltningen erbjuder vid trafikstörningar akut ersättningstrafik där det är möjligt. Det finns även möjlighet att utnyttja förseningsersättningen. Gällande trafikeringen vid störningar, så är detta en operativ fråga och vår trafikutövare prioriterar åtgärder och trafikering utefter vad som är bäst för pendeltågssystemet som helhet.

Direktbussarna 861 och 862 till och från Stockholm är av stor vikt för ett hållbart resande, särskilt för pendlare som bor i Nynäshamn och arbetar i Stockholm. Nynäshamns kommun anser att dessa linjer behöver utvecklas med tur- och returtrafik under rusningstid samt att dessa fortsätter till Gullmarsplan. Busslinjerna fungerar dels som ett komplement till pendeltågstrafiken, men når även andra start- och målpunkter och har potential att attrahera fler resenärer genom utökade turer samt att linjerna fortsätter till bytespunkten Gullmarsplan.
Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens önskan samtidigt är dessa linjer till stor del parallellgående med pendeltåget som är betydligt mer kapacitetsstark. Ett arbete att kartlägga utrymmet i Gullmarsplan pågår med anledning av effekter kopplade till kommande expressbusslinjer. För tillfället är det ont om plats i Gullmarsplan på grund av arbetet i terminalen.

Mellan kommunens mindre orter och områden är kollektivtrafiken begränsad med få turer och stora tidsavstånd mellan avgångarna. Här behövs innovativa lösningar för kollektivtrafiken som stärker ett hållbart resande på landsbygden. Nynäshamns kommun ser positivt på den pågående dialogen med nuvarande bussoperatör kring utvecklingen av en flexibel on-demand-trafik i kommunen. En sådan lösning har potential att åstadkomma en attraktivare kollektivtrafik med fler hållplatslägen, kortare restider och avgångstider som anpassas för den aktuella efterfrågan på resor.

Parallellt med utvecklingen on-demand-trafik behövs en översyn av antalet turer på landsbygden samt att tågpassningen fungerar i båda riktningarna. Om passning saknas och tåget är sent innebär det att resenärer som bor längst ut på sträckan riskerar att inte kunna ta sig hem.
Svar: Planerna är att under T27 införa dynamisk trafik i Lisö för att förbättra tillgängligheten för resenärer. Frågan tas vidare till avdelningen som arbetar med dynamisk trafik.

Snabbtågen behöver återinföras på helger. De förändringar som genomförts med indragna snabbtåg under helger motverkar syftet med att öka attraktiviteten för kollektivtrafiken och leder till problem för samhällsviktiga verksamheter som behöver personal även under helger. Det i sin tur leder till ökade svårigheter för kommunen och näringsidkare att hitta arbetskraft som kan utföra viktiga uppdrag. Restiden är avgörande för att uppmuntra till fler resor.
Svar: Trafikförvaltningen har för närvarande inga planer på införa snabbtåg på helgerna. Antalet avgångar på södra Nynäsbanan är den samma som tidigare.
I takt med att norra delen av Källberga byggs ut behöver kollektivtrafiken förstärkas. Exempelvis bör fler av de befintliga turer som trafikerar sträckan Nynäshamn-Ösmo centrum även trafikera hållplats Sittesta. Även en utveckling av direktbusslinjerna 861/862 som passerar Ösmo trafikplats i nära anslutning till Källberga ger ökade förutsättningar för ett hållbart resande till och från Stockholm.
Svar: Möten angående lösningen av Norra Källberga har hållits mellan kommunen och trafikförvaltningen och arbetet med detta fortsätter.

En utredning av dubbelspår på Nynäsbanan till Nynäshamn behöver inledas snarast. En utredning behövs för att kunna tydliggöra förutsättningarna och genomförbarheten för en utbyggnad av Nynäsbanans södra del som idag har flaskhalsar i form av enkelspår. De enkelspåriga sträckorna mellan Hemfosa station och Nynäshamns station, är en brist som riskerar att medföra förseningar. Förseningar som sedan tenderar att fortplanta sig till pendeltågssystemets centrala delar, vilket i längden undergräver förtroendet för kollektivtrafiken som effektivt transportmedel.
Svar: Trafikförvaltningen delar behovet av att utveckla ett sammanhängande, robust och kapacitetsstarkt pendeltågssystem. Med de nu pågående och planerade spårutbyggnaderna ges goda förutsättningar för en hög grad av separation mellan pendeltåg och andra tåg. Den begränsade godstrafik på järnväg som finns i Stockholm och på Nynäsbanan kan relativt väl samsas med

pendeltågstrafiken om den framförs på pendeltågstrafikens villkor. Däremot finns ett behov av att med den planerade till hög grad separata infrastrukturen för pendeltågen som grund utveckla operativa arbetssätt, infrastrukturunderhåll och fordonstillgång för att bygga förtroende för trafiken och därmed kunna fullt ut realisera nyttan av trafiksystemet. Pendeltågssystemet i Stockholm är i mångt och mycket mer likt trafiken på SL:s egna banor och motsvarande pendeltågssystem i exempelvis i Europeiska storstäder än vad som de nationella arbetssätten som Trafikverket har byggt upp sin verksamhet kring. Alltså bedömer trafikförvaltningen att utvecklingsbehoven i pendeltågssystemet i större utsträckning ligger inom de här organisatoriska frågorna än i ytterligare spårkapacitet. I sammanhanget kan noteras att trafikverket inser att införandet av ERTMS I Stockholm kräver en särskild storstadsvariant för att klara de större trafikmängderna vi har här. Den insikten i kombination med att införande av ny teknik behöver kombineras med justerade arbetssätt och organisation är hoppfullt även om det kommer att krävas en hel del arbete för att realisera de visionerna.

I Nynäshamn finns Stockholm Norvik hamn som är en relativt ny internationell knutpunkt för godstrafik till och från Mälardalen och som har stor betydelse för den ekonomiska tillväxten i regionen samt för den hållbara omställningen av godstrafik varför planeringen av trafikförändringar behöver ligga i framkant för att även tillgodose hamnens intressen.
Svar: Trafikering av Norvik har diskuterats med kommunen och för närvarande är det ej utrett om området kan trafikeras med buss enligt trafikförvaltningens riktlinjer.

Salem

Innan T27 kommer buss 745 återigen trafikera Salems kommun vilket är positivt och något kommunen arbetat för sedan den drogs in till T24. Linjen kommer dock ha en annan linjedragning än vad den hade tidigare. Salems kommun förordar den tidigare
linjedragningen. Salems kommun önskar att bussen snarast får sin ordinarie linjesträckning från Uttran via Salem till Fridhemsplan. Buss 745 når andra målpunkter än pendeltåget vilket är en av linjens viktiga funktioner; att ge kommuninvånare tillgång till fler målpunkter inom rimliga pendlingstider.
Svar: Linje 745 återinfördes till Liljeholmen men det finns fortfarande tankar på att den ska gå till Fridhemsplan i framtiden. Problemet är flera vägarbeten i Marievik och Hornstull samt det kommande arbetet med Liljeholmen som

kommer påverka framkomligheten till Fridhemsplan och där är stadsexpressbusslinjen 5 prioriterad.

Vid störningar i pendeltåget finns idag inte några alternativa kollektiva resmöjligheter till Södertälje, vilket regionen borde utreda då det är många i kommunen som pendlar till Södertälje för jobb och därmed viktigt för att upprätthålla en attraktiv och robust kollektivtrafik även mot Södertälje.
Svar: Frågan har diskuterats och trafikförvaltningen ser över möjligheterna. Vid störningar ska ersättningstrafik ersätta pendeltåget och enligt våra riktlinjer så ska vi undvika parallellgående trafik.

Trafikering i Rönninge
Kommunen ser behov av ett större kollektivtrafikutbud för kommuninvånare boende söder om järnvägen. I dagsläget finns linjetrafik i form av buss 731. Denna trafikerar fram till cirka klockan 19 på vardagar och på helger finns inget kollektivtrafikutbud. Salems kommun anser att ett dynamiskt trafikkoncept skulle kunna vara ett intressant koncept att testa i en pilot för att ge invånare i området tillgång till kollektivtrafik när de behöver det genom möjligheten att kunna boka lokala resor i kommunen, likt den trafikering som testats på Mörkö i Södertälje kommun.
Svar: Arbetet med dynamisk trafik fortgår och planen är att den ska införas under T27. Frågan tas vidare inom ramen för det arbetet.

Från 16 augusti 2026 startar pilotprojekt med nattpendeltåg på pendeltågslinjen mot Södertälje. Salems kommun ser behov av att komplettera nattpendeltågen med anslutande busstrafik för att resenärer inte ska behöva gå eller cykla sista biten hem och därmed ge en ökad trygghet och tillgänglighet för hela resan. Salems kommun ser även här möjligheter med ett anslutande pilotprojekt där ett dynamiskt trafikkoncept för lokala bussresor kvälls- och nattetid i anslutning till regionala nattbussar samt nattpendeltåg testas.
Svar: Trafikförvaltningen tar gärna emot ett underlag över behovet av utökad trafikering nattetid med anledning av nattpendelpiloten.

I Salems kommun finns behov av en informationstavla med hållplatslägen för buss och information om avgångstider för buss- och pendeltåg. Det finns även behov av bättre kopplingar mellan pendeltåg och busstrafiken då det idag ofta är så att resenärer som inkommer till Rönninge station med pendeltåg ofta får vänta länge på anslutande lokalbuss.

Svar: trafikförvaltningen tackar för förslaget och tar vidare frågan till avdelningen som arbetar med informationstavlor. trafikförvaltningen avser även att se över nuvarande bytestider vid stationen, dock har de flesta linjer som har passningskrav att passningen vid Rönninge är underordnad passningen i Tumba vilket försvårar optimala bytestider.

Kommunen skulle gärna veta mer om hur regionen planerar att arbeta med att öka förtroendet för pendeltågstrafiken. Ska kommunikationsinsatser göras riktat motresenärer/potentiella resenärer är det till exempel bra om det samordnas med kommunerna för bättre verkningsgrad och mer målgruppsanpassad/riktad kommunikation.
Svar: Regionen har ett långsiktigt arbete för att stärka förtroendet för pendeltågstrafiken som i första hand bygger på regularitet och att resenärerna ska kunna lita på den trafik som erbjuds. Vi har stegvis byggt upp trafiken utifrån den kapacitet som varit möjlig att säkerställa för att minimera risken för inställd trafik. Trafiken har successivt utökats och vi har nu kunnat återgå till full tidtabell.
Parallellt har vi även arbetat med kvaliteten i själva resan genom att säkerställa att tågen är hela och rena. Nu fortsätter vi kvalitetsarbetet genom att förbättra kundmiljöerna.
I våra kundundersökningar ser vi att utvecklingen nu går åt rätt håll. Vårt Nöjd Kund-Index (NKI) ligger idag på 76, vilket är den högsta nivån vi uppmätt sedan mars 2022. Vårt mål är att vi ska nå över 80, vilket innebär att 8 av 10 resenärer i pendeltågstrafiken är nöjda.
Vår bedömning är att förtroendet uppstår när resenärerna upplever att trafiken fungerar och håller den kvalitet som utlovas, och det är där vårt fokus ligger just nu. Om mer riktade kommunikationsinsatser mot resenärer eller potentiella resenärer blir aktuella ser vi positivt på en dialog med kommunerna för att kommunikationen ska bli så relevant och träffsäker som möjligt.

Sigtuna

Ur resenärssynpunkt måste byten och smidig omstigning mellan regionaltåg, pendeltåg och SL:s bussar vid Märsta station kunna ske. Sigtuna är en utpräglad pendlarkommun med en stor landsbygd och många kommuninvånare byter färdmedel vid Märsta station. Idag är tidsmarginalen för dessa byten många gånger för liten och i vissa fall obefintlig. En översyn av tidtabellerna bör göras i syfte att bättre stämma överens med tågens avgångar.

Svar: Trafikförvaltningen har tagit en dialog med trafikutövaren som har gjort en översyn och gjort justeringar i busstrafiken från augusti.

För Sigtuna kommun är förbättrade kopplingar, framför allt med förkortade restider för kollektivtrafiken, mellan Sigtuna – Märsta – Arlanda av största vikt för att kommunen ska kunna utvecklas hållbart. Linje 579 som idag trafikerar stråket behöver utvecklas och få utökad turtäthet – särskilt stort är behovet under natt och tidig morgon för att möjliggöra arbetspendling till bland annat Arlanda.
Svar: Trafikförvaltningen har haft dialog med kommunen i frågan och inväntar information om vilka tider som idag saknar tillräckliga pendlingsmöjligheter för arbetspendling.

Sträckan mellan Märsta station och Arlanda, som i dag trafikeras av linje 583, är den mest trafikerade bussförbindelsen i kommunen. För att öka attraktiviteten i stråket behöver linje 583 få kortad restid, ökad turtäthet och fordon som är bättre anpassade till resenärernas behov. För att öka tillgängligheten och stärka transportsystemet kring Arlanda behövs en direkt och kapacitetsstark kollektivtrafikförbindelse mellan Märsta station och Arlanda flygplats. Sigtuna kommun ser det som nödvändigt att busstrafiken mellan Märsta och Arlanda stegvis konverteras till en BRT (Bus Rapid Transit). Det handlar om att i ett första skede beställa fordon som är bättre anpassade till flygresenärer med extra utrymme för bagage. Det handlar också om design av fordon och tydligare skyltning så att busstrafiken blir mer lättanvänt även för sällanresenärer.
Svar: Det är med nuvarande vägnät inte möjligt att korta ned restiden mellan Märsta och Arlanda, linje 583 går den snabbaste vägen idag. Det finns idag bussanslutningar från alla pendeltåg till/från Märsta. Det är idag 5-6 turer per timme på sträckan. Förstärkningsturer kan även sättas in vid behov. Trafikförvaltningen ser inget större behov av att ersätta dagens linje med en så kallad BRT-linje. Däremot kan trafikförvaltningen se över bussarnas design, möjligheten att ge plats för mer bagage samt förbättrad skyltning.

Steninge slottsby fortsätter att byggas ut och kollektivtrafikutbudet behöver utvecklas i samma takt. Sigtuna kommun ser behov av fler turer såväl under vardag, kvällar som helger, och bättre passningar till pendel- och regionaltåg vid Märsta station. Sigtuna kommun välkomnar förslaget om att utöka antalet turer på linje 584 men ser även ett behov av nattbusstrafik till Steninge slottsby. Kollektivtrafiken som utgår från Steninge slottsby behöver även nå fler

målpunkter, så som exempelvis handelsområdet vid Pinbackshandeln då det är svårt att uträtta ärenden med den kollektivtrafik som finns idag.
Svar: Ökad turtäthet: 583 går 15-minuterstrafik, därutöver finns 579 i halvtimmestrafik. Tror inte att ökad turtäthet är motiverat av trängselskäl. Däremot skulle man säkerställa bättre utbud tidiga morgnar om det inte redan är beslutat/genomfört samt testa fler avgångar på linje 589 Ö Steninge-Arlanda

Kommunen ser det som angeläget att förbättra kollektivtrafiken i det stora verksamhetsområdet Rosersberg. Det är brister i såväl linjesträckning som tidtabeller. Busslinjerna är för få och trafikerar inte alla delar av det mycket stora logistikområdet. Vattenlandet som planeras att stå klart 2027/2028 kommer att bli norra Europas största badanläggning och locka många besökare. Sigtuna kommun ser att busslinjerna behöver anpassas till denna stora målpunkt, och Sigtuna kommun önskar ha dialog med Trafikförvaltningen om hur utvecklingen av kollektivtrafiken i hela Rosersberg kan ske.
Svar: Trafikförvaltningen ser positivt på en dialog med kommunen om brister och utveckling av Rosersberg.
Kollektivtrafiklinjerna och turutbudet i Märsta behöver göras om. Idag är det svårt att förstå linjenätet då flera linjer går som ringlinjer, med olika riktningar över dygnet. Sigtuna kommun ser också behov av fler direkta lokallinjer inom tätorten för att kollektivtrafiken ska bli ett rimligt alternativ. Om en lokal bussresa innebär byte är det lätt att välja bil i stället. Ett exempel är Pinbackshallen med matbutikerna, där Sigtuna kommun ser behov av fler direkta linjer från olika delar från kommunen.
Svar: Trafikförvaltningen uppmanar kommunen att ta upp dessa behov på planeringsmöten och arbetsmöten trafikutvecklingsplan då en större översyn av linjenätet behöver ses över.

Ett annat exempel inom Märsta tätort är kollektivtrafikresor till och från Valsta centrum. Under 2026 kommer Sigtuna kommuns nya kultur- och aktivitetscenter Mimer att öppna på Valsta torg i Valsta centrum. Det kommer att bli en viktig mötesplats och målpunkt för invånare, särskilt för barn och unga, i hela kommunen. Att resa med kollektivtrafik till Valsta från olika delar av kommunen innebär idag ofta en lång resa med minst ett byte.
Svar: Trafikförvaltningen uppmuntrar kommunen att specificera vilka delar av kommunen som saknar reserelationer till Valsta och ta upp dessa på planeringsmöten och trafikutvecklingsplanen.

En snabb direktbuss mellan Sigtuna och Märsta station, som införs utan att det går ut över turutbudet i övrig kollektivtrafik, skulle för många bilpendlare kunna vara ett attraktivt och hållbart alternativ.
Svar: Linje 570 har en restid på cirka 15 minuter mellan Sigtuna och Märsta och linje 579 har en restid på cirka 17 minuter. Restiderna för båda busslinjerna är därmed jämförbara med restiden för biltrafik på samma sträcka.

Kommunen anser att Trafikförvaltningen bör pröva möjligheterna att inrätta anropsstyrd busstrafik i syfte att åstadkomma en mer tillgänglig och effektiv kollektivtrafik för invånarna i kommunens landsbygdsområden.
Svar: Trafikförvaltningen utreder för närvarande lämpliga områden för genomförande av pilotprojekt med anropsstyrd trafik.

Sigtuna kommun ser risker med att sommartidtabellen införs redan den 21 juni då det är många som fortfarande arbetar veckorna efter midsommarveckan. Det är viktigt att kollektivtrafiken är anpassad till arbetspendlarna och Sigtuna kommun förutsätter att Region Stockholm sätter in extra trafik om det uppstår behov av det. Sigtuna kommun förutsätter också att sommartidtabellen anpassas till övrig trafik så att restider och väntetider blir rimliga.
Svar: Trafikförvaltningen kommer att vid behov förstärka trafiken under midsommarveckan.

I remisshandlingen anges datum för när tidtabellsskiftena sker under 2027. I T27 har Trafikförvaltningen har tidigarelagt sommartidtabellen för att anpassa till skolstarterna i länet, så att den löper från och med 21 juni till och med den 15 augusti. Kommunen konstaterar att den påstådda tidigareläggningen av sommartidtabellen överensstämmer med den sommartidtabellsperiod som kommer att gälla sommaren 2026. Sigtuna kommun ställer sig frågande till den framlagda analysen av behovet av en tidigareläggning då denna inte leder till en egentlig förändring.
Svar: Midsommar 2027 infaller senare under juni månad än midsommar 2026, vilket för 2027 (utan beslutade justering) skulle medföra att ordinarie sommartidtabell infaller vecka 25 till och med 33 och därmed överlappar skolors höstterminstarter under vecka 33. I syfte att möjliggöra så att hösttidtabellen startar samma vecka som skolorna tidigareläggs därför sommartidtabellen 2027 till att starta måndag under midsommarveckan. Trafikförvaltningen kommer att vid behov förstärka trafiken under midsommarveckan.

Förslag på förändringar i Mälartågstrafiken som berör Sigtuna kommun.
Svar: Remissen avser förändringar i SL- och WÅAB-trafiken.

Linje 571
Sigtuna kommun bedömer att det finns behov av ytterligare en förlängd tur till Arlandastad med avgång från Märsta station vid kl. 06:38. Det skulle möjliggöra för de som arbetar mellan kl. 07–16 att resa med kollektivtrafik. Likaså på eftermiddagen finns behov av en avgång från Arlandastad vid kl. 16:14.
Sigtuna kommun förutsätter att turutbudet på linje 571 till Arlandastad successivt utökas i samma takt som området byggs ut.
Svar: Dialog pågår för att förlängningarna ska anpassas utifrån arbetstiderna i arbetsområdet.

Linje 584 Steninge slottsby-Märsta
Sigtuna kommun ser också behov av att utöka turutbudet på linjen även nattetid under såväl vardag som helg med anslutning till Märsta station och vidare mot Arlanda, för att kunna möjliggöra arbetspendling till bland annat till Arlanda. Eftersom området kring Steninge allé är bullerutsatt anser kommunen att det är lämpligt att använda bussar som är tystgående och inte orsakar störningar.
Svar: Linje 584 kommer från T27 få fyra tillkommande avgångar på natt mot helg.

Nattpendelpilot inklusive bussanpassningar under T26/T27
Sigtuna kommun saknar en beskrivning av denna pilot i trafikförändringsremissen och hur piloten samspelar med de föreslagna förändringarna.
Svar: Nattpendelpiloten med tillhörande bussanpassningar startade i augusti 2026, dvs under T26. Trafikförvaltningen önskar förtydliga att denna remiss avser trafikförändringar inför T27. Bussanpassningarna till nattpendelpiloten remitterades till kommunen i november 2025. Efter remisskedet översände trafikförvaltningen i maj 2026 information om beslutade anpassningar till kommunen.

Sollentuna

Kommunen vill framhålla vikten av attraktiv anropsstyrd kollektivtrafik som komplement till tidtabellstyrd trafik.
Svar: Trafikförvaltningen tackar för synpunkten och beaktar detta i kommande utvecklingen av anropsstyrd trafik.

Sollentuna kommun vill framhålla vikten av att arbete med spårvägen fram till Helenelund genomförs skyndsamt och att expressbusslinjer till Helenelund och Sollentuna centrum etableras snarast.
Svar: Linje 178 Mörby station-Helenelund-Kista-Barkarby-Jakobsberg klassas som expressbusslinje. Linjen planeras delvis ersättas av en förlängning av linje 179 Mörby station-Helenelund-Kista-Spånga-Vällingby när tunnelbanan öppnar från Barkarby. Sträckan Sollentuna-Kista på linje 179 ersätts då av annan busstrafik. En ny expressbusslinje planeras införas när Förbifart Stockholm öppnar i sin helhet. Linjen ska gå Kungens kurva-Johannelund -Barkarby-Akalla-Sollentuna. Beträffande information kring Kistagrenens framdragande rekommenderas kommunen ta kontakt med trafikförvaltningen för att förmedla kontakt med trafikförvaltningens tvärbaneprojekt som kan ge svar på kommunens frågor.

Solna

Linje 6
Staden är mycket positiv till förslaget att förlänga stomlinje 6 till Solna centrum – en länge efterfrågad åtgärd. Förlängningen skapar en snabb och bytesfri förbindelse mellan Odenplan, Hagastaden och Solna centrum. För att säkerställa full effekt av förändringarna är staden också beredd att medverka med framkomlighetsåtgärder.
Svar: Trafikförvaltningen tackar för synpunkten. Förslaget kommer att genomföras.

Linje 113
Staden ställer sig positiv till förlängningen av linje 113 från Solna centrum till Karolinska sjukhuset norra via Frösundaleden och Solnavägen, då detta stärker Solna centrum som bytespunkt och förbättrar kopplingarna till Hagastaden och Karolinskaområdet. Förändringen möjliggör även kapacitet för den förlängda stadsexpresslinjen 6 i bussterminalen. De föreslagna förstärkningarna i turtäthet och justeringarna av insatsturerna bedöms dessutom göra linje 113 ännu mer ändamålsenlig och attraktiv.
Svar: Trafikförvaltningen tackar för synpunkten. Förslaget kommer att genomföras.

Linje 501

Solna stad är positiv till den föreslagna utbudsökningen sommartid, som bidrar till ett mer robust och användbart trafikutbud även för resor till och från Solna, inklusive kopplingar mot Arenastaden och Solna station som viktiga bytespunkter. I övrigt noterar staden den föreslagna linjeförändringen, som i huvudsak berör Sundbybergs stad.
Svar: Trafikförvaltningen tackar för synpunkten. Förslaget kommer att genomföras.

Linje 505 och 512
Staden bedömer att det föreslagna alternativet att slå samman linje 505 och 512 genom att förlänga linje 505 till Spånga station inte är lämpligt och avråder kraftigt till att förändringen genomförs. En sådan sammanslagning innebär en avsevärt längre linjesträckning, vilket medför ökade risker för försämrad punktlighet och minskad restidsstabilitet. Längre linjer är generellt mer sårbara för störningar och ackumulerade förseningar, något som i förlängningen riskerar att minska kollektivtrafikens attraktivitet och förutsägbarhet för resenärerna. Därtill innebär förslaget en försämring av trafikutbudet på delar av sträckan. Linje 512 har i dagsläget 15-minuterstrafik, medan linje 505 har 20-minuterstrafik. Den föreslagna sammanslagningen, där den nya linjen föreslås få oförändrad turtäthet motsvarande dagens linje 505, innebär därmed en faktisk utglesning av trafiken på den västra delsträckan jämfört med nuläget. Detta ska även ses i ljuset av tidigare trafikupplägg, där två linjer med 30-minuterstrafik längs till stor del gemensam sträckning gav ett tätare sammantaget utbud än vad som nu föreslås. Staden bedömer att en sådan försämring är olämplig ur både tillgänglighets- och kapacitetsperspektiv. Utmaningarna förstärks ytterligare av de särskilda framkomlighetsproblem som regelbundet uppstår i samband med större evenemang i Arenastaden. Vid konserter, matcher och andra arrangemang uppstår omfattande trafikpåverkan i form av köbildning, avstängningar och omledningar. Nuvarande linje 505 passerar redan i dag genom ett av de mest störningskänsliga avsnitten i området. En ytterligare förlängning av linjen innebär en betydande risk för att sådana störningar sprider sig till en större del av linjenätet och påverkar resenärer både i Solna och Sundbyberg. Detta skapar en systemisk sårbarhet där lokala händelser, exempelvis vid Strawberry Arena, riskerar att få genomslag i hela linjesträckningen. Om förslaget trots dessa invändningar går vidare anser staden att åtgärder behöver vidtas för att minska störningskänsligheten och säkerställa en rimlig driftsäkerhet. Detta kan exempelvis innebära att linjen kortas av vid Rissne eller Duvbo. Vidare bedömer staden att en sammanslagen

linje i så fall bör ha minst 15-minuterstrafik, för att undvika en försämring av trafikutbudet jämfört med dagens situation.
Svar: Linjerna idag är redan kopplat samman driftmässigt i omloppen (dvs bussar på linje 505 som slutar vid Solna centrum idag vanligtvis fortsätter som linje 512 mot Spånga och vice versa). I avtalsområdet finns det dessutom flera andra linjer med likvärdiga längder (ca 13-14 km körsträcka i en riktning). Denna förändring är en nödvändig åtgärd för att möjliggöra linje 6:s angöring till Solna centrum terminal.

Försämringen av turtätheten i den sammanslagna linjens västra delen som Solna stad beskriver bedöms att ha följt trafikförvaltningens riktlinjer vad gäller minimiturtäthet för linjer i kommuntrafik i Stockholms ytterstad (som Solna och Sundbyberg även inräknas som). Dessutom visar resandestatistik att belastningen på linje 512 under högtrafik (där turtäthet ändras) för Solnas del av linjen lågt- till medelbelastade, och trafikförvaltningens bedömning är att resenärerna ryms inom den nya turtätheten. I sträckan Spånga station-Rissne finns även linje 118 att täcka behovet.

Trafikförvaltningen och trafikutövaren är medveten om utmaningarna i området och jobbar ständigt med åtgärder för att mildra effekterna mot resenärerna. Förslaget är i allmänhet en förbättring för resenärer i området för att kunna erbjuda bytesfria kopplingar mellan Spånga, Sundbyberg och Arenastaden och i synnerhet är evenemang vid Strawberry Arena inte dagliga händelser och oftast planeras under låg- och mellantrafik.

Trafikutövaren har sitt operativa ansvar för att hantera störningar och upprätthålla driftsäkerheten. Trafikförvaltningen och trafikutövaren kommer att följa utvecklingen av detta paket framöver och justera utbudet vid behov.

Linje 506
Staden har förståelse för behovet av att korta av linjen till att enbart trafikera Sundbyberg , då linjen till stora delar är parallell med annan busstrafik. Den borttagna sträckan mellan Solna centrum och Karolinska sjukhuset ersätts av linje 6 och 113 genom förlängda linjesträckningar, vilket säkerställer fortsatt god tillgänglighet. Sammantaget bedömer staden att förändringarna inte innebär någon försämring för resenärerna, utan snarare bidrar till ett mer effektivt och sammanhållet linjenät med bättre resursutnyttjande.
Svar: Trafikförvaltningen tackar för synpunkten. Förslaget kommer att genomföras.

Linje 122
Efter att linje 122 infördes i samband med att linje 507 drogs in har Solna stad tagit emot omfattande
synpunkter från resenärer i Huvudsta och Västra skogen. Flera grupper – bland annat vårdpersonal, studenter och äldre – upplever att linjen inte fullt ut motsvarar den tidigare funktion som linje 507 hade, framför allt vad gäller turtäthet, trafikeringstider och tillgänglighet till sjukhusområdet. Mot denna bakgrund ser staden mycket positivt på förslaget att förstärka trafikutbudet genom utökade trafikeringstider, kompletterande insatsturer och andra justeringar som förbättrar tillgängligheten till Hagastaden och delvis adresserar de brister som identifierats sedan införandet.
Staden välkomnar även de förslag som rör linjens upplägg, däribland avkortade insatsturer till Islandstorget och överföringen av Mariehällsturer till linje 122, eftersom dessa är väl motiverade utifrån dagens resandeunderlag. Den föreslagna förstärkningen av turtätheten – exempelvis 15 minuterstrafik på vardagskvällar under vintertidtabell samt justerad helgtrafik – bedöms ytterligare förbättra tillgängligheten och skapa kortare restider.

Samtidigt noterar staden att linjen i nuvarande trafikering inte följer den ursprungligen planerade sträckningen in till Hagaplan för angöring vid sjukhuset, såsom presenterades i samband med T26. I stället leds trafiken via Tomtebodavägen med vändning inom campusområdet, vilket avviker från tidigare redovisad lösning. Staden har förståelse för att den nuvarande dragningen har utgjort en tillfällig nödlösning, men anser att det inför T27 behöver säkerställas en långsiktig och pålitlig linjesträckning där linjen återgår till sin ursprungliga dragning till Hagaplan.

Linje 122 var avsedd att ersätta den funktion som tidigare tillhandahölls av linje 507. I och med att linjen i dag har sin ändhållplats vid Hagaplan saknas dock en direkt kollektivtrafikförbindelse mellan Västra skogen och Odenplan. Detta har medfört längre restider, fler byten och en försämrad tillgänglighet för resenärerna, vilket enligt inkomna synpunkter upplevs som en av de mest negativa trafikförändringarna i området. Mot denna bakgrund anser Staden att linje 122 bör förlängas till Odenplan för att återställa den viktiga kopplingen mellan Västra
skogen och innerstaden och skapa en tydlig och attraktiv direktförbindelse.
Svar: Lösningen med att linje 122 slutar vid Karolinska institutet västra istället för Hagaplan är en nödlösning då det framkom att Eugeniavägen inte kunde

trafikeras av buss väldigt nära inpå tidtabellsskiftet december 2025. Trafikförvaltningen, tillsammans med Keolis, jobbar för en långsiktig och hållbar lösning som kan inrättas vid tidtabellsskiftet december 2026 som innebär att linjen trafikerar åter Hagaplan som sluthållplats.

Linje 152
Staden är positiv till förändringen av linje 152, där ändhållplatsen föreslås flyttas från Solna centrum till Västraskogen. Förslaget innebär att tillgängligheten till Solna centrum fortsatt säkerställs genom befintliga linjer, samtidigt som bytesmöjligheterna till tunnelbanans blå linje förbättras.
Svar: Trafikförvaltningen tackar för synpunkten. Förslaget kommer att genomföras.

Linje 605
Staden ställer sig positiv till förlängningen av linje 605 från Danderyds sjukhus till centrala Sundbyberg via Enköpingsvägen. Förlängningen bidrar till att stärka kollektivtrafikstråket längs Enköpingsvägen, vilket ligger ilinje med stadens långsiktiga ambition att utveckla vägen från en trafikled till en mer stadsmässig gata. Förslaget skapar även en viktig tvärförbindelse mellan nordostsektorn och Solna/Sundbyberg samt förbättrar kopplingarna till tunnelbanans röda linje. För boende i exempelvis Råstahem innebär detta ett utökat kollektivtrafikutbud som kompletterar befintlig trafik, bland annat busslinje 519.
Svar: Trafikförvaltningen tackar för synpunkten. Förslaget kommer att genomföras.

Staden vill särskilt uppmärksamma Trafikförvaltningen på behovet av en förstärkt
kollektivtrafikförsörjning i Järvastaden, inte minst med anledning av den nya idrottsplatsen som kommer att utgöra en viktig målpunkt för idrott, fritid och föreningsliv. Sammankopplingen av Gunnarbovägen, med tillhörande busshållplatser, beräknas stå färdig och redo för trafikering
under tredje kvartalet 2027.
Svar: Trafikförvaltningen tackar för uppgifter rörande Gunnarbovägen. Som det har angetts i trafikutvecklingsplanen står trafikförvaltningen redo med att trafikförsörja den nya sträckningen inför T28.

Linje 508 infördes i december 2025 i samband med trafikförändringarna inom T26, och Solna stad var då positiv till förslaget eftersom den mer direkta

linjesträckningen gav en snabbare förbindelse mellan Danderyds sjukhus och Karolinska/Hagastaden. Lösningen bedömdes förbättra pendlingsmöjligheterna och förkorta restiderna, särskilt för vårdpersonal som rör sig mellan de två större vårdnoderna. Staden konstaterar samtidigt att den nuvarande linjedragningen inom Hagastaden skapar betydande otydlighet för resenärerna, då linjen har olika ändhållplatser beroende på färdriktning – Hagaplan i den ena riktningen och Lise Meitners gata via Norra Stationsgatan i den andra. Detta försämrar orienterbarheten och minskar linjens tydlighet. Mot denna bakgrund anser staden att en mer konsekvent och enhetlig linjesträckning vore önskvärd för att stärka användbarheten och bidra till ett mer lättillgängligt och begripligt kollektivtrafiksystem i området.
Svar: Lösningen med att linje 508 slutar vid Lise Meitners gata istället för Hagaplan är en nödlösning då det framkom att Eugeniavägen inte kunde trafikeras av buss väldigt nära inpå tidtabellsskiftet december 2025. Trafikförvaltningen, tillsammans med Keolis, jobbar för en långsiktig och hållbar lösning som kan inrättas vid tidtabellsskiftet december 2026 som innebär att linjen trafikerar åter Hagaplan som sluthållplats.

Staden är beredd att vidta nödvändiga framkomlighetsåtgärder inom det kommunala vägnätet och att tillsammans med SL och Keolis identifiera de mest kritiska flaskhalsarna för busstrafiken. För att åstadkomma en varaktig förbättring krävs dock att även Trafikverket och andra berörda kommuner bidrar med motsvarande insatser, eftersom framkomlighetsproblemen inte enbart uppstår på det kommunala vägnätet utan även på de statliga vägarna. Endast genom ett gemensamt arbete över både kommunala och statliga huvudmän kan en mer stabil och tillförlitlig trafikering säkerställas för busstrafik
Svar: Trafikförvaltningen delar bilden av att framkomlighetsutmaningarna för busstrafiken kan sträcka sig över flera väghållares ansvarsområden och att långsiktiga förbättringar kräver ett tätare samarbete mellan väghållare, trafikförvaltningen och trafikutövarna. Trafikförvaltningen ser därför positivt på Solna stads ambition att genomföra framkomlighetsåtgärder på det kommunala vägnätet och att tillsammans med SL och Keolis identifiera de mest kritiska flaskhalsarna.

Staden noterar att en viss relation fortfarande upprätthålls genom den ny införda linje 519, som ger en koppling mellan Järvastaden, Frösunda och delar av centrala Stockholm. Linjen ersätter dock inte den tidigare direkta och mycket efterfrågade förbindelsen till Odenplan och gröna linjen, som är central för

många resenärer. Mot denna bakgrund anser staden att en direktförbindelse mellan Frösunda/Frösundavik och innerstaden fortsatt bör säkerställas. Om detta inte kan ske genom att återföra linje 57 i sin tidigare sträckning bör alternativa lösningar utredas, exempelvis en återinförd linje med motsvarande funktion som tidigare linje 67, med direktförbindelse mellan Frösundavik och Odenplan
Svar: Sedan hösttidtabellsskiftet 2026 har linje 67 återinförts mellan Odenplan och Frösundavik via Solnavägen för att erbjuda en bussförbindelse mellan Frösunda och Stockholms innerstad.

Staden vill också åter aktualisera förslaget om att förlänga linje 56 från Lilla Essingen via Hornsberg till Tomteboda via Ekelundsvägen. Tomteboda området befinner sig i snabb utveckling med nya bostäder och verksamheter, samtidigt som området redan i dag rymmer omfattande arbetsplatser och utbildningsmiljöer som genererar betydande resflöden. Trots detta är kollektivtrafikförsörjningen otillräcklig och avsaknaden av busstrafik begränsar tillgängligheten, vilket riskerar att öka bilberoendet.
Svar: Trafikförvaltningen tackar för synpunkten och tar med det till kommande trafikutvecklingsarbete för avtalsområdet Innerstaden/Lidingö.

Solna stad vill också åter lyfta den fråga som tidigare framförts avseende behovet av en samlad översyn av linje 952. Översynen bör omfatta både linjesträckning och hållplatsnamn och genomföras i nära dialog mellan Solna stad, Keolis och SL. Den nuvarande sträckningen svarar inte tillräckligt mot dagens viktigaste målpunkter, och staden bedömer att linjen exempelvis bör trafikera Solna Business Park, där bland annat en stormarknad utgör en viktig målpunkt för resenärsgruppen.
Svar: Under hösten fortsätter trafikförvaltningen och Keolis dialogen med staden angående linje 952 och stadens önskemål för linjen. Utfallet av dialogen ska kunna användas i trafikförändringsförslag till T28.

I takt med att kapacitetsbegränsningarna vid busstorget vid Solna centrum blir mer påtagliga, visar de senaste remissförslagen att busstrafik successivt behöver flyttas ut till gatorna runt bytespunkten, exempelvis hållplatserna längs Solnavägen, ser staden ett behov av att se över hållplatsnamngivningen i området. När fler hållplatser ersätter funktioner som tidigare varit samlade vid busstorget blir en samordnad och tydligt utformad namngivning avgörande för att säkerställa god orienterbarhet, så att resenärerna enkelt kan förstå vilka hållplatser som tillhör Solna centrum bytespunkten.

Svar: Trafikförvaltningen tackar för synpunkten och kommer att se över namngivningen.

Stockholm

Paketlösningen med linje 144 medför en förbättrad koppling för boende i Örby, däremot tappar Liseberg, Långsjö och Herrängen sin direktkoppling till Gullmarsplan. Förändringen innebär också ett försämrat utbud av kollektivtrafik för boende i Örby Slott, Liseberg Långsjö och Herrängen, särskilt i rusningstid. Paketlösningen riskerar också att öka antalet bytesresor för skolbarn. Kollektivtrafiken till många skolor i området påverkas och kontoret anser att förändringarna riskerar leda till ett ökat resande med bil när skolbarnen behöver byta buss för att ta sig till skolan.
Svar: Paketlösningen ska ses över och arbetas om till T28.

Under pandemin drogs trafiken ned i Fagersjö och trots att resandet i princip har återkommit till nivåer före pandemin släpar trafiken efter. Kontoret vill se en återläggning på linje 165 och 167 till den turtäthet som var innan pandemin då området saknar annan kollektivtrafikförsörjning. Vintertid är vägnätet störningskänsligt men kontoret och operatören har etablerat en handlingsplan för att förbättra vinterväghållningen på platsen.
Svar: trafikförvaltningen följer resandeutvecklingen och analyserar behoven av utökad turtäthet löpande. Detta gäller främst belastningen på linje 165 i Fagersjö.

Trafikkontoret ser att kollektivtrafiken till Bromma Sjukhus behöver förbättras. Kollektivtrafikförsörjning av sjuk- och vårdinrättningar ser kontoret som en del i en grundläggande trafikering. Kontoret önskar återinrätta kollektivtrafiktrafikering för både patienter och personal för att tillgängliggöra den samhällsfunktionen. Idag är avståndet till närmste hållplats över 500 meter för besökande patienter till Bromma Sjukhus som inte nyttjar närförortslinje 909. När den tidigare linjen fanns var det fler än 200 resenärer som nyttjade hållplatsen.
Svar: Trafikförvaltningen har en pågående dialog och plan med trafikkontoret vad gäller trafikering av Bromma sjukhus. Trafikkontoret ska jobba med att färdigställa framkomlighetsåtgärder på vägnätet i Beckombergaområdet för att kunna möjliggöra bussrörelser. När dessa åtgärder är på plats och godkänd av trafikförvaltningen ska busstrafik inrättas till området vid nästkommande

tidtabellsskiftet. Trafikstart för sådant siktas just nu till december 2027 inför T28.

Trafikkontoret saknar en utökning av stombusstrafiken på linje 2 och 3 i remissen. Resandet på stombusslinjerna har ökat under det senaste året, trots det föreslås inte nuvarande trafikering för linje 2 och 3 är tre turer per timme redan från klockan 19 att utökas. Det innebär att delar av innerstaden bara får 20-minuterstrafik som bas. Detta är för dålig standard för att kunna anses vara stomtrafik och uppfyller inte heller trafikförvaltningens egna riktlinjer för stomtrafik i innerstaden enligt RiPlan. Trafikkontoret anser att återläggningen av stombusstrafikens trafikering på kvällstid är av särskild vikt och bör prioriteras.
Svar: Resandet i Stockholms innerstad hade inför de anpassningar som genomfördes under 2024 minskat med ca 30% jämfört med 2019. Trafikutbudet anpassades då till den resandeutvecklingen vi har sett i innerstaden den senaste tiden till följd av pandemin, påverkad bland annat av mer hemarbete. Trafikförvaltningen tillsammans med trafikutövaren arbetar kontinuerligt att se över resandet och att justera utbudet vid behov.

Trafikkontoret saknar också trafikering av de södra delarna av Stora Essingen. Linje 56 linjesträckning ändrades under förra året och trafiken till Stora Essingen drogs in. På Stora Essingen har avstånden blivit långa till befintliga hållplatser och tillgängligheten till dessa områden är för dålig. Kontoret vill trycka på vikten av att linje 56 åter förlängs till Stora Essingen så snart möjlighet finns, alternativt att andra lösningar presenteras för att minska avstånden.
Svar: Trafikförvaltningen tillsammans med trafikutövaren arbetar kontinuerligt att se över resandet beaktar synpunkten i vårt arbete för T28 samt trafikutvecklingsplan. Trafikförvaltningen noterar dock att befintliga gångavstånd till hållplatser och stomtrafik är inom trafikförvaltningens riktlinjer.

De tidigare neddragningarna av kollektivtrafiken i Norra Djurgårdsstaden har inneburit stora försämringar för både boende i området och för förutsättningarna för den fortsatta stadsutvecklingen. Möjligheterna till hållbart resande är en central del av stadsdelens miljöprofil och attraktionskraft. I avvaktan på genomförande av Spårväg City är busstrafiken avgörande för att etablera hållbara resvanor. Trafikkontoret påpekade redan förra året behovet av

en avsevärd förbättring i den kommande trafikförsörjningsremissen. Kontoret vill se konkreta förslag på hur trafiken i området kan förbättras.
Svar: Trafikförvaltningen tillsammans med trafikutövaren arbetar kontinuerligt att se över resandet beaktar synpunkten i vårt arbete för T28 samt trafikutvecklingsplan.

På sikt vill trafikkontoret föra dialog med trafikförvaltningen om att återinrätta lokal kollektivtrafik längs Linnegatan. Området mitt på Östermalm har idag, bortsett från tunnelbanan vid Östermalmstorg och Karlaplan långt till kollektivtrafik. Det finns även få tvärgående resmöjligheter med kollektivtrafiken i innerstaden, varför det är intressant att inleda en dialog kring hur närheten och tillgängligheten till kollektivtrafiken kan stärkas på sikt.
Svar: Trafikförvaltningen tackar för synpunkten och beaktar detta i framtagandet av den nya trafikutvecklingsplanen för nästkommande bussavtal.

Förvaltningen motsätter sig de sedan tidigare indragna turerna på linje 127 mellan Nockebyhov och Blackebergs gård vilket även har framförts i samband med tidigare års trafikremisser. Indragningarna har inneburit försämrad tillgänglighet till bland annat Mälarbackens vård- och omsorgsboende samt Ängbybadet. Förvaltningen har även i ett brev 2026-02-03 dnr BRO 2026/100 uppvaktat trafikförvaltningen på Region Stockholm med önskemål om att en badbuss ska trafikera Ängbybadet till sommaren 2026. Planerade bostadsprojekt i södra Blackeberg medför ett ytterligare behov av busstrafik längs den aktuella sträckan.
Svar: Mälarbackens vård- och omsorgsboende är fortsatt trafikerad av linje 113 som erbjuder koppling till Islandstorgets tunnelbanestation och vidare till Solna centrum.
Dagens linjesträckning av linje 127 med ändhållplats Nockebyhov på Ferievägen är ca 350 m promenad via en stig mot badplatsen. Att förlänga linjen till Ängbybadet är inte möjligt i dagsläget eftersom det saknas lämplig plats att vända bussen.
Trafikförvaltningen tillsammans med trafikutövaren arbetar kontinuerligt att se över resandet beaktar synpunkten i vårt arbete för T28 samt trafikutvecklingsplan.

Stadsdelsförvaltningen saknar information om återinförandet av linje 168, som ska trafikera sträckan mellan Gullmarsplan och Östberga.
Svar: Linjen infördes i augusti.

Enskede-Årsta-Vantörs förvaltningshus kommer från och med 2028 vara i Rågsveds centrum. Detta behöver beaktas i planeringen framåt eftersom det kommer skapa nya resebehov, framför allt för invånare i stadsdelar som inte ligger utmed gröna linjens Hagsätragren.
Svar: trafikförvaltningen tackar för informationen och ta med den i den framtida planeringen.

Från den 30 juli till den 1 augusti 2026 kommer Stockholm Prides festivalområde vara i Slakthusområdet, vilket kommer att generera stora flöden av besökare dagligen. Om evenemanget återkommer till området 2027 är det viktigt att trafikförvaltningen beaktar det i planeringen av den planerade avstängningen av tunnelbanans hagsätragren, och de ersättningsbussar som preliminärt ska gå mellan Gullmarsplan och Sockenplan eller Svedmyra.
Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten. Det ingår i Uppdragsavtalet för tunnelbanan att omvärldsbevaka och sätta in förstärkningstrafik om så behövs.

De föreslagna förändringar som berör Järva bedöms samtliga som positiva då det är frågan om utökad service. Förvaltningen vill dock understryka vikten av att stadsdelarna på södra Järva alltjämt behöver bättre kommunikationsmöjligheter till Barkarby, såväl till handelsplatsen som till den kommande kollektivtrafiknoden vid Barkarby station. En busslinje som trafikerar sträckan Spånga-Rinkeby-Tensta/Hjulsta-Barkarby station-Barkarby handelsplats bör utredas inom en snar framtid.
Svar: trafikförvaltningen tar med förslaget till kommande trafikutvecklingsmöten. Området kommer påverkas av både tunnelbanan och förbifartslinjer så ett upplägg måste harmonisera med kommande trafikförändringar om det ska vara aktuellt att genomföra.

Förvaltningen tillstyrker förslaget om att utreda förutsättningarna för kvartstrafik för pendeltågen mot Bålsta i samband med att regionaltågsstationen i Barkarby öppnar. Barkarby kommer även få tunnelbana inom ett par år och kommer att bli en mycket viktig nod för resande i närområdet. Det finns i dagsläget stora brister i möjligheterna att ta sig mellan de södra delarna av Järva och Barkarby och detta förslag kan bidra till att komma tillrätta med dessa Förvaltningen tillstyrker förslaget om att sätta in ett nytt tågpar (en avgång i vardera riktning) på tidiga vardagsmorgnar på sträckan Stockholm – Märsta – Uppsala för att underlätta för pendlare. Helenelund i Sollentuna är en viktig nod för pendlare i Järva och fler tidiga avgångar är positivt.

Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten.

Linje 133 är en central förbindelse och i praktiken en livlina för boende i Ekensberg, där alternativa kollektivtrafikalternativ saknas. Tidigare förändringar har inneburit glesare trafik, vilket försämrat tillgängligheten och riskerar ökat beroendet av bil. Mot denna bakgrund anser nämnden att turtätheten på linje 133 inte får försämras ytterligare. Vi ser gärna att linjen istället prioriteras för ökad turtäthet, särskilt i lågtrafik och på helger.
Svar: Trafikförvaltningen har noterat synpunkten och följer resandeutvecklingen på linje 133.

Vi vill också lyfta Buss 707 med koppling Fruängen-Skärholmen Tumba vars turtäthet minskat till 30-minuterstrafik. Detta skapar en mer otillgänglig kollektivtrafik i ett redan kollektivtrafiksnålt läge. Vi anser att turtätheten bör återgå till de nivåer som rådde 2022.
Svar: Det finns förslag som rör linje 707 och trafikförvaltningen kommer ta med dessa synpunkter till arbetet med trafikeringen i området.

Förvaltningen tillstyrker kapacitetsökningen genom Solberga. Den har länge varit efterfrågad, då det varit stora problem med trängseln på linje 142. Det framgår dock inte hur turtätheten påverkas på de andra sträckorna som får nya linjenummer.
Förvaltningen tillstyrker de nya bussförbindelserna Liljeholmen - Älvsjö samt Telefonplan - Gullmarsplan. De förbättrar möjligheten att resa utan byten mellan dessa målpunkter. Samtidigt kommer en del resenärer att påverkas negativt, genom att de kan tvingas till nya byten, framför allt resenärer på linje 144.
Förvaltningen avstyrker att busslinje 143 förlorar sina extraturer genom Älvsjö industriområde. Det är bra med en snabb förbindelse mellan Älvsjö och Högdalen, men Älvsjö industriområde har många arbetsplatser och behöver goda bussförbindelser eftersom det är långt och upplevs otryggt att gå från Älvsjö station.
Svar: Ändringen av linje 142 ingår i det paket ses över till T28. Älvsjö Industriområde har fortfarande en bussförbindelse som anses tillräcklig för resandet till och från området. Ändringen kommer att följas upp internt.

Förvaltningen vill särskilt lyfta att den tidigare indragna hållplatsen Jungfrugatan på busslinje 4 bör återinföras. Jungfrugatan var en av flera hållplatser längs med linjen som drogs in under 2022 med syfte att få bättre flyt

i trafiken och restidsvinster. Hållplatsen är dock en viktig knutpunkt på Östermalm där flera busslinjer möts och är därför viktig ur tillgänglighetssynpunkt, inte minst för äldre och småbarnsfamiljer.
Svar: Förändringen genomfördes som en del av uppsnabbningen av linje 4. Trafikförvaltningen tackar för synpunkten och tar med det i vidare arbete.

Enligt förvaltningen är det även problematiskt att busslinje 57 inte längre trafikerar Sveavägen. ABF-huset på Sveavägen är exempel på en plats som fått försämrad bussförbindelse till följd av detta, vilket medfört att vissa seniorer inte kunnat ta del av verksamhetens utbud av kurser och föreläsningar. Även indragna hållplatser och turer på busslinje 516 har påverkat tillgängligheten till Sveavägen.
Svar: Busstrafiken på Sveavägen drabbas regelbundet av framkomlighetsproblem, särskild under rusningstid, vilket påverkar punktligheten och tillförlitligheten I södra änden av Sveavägen finns det tunnelbanan som alternativ.

Sundbyberg

Paketlösning linje 113, 501, 505, 506 och 512
Sundbybergs stad ser i grunden positivt på ambitionen att utveckla busstrafiken i stråket Solna–Sundbyberg–Spånga och att skapa fler bytesfria resor inom området. Särskilt positivt är att linje 501 föreslås få en utökad funktion via Ör samt att linje 505, genom förlängningen till Spånga, kan bidra till fler direkta resmöjligheter inom och mellan västra, centrala och norra Sundbyberg.

Samtidigt vill staden framhålla att den föreslagna avkortningen av linje 506 innebär en tydlig förändring i reserelationen mellan Hallonbergen och Karolinska området, där resenärerna hänvisas till byten som inte finns idag. Förslaget innebär att antalet avgångar mellan Hallonbergen och Sundbybergs centrum minskar och det är därför viktigt att avgångarna synkas mellan 504 och 506. Förslaget innebär att antalet avgångar mellan Hallonbergen och Sundbybergs centrum minskar. Det är därför än mer angeläget än tidigare att justera avgångarna för linjerna 504 och 506. I dagsläget avgår de två linjerna med marginell tidsskillnad från Sundbybergs station mot Hallonbergen, vilket gör väntetiderna längre än de behöver vara. Detsamma gäller även motsatt riktning mot Sundbyberg. Det är också viktigt att trafikförvaltningen noggrant analyserar konsekvenserna av en kortare 506, särskilt för resenärer med målpunkter inom vård och arbetsplatser i Karolinska-området.

Förlängningen av linje 113 till Karolinska kompenserar för bortfallet men bytespunkterna måste fungera väl och bytena måste vara tydliga, trygga och effektiva. Staden efterfrågar ett förtydligande kring hur vändning vid Gjuteribacken ska tolkas.
Svar: Antalet avgångar mellan Hallonbergen och Sundbybergs centrum kommer att vara likvärdiga, då linje 605 förlängs från Danderyds sjukhus till Sundbyberg genom Hallonbergen. Trafikförvaltningen kommer att följa utvecklingen av förändringspaketet tillsammans med trafikutövaren och justerar exempelvis avgångstider vid behov.
Vändning vid Gjuteribacken avses att insatsturerna kommer att ha hållplats Gjuteribacken som start-/sluthållplats, sedan tomkör bussen vidare.

Nattbuss 196
Sundbybergs stad ser positivt på att flexibla nattstopp införs, men konsekvenserna för resenärer i Duvbo bör följas upp, eftersom vissa hållplatser utgår.
Svar: Linje 196 i dagsläget inte är föremål för nästa införande av flexibla nattstopp; det fortgår utredningar och dialog med trafikutövarna i vidare införande av konceptet. Trafikförvaltningen tackar för synpunkten och beaktar detta i vidare arbete.

Sundbybergs stad anser att trafikutbudet på linje 155 bör utökas. Att linjen i dag endast trafikeras i högtrafik framstår som otillräckligt, särskilt mot bakgrund av att linjen trafikerar ett strategiskt viktigt tvärgående stråk, inklusive Tvärbanans kommande sträckning, samt bidrar till kopplingen mot Kista. Staden ser därför ett behov av att linjen utvecklas till att trafikeras under en större del av trafikdygnet.
Svar: Trafikförvaltningen tackar för synpunkten och beaktar detta i kommande arbete för trafikutveckling och eventuella anpassningar inför öppnande av Kistagrenen.

Södertälje

En bussförbindelse mellan Lill-Ahl i Enhörna kommundel till Nykvarn, för att möjliggöra fler resor för Enhörnabor med Mälartåg från Nykvarn. Exempelvis genom en förlängning av busslinje 778 och 782 som idag trafikerar mellan Nykvarns station och Sundsvik. Redan idag reser många med bil från Enhörna till Nykvarns station, och incitamentet kommer att öka ytterligare om ett pilotprojekt med SL-taxa genomförs. Det finns även barn och unga i Enhörna

som går i grundskola eller gymnasieskola i Nykvarn, men idag saknar möjligheten att resa kollektivt utan ett byte i Södertälje centrum.
Svar: Trafikförvaltningen är medvetna om synpunkten, det finns inga planer idag på att förlänga linje 778 och 782

Fortsatt utveckling av Mörkötrafiken, där det som i första hand efterfrågas är att lunchpausen tas bort för att möjliggöra resor under hela dagen.
Svar: Mörkötrafiken kommer att ses över i löpande dialog samt med nya trafikutövaren VR

Södertälje kommun är positiva till att fortsätta utveckla konceptet med anropsstyrd trafik i kommunen och ser att det finns fler platser som kan vara väl lämpade för detta, exempelvis Enhörna kommundel.
Svar: Trafikförvaltningen utreder för närvarande lämpliga områden för genomförande av pilotprojekt med anropsstyrd trafik, dialog om lämpliga områden i kommunen för eventuell anropsstyrd trafik kan föras i lämpliga forum och ses över i framtida trafikutveckling

Ökat turutbud på linje 784 mellan Järna station och Södertälje centrum, vilket kan stärka Järna station som ett lokalt resecentrum.
Svar: Trafikförvaltningen ser idag att resandeunderlaget inte motiverar tätare trafik på linjen.

Tyresö

För Tyresös kommuns barn och unga är kollektivtrafiken ofta nödvändig för att kunna ta sig till och från skolan på morgon och eftermiddag på egen hand. Linjer som till stora delar tillgodoser detta behov är därför extra viktiga att de också fungerar med skolornas start- och sluttider. Kommunen förslår därför att parterna vid lämplig tidpunkt samordnar sig inför varje hösttermin/tidtabellsjustering, för att i största möjliga mån hitta en anpassning för särskilt viktiga stråk. För kommunens del läggs scheman ofta sent på vårterminen, innan sommarledigheterna.
Svar: Trafikförvaltningen har startat en dialog i frågan tillsammans med trafikutövare och kommun och ser gärna över detta på trafikutvecklingsplansmöte med mera för att hitta möjligheter att kunna matcha skoltider bättre till T28 och framåt

Efter pandemin har kollektivtrafikresandet i viss utsträckning blivit mer oförutsägbart och belastningen över veckodagarna mer ojämn. Trots detta är det oerhört viktigt att trafikförvaltningen, även under rusningstid, kan erbjuda resenärer sittplatser på sträckor där den skyltade hastigheten är 70 km/h eller mer. Detta så att trängselkravet kan uppfyllas och säkerheten för alla resenärer säkerställas. Det gäller alla berörda busslinjer.
Svar: Trafikförvaltningen instämmer i att trängselkravet ska efterlevas och med anledning av det utvärderas trafikutbudet löpande, med fokus på trängsel och turtäthet, för att identifiera vilka eventuella anpassningar som kan komma att behöva göras. Ståplatsutnyttjande följs även upp löpande via rapporter från trafikutövaren

Linje 803
Tyresö kommun är mycket positiv till förstärkta tvärkopplingar, ett förbättrat kollektivtrafikutbud för fritidsresande, samt förstärkta pendlingsmöjligheter till och från Stockholm.
Svar: Den föreslagna förändringen för 803 genomförs till T27, vi tar med oss återkopplingen och synpunkten framåt.

Linje 814
Tyresö kommun är positiv till en förstärkt kollektivtrafik i Lindalen, och i framtiden planeras bland annat ett hållplatsläge på Grustagsvägen för att kollektivtrafikförsörja det nya verksamhetsområdet i Lindalshöjden. Eftersom detta ännu inte är på plats skulle kommunen i nuläget istället önska en körväg via trafikplats Hedvigslund, Skrubba Malmväg, Bollmoravägen, Linblomsvägen (som har hållplats Linblomsvägen där dagens linje 816, 821 och 890 redan stannar), Töresjövägen och sen Grustagsvägen för vidare anslutning till Nacka kommun. På det sättet finns potential till ökat resande även från Tyresö kommun redan nu.
Svar: Frågan diskuterades med kommunen på Trafikutvecklingsplanemöte den 2/9. Den sträckningen är inte aktuell i dagsläget.

Linje 817
Genom medborgarsynpunkter (se bilaga 1) är det tydligt att bussen med dagens upplägg inte tillmötesgår de behov som resenärerna har, varför bussen heller inte nyttjas. Detta leder till försämrade möjligheter att uppnå en högre kollektivtrafikandel, liksom förlorade biljettintäkter. Tyresö kommun menar att lösningen på detta inte är att införa anropsstyrda turer, utan har istället följande önskemål:

• En bättre integrerad linje med det övriga linjeutbudet för att möjliggöra byten på fler platser än enbart Tyresö kyrka. Skytteltrafiken som dagens upplägg har synkas heller inte med dagens linje 875, vilket ger upphov till orimligt långa väntetider med uteblivna resor eller val av andra färdsätt som följd.
• Anpassa utbudet efter resenärernas behov på morgon, kväll och helger.
Svar: Trafikförvaltningen, kommunen och trafikutövare är medvetna om synpunkten och har en aktiv dialog i frågan, under T27 ses det nu över att göra utökningar på 817 för att se om resandet förändras, om resandet ökar kan det finnas möjligheter att behålla mer trafik än det som finns i nuläget inför T28 och framåt.

Linje 840
Tyresö kommun ser positivt på att en etapputveckling sker för linje 840 som är mycket viktig för det mellankommunala resandet. Vidare ser kommunen också fram emot den uppföljning på justeringar som görs under våren 2026 utanför trafikförändringsremissen med översyn av linjens tidhållning och nya elfordon. För Tyresös många ungdomar som går i skola i Nacka kommun är linje 840 särskilt viktig. Det är avgörande att den fungerar smidigt med pålitliga avgångar under rusning för- och eftermiddag. Kommunen får i dagsläget in synpunkter om bussar som passerar elever utan att stanna, och osäkerheten detta medför är påfrestande. Att utöka turerna, eller se över kompletterande turer med linje 821 och linje 401 är önskvärt. Kommunen tillhandahåller gärna kartmaterial och statistik för elevernas resvägar och målpunkter i en fördjupad dialog om åtgärder.
Svar: Frågan är kommunicerad till trafikutövare i området, Nobina för 840 och VR för 821 och 401 och dialog har förts gemensamt med kommunen, exempelvis i trafikutvecklingsplansmötet. Dialog om åtgärder och utveckling ska fortsätta

Linje 819 är en tvärgående linje med mycket viktig funktion som inomkommunal länk, varför den också nyttjas för lokala resor dagtid. Kommunen önskar att denna stärks, samt att tidpassningen mot linje 840 i Tyresö C ses över. Likaså önskas om möjligt en justering av avgångstider från Tyresö skola ut till Brevik, då de flesta elever slutar heltimme och bussen avgår för kort tid efter för att hinna med.
Svar: Trafikförvaltningen, kommunen och trafikutövare har en aktiv dialog i frågan, passningar till t.ex. skoltider ses över för T28 och framåt

Linje 805

Linjen är en viktig direktkoppling för hela Brevik till centrala Stockholm, men fyller också ett lokalt resandebehov för skolelever. För att bättre kunna fungera som just skolbuss, önskas en anpassning av linjens avgångstider från Tyresö skola till Brevik för att passa mot när de slutar, vilket ofta är varje heltimme mellan kl. 14-16.
Svar: Trafikförvaltningen, kommunen och trafikutövare har en aktiv dialog i frågan, passningar till skoltider ses över för T28 och framåt

Linje 820
Linjen är en viktig lokal linje som körs med mindre fordon och trafikförsörjer området under dagtid. För att utöka resenärsunderlaget önskar kommunen en anpassning till områdets skolor för att möjliggöra barn och unga att själva eller i sällskap också ta sig till skolan. Kommunen tillhandahåller gärna underlag för start- och sluttider för Sofiebergsskolan samt Fornuddens skola. I huvudsak rör det sig om skolstart kl. 8 och hållplatserna Ängsvägen och Sofiebergsskolan. För motsvarande anpassning på eftermiddagarna lämnar eleverna oftast skolan från kl. 14.30 fram till kl. 17. Om möjligt ser kommunen gärna att denna justering görs redan till sommartidtabellen.
Svar: Trafikförvaltningen, kommunen och trafikutövare har en aktiv dialog i frågan, passningar till skoltider ses över för T28 och framåt.

Täby

Prioriterade saknade kopplingar för Täby kommun på kort sikt
Täby kommun ser ett behov av utvecklad kollektivtrafiken i följande relationer:
• Skarpäng – Roslags-Näsby – Danderyds sjukhus
• Sydöstra Täby – Täby Simhall
• Hägernäs strand – Danderyds sjukhus
• Näsbypark – Täby Centrum
• Centrala delarna av Gribbylund – Danderyd
• Ullna strand – Arninge station
• Busstrafik till Broby gård
• Fler lokala busslinjer till Roslagsbanans stationer
Svar: Dialog pågår med kommunen om dessa saknade kopplingar på planeringsmöten och trafikutvecklingsplans möten.

Broby Gård är ett boende för personer med demenssjukdom beläget vid Frestavägen i Täby kyrkby. Idag finns det ingen möjlighet för besökare eller

anställda att ta sig med kollektivtrafik till Broby gård. Därför föreslår kommunen att befintlig linje 687, som går mellan Vallentuna och Kista centrum, mellan kl. 09:00 och 15:00 ska trafikera Frestavägen i stället för Norrortsleden. En möjlig alternativ lösning är anropsstyrd trafik.
Svar: Dialog pågår med kommunen om vilken typ av trafikering som skulle passa att ha i området och vilka målpunkter som är viktiga för resenärerna.

Täby kommun vill även framföra att halveringen av antalet avgångar från Ensta station och Visinge station under rusningstrafik, som infördes i december 2024, är oacceptabel. Förändringen har medfört att det är svårt för resenärer från dessa stationer att få plats på de avgångar som trafikeras, vilket försämrar tillgängligheten och resandekvaliteten. Täby kommun har dessutom investerat i infartsparkering vid Visinge station, för såväl bil som cykel. Den minskade turtätheten innebär att dessa anläggningar inte nyttjas i avsedd omfattning, samtidigt som belastningen på andra parkeringslösningar i området ökar.
Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten, men avser inte att genomföra några förändringar till T27. När trafikkoncept 4+4S införs kommer trafiken vid dessa stationer att öka till fyra avgångar per timme.

Täby kommun anser att nattrafiken på Roslagsbanan under helger ska prioriteras
bland annat genom att utöka trafiken till kl. 03:15 på helgnätter.
Svar: Trafikförvaltningen bedriver ingen nattrafik på lokalbanorna.

Arninge och Hägerneholm utvecklas med både nya bostäder och verksamheter. Redan idag finns ett äldreboende på Hägerholmsvägen och ytterligare ett kommer öppna om något år. Det innebär ytterligare två relativt stora arbetsplatser i området, förutom restaurang, skola med mera. Företagarna i området efterfrågar utökad busstrafik, främst under helgerna (morgon och kväll) så att det är möjligt att åka kollektivt till och från arbetsplatserna.
Svar: Områden som kommer att utvecklas under några år framåt tas upp på både planeringsmöten och trafikutvecklingsplanen. För företagen och skolan som vill ha mer trafik får kommunen gärna återkomma med vilka tider företagen har skift och skolans start- och sluttider.

Att stärka kollektivtrafiken väster ut från Täby mot bland annat Kista, Solna och Sundbyberg är viktigt. Därför är Täby kommun positiv till att linje 605 förlängs från Danderyds sjukhus till Sundbyberg. Redan idag finns linje 687, som är en renodlad pendlarlinje på vardagar, mellan Vallentuna/Täby kyrkby och Kista.

För att ytterliga öka linjens attraktivitet anser Täby kommun att antalet avgångar bör öka till 15- eller 20-minuterstrafik. Det är också viktigt att säkerställa att linjen även framåt har korta restider på sträckan. Det är positivt för resenärerna från västra Täby att linje 613 går mellan Danderyds sjukhus och Kista arbetsområde. Täby kommun vill dock betona att linjen kan göras snabbare genom att den dras via Roslags-Näsby station, den planerade motorvägshållplatsen vid Danderyds gymnasium längs E18 och vidare till Danderyds sjukhus.
Svar: Förslaget för linje 605 kommer att genomföras till T27. Förslaget på att snabba upp linje 613 är en dialog vi kan fortsätta ta upp på trafikutvecklingsplanen då motorvägshållplatsen vid Danderyds gymnasium inte är färdigställd.

Upplands-Bro

Behov av förbindelse mellan norra kommundelarna och Bro
Idag försörjs de norra kommundelarna med linje 557 eller 558 mellan Håtuna kyrka och Kungsängen via Håbo-Tibble samt linje 579 mellan Arlanda och Bålsta via Håtuna. Vi vidhåller fortfarande 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 torg, vårdcentral, handel, fritidsanläggningar med mera.

Precis norr om E18 finns sedan några år både en biogasanläggning och en kraftvärmeanläggning intill den sedan länge etablerade regionala återvinnings- och behandlingsanläggningen. Och söder om E18 vid Bro trafikplats utvecklas ett nytt verksamhetsområde, Klövberga. Detta förstärker behovet av bussförbindelse mellan Bro och de norra kommundelarna.
Svar: Trafikförvaltningens översyn av linjenätet är löpande och pågår i dialog med kommunen och trafikutövaren. Trafikförvaltningen ser idag inget större behov av direktförbindelse mellan de olika kommundelarna. Dialog pågår angående verksamhetsområde Klövberga, dialogen berör att vid framtida utveckling eventuellt förlänga 555.

Vi vill påminna om dagens brister i passningen mellan busslinje 579 och 557/558. Det gäller bland annat hållplats Killinge. Denna bristande samordning är olycklig då bussarna faktiskt delvis trafikerar samma hållplatser och en samordning skulle ge bättre förbindelser med kollektivtrafik för landsbygdsresenärerna som idag har ett begränsat reseutbud.

Svar: 557/558 har passning till pendeltåget som styr tidtabellen, därav kan inte vilken justering som helt göras. 579 har passning till pendeltåg i Märsta, vilket styr tidtabellen där.

Det skulle behövas senare kvällsturer på linje 557 och 558 på sträckan Livgardet–Håtuna. Idag går den senaste turen från Kungsängen till Håtuna klockan 20.02 på vardagar och 20.16 på helger. Senare turer skulle underlätta för barn och ungdomar och andra icke bilburna att delta i olika fritidsaktiviteter.
Svar: Trafikförvaltningen noterar önskemålet, dialog kan föras i dialog med Trafikförvaltningen och kommande trafikutövare till T28 och framåt.
När det gäller anropsstyrd trafik skulle det vara intressant att få ta del av Trafikförvaltningens erfarenheter från andra områden. Det kanske skulle gå att hitta förbättringar för våra mer glest befolkade områden på landsbygden. Vi noterar att Trafikförvaltningen i svaret på förra årets remissynpunkter skriver att man har planer på att studera möjligheterna till att ha anropsstyrd trafik och planerar att involvera kommunen i detta arbete. Det ser vi fram emot att få höra mer om.
Svar: Trafikförvaltningen utreder för närvarande lämpliga områden för genomförande av pilotprojekt med anropsstyrd trafik, dialog om lämpliga områden i kommunen för eventuell anropsstyrd trafik kan föras i gemensamma forum och ses över i framtida trafikutveckling

Det är viktigt att de tvärförbindelser som föreslås i kollektivtrafikplanen realiseras på ett sådant sätt att restiderna verkligen blir kortare än med motsvarande resor idag. Vi ser bland annat fram emot den föreslagna tvärgående expressbussen (linje H) mellan Barkarby och Täby via Kallhäll och Upplands Väsby. Den bör innebära en förbättring för Upplands-Bro. En direkt tvärförbindelse mellan Bro/Kungsängen och Ostkustbanan skulle naturligtvis underlätta resandet ytterligare. En sådan direktförbindelse skulle dessutom skapa ett alternativ till pendeltåget för kollektivtrafikresor till platser utanför kommunen. Idag saknas alternativa färdvägar helt, vilket är ett stort problem vid störningar i pendeltågstrafiken.
Svar: Expressbusslinje H Barkarby-Jakobsberg-Kallhäll-Upplands Väsby är beroende av
att Järfälla kommun bygger en ny bro över Mälarbanan norr om Jakobsberg. För närvarande pågår ingen planering av en sådan bro. Trafikförvaltningen har utrett andra möjligheter att förbättra förbindelserna från Upplands Bro och Järfälla till Upplands Väsby, Arlanda och Uppsala. Trafikförvaltningen planerar fortsatta studier i denna fråga.

Större störningar i pendeltågstrafiken har länge drabbat resenärer till och från Upplands-Bro hårt på grund av avsaknaden av alternativa färdvägar med kollektivtrafik. Situationen förvärrades ytterligare när direktbuss 554 drogs in för ett par år sedan. Kommunen ser därför behov av en ny bussförbindelse till Kallhäll och gärna även Jakobsberg och Barkarby. Detta skulle öka resenärernas trygghet med att kunna ta sig dit de ska.
Svar: Trafikförvaltningen har för närvarande inga planer på att införa någon sådan linje. När pendeltågstrafiken ställs in ska ersättande busstrafik sättas in.

Upplands Väsby

Utökad turtäthet på linje 560 mellan Bredden och Upplands Väsby station går i linje med ett av de utvecklingsområden som Trafikförvaltningen har att förhålla sig till enligt inriktningen för trafikförändringarna till T27, beakta behov av arbetsresor till större arbetsplatser, även på obekväma arbetstider, för att underlätta för resenärerna och minska bilberoende i samverkan med kommun och arbetsgivare för att identifiera gemensamma åtgärder. I flera år har Upplands Väsby påtalat behov av utökad turtäthet på linjen och att passning med Uppsalatåget är efterfrågat på just denna linje. Det har satts in ett fåtal extra korta turer på linjen för att avhjälpa trängseln ombord framför allt under morgontimmarna när linjen är hårt belastad av skolelever. Dessa extra turer kan endast ses som kapacitetsåtgärder och inte åtgärder som leder till att fler resenärer attraheras. Linje 560 har potential för arbetspendlare i stråket eftersom den passerar genom flera arbetsplatsområden, arbetspendlare är en resenärsgrupp som i dagsläget riskerar utkonkurreras av skolresandet på grund av den glesa trafiken i stråket. Även helger finns potential till utveckling, idag har linjen timmestrafik under helg.
Svar: Dialog pågår inom ramen för trafikutvecklingsplansmöten en dialog gällande utvecklingen av linje 560.

Mot bakgrund av Region Stockholms regionala utvecklingsansvar är det angeläget att kollektivtrafikplaneringen i större utsträckning beaktar näringslivets behov, arbetsmarknadens funktion och förutsättningarna för hållbar regional tillväxt. De föreslagna trafikförändringarna förefaller utgå från resmönster kopplade till bostadsområden och traditionell arbetspendling. Upplands Väsby är även en betydande arbetsplatskommun med flera större arbetsgivare inom handel, logistik och service där verksamheter bedrivs under stora delar av dygnet.

Svar: Trafikförvaltningen uppmuntrar kommunen att ta upp mer konkreta tider och områden som idag saknar möjlighet för arbetspendling under antingen planeringsmötena eller på arbetsmötena för trafikutvecklingsplanen.

Utöver de föreslagna förändringarna som remissen innehåller, och behov av utökad trafik på linje 560 enligt ovan, ser kommunen att följande satsningar på kollektivtrafikförbindelser har potential att förbättra resiliensen i systemet, öka kollektivtrafikandelen, korta restider i jämförelse med bil och öka kollektivtrafikresandet för handelsresor:

- Förläng 560X till Barkarby i samband med att tunnelbanan öppnar för trafik (förbättrad resiliens, kollektivtrafik för handelsresor)
- Koppling mellan Upplands Väsby och Märsta/Arlanda som ett alternativ till pendeltåg (förbättrad resiliens, ökad kollektivtrafikandel)
- Förbättrad koppling på tvären i södra kommundelen, via Norrortsleden till Sollentuna (förbättrad resiliens, kortare restider jämfört med bil)
- Koppling till Häggvik som ett alternativ till pendeltåg (förbättrad resiliens, kollektivtrafik för handelsresor)
- Snabbare resmöjlighet mellan Fresta och Upplands Väsby station (kortare restider jämfört med bil)

Svar: Linje 560 och 560X möjliggör idag alternativa resvägar när pendeltågets Uppsala/Märsta-gren har störningar. Angående förbindelser till Barkarby handelsområde så finns, förutom byte till pendeltåget i Kallhäll möjligheter att byta till busslinje 550 som går direkt till handelsområdet. Angående önskemålet om direkt förbindelse till Märsta/Arlanda så fanns en sådan linje tidigare. Linjen lades dock ned pga. för litet resande. Att ha busslinjer parallellt med pendeltåget strider dessutom mot trafikförvaltningens riktlinjer. Angående Sollentuna så ser trafikförvaltningen inget större behov av förbättrade förbindelser dit pga. att pendeltåget går dit. Med den nya stationsentrén i Häggvik förbättras möjligheterna att ta sig till Häggviks handelsområde. Synpunkten om Fresta kan förslagsvis tas upp på kommande planeringsmöte.

Buss 565 och 565X behövs för att erbjuda ett attraktivt alternativ till bilen för alla som jobbar i eller besöker Bredden. Upplands Väsby kommun har konsekvent lyft betydelsen av linje 565 och 565X för region Stockholm och fortsätter med det till den dag som linjerna är åter på plats.
Svar: Linjerna 565 och 565X var parallellgående med pendeltåget och att ha kvar linjerna strider därmed med trafikförvaltningens riktlinjer.

Angående förslaget på linje 536 ser kommunen att det är bra att det ligger ett förslag som adresserar kommunens tidigare synpunkter om trafiken väster om järnvägen. Den enkelriktade trafiken är ineffektiv och skapar långa resvägar i ena riktningen. I samband med den bebyggelseutveckling som kommunen driver finns möjlighet att ta ett helhetsgrepp om trafiken på västra sidan. Kommunen bedömer dock att infrastrukturåtgärder inte kommer att kunna vara genomförda till trafikstart i T27 men ser fram emot ett fortsatt tätt samarbete med Trafikförvaltningen i frågan.
Svar: Trafikförändringen kommer att genomföras när infrastruktur färdigställs och är godkänd av trafikförvaltningen.

När linje 565 och 565X lades ner i samband med T22 omfördelades resurserna till bland annat förstärkningar på linje 531 som fick 7,5-minuterstrafik under förmiddagsrusningen mot Upplands Väsby station och från Upplands Väsby station under eftermiddagsrusningen. Trafikförvaltningen tog bort dessa insatta turer i T24 då resandeunderlaget ansågs för lågt. Kommunen menar fortfarande att resandeunderlaget för linje 531 successivt kommer att öka framför allt i de östra delarna i och med att området Wijk-Oppgård byggs ut och vill poängtera att trafikeringen på linje 531 gavs en alltför kort utvärderingsperiod. Även kvällstid finns behov av utökad trafik för att försörja området.
Svar: Trafikförvaltningen tillsammans med trafikutövaren arbetar kontinuerligt att se över resandet och justera utbudet vid behov.

Avslutningsvis efterfrågar kommunen förbättrat underlag i remissen. Analyser av trafikförändringarna på lokal nivå behövs och tydligare beskrivningar av effekter och konsekvenser, men även nyttor och hur föreslagna trafikförändringar bidrar till att uppnå uppsatta mål behöver beskrivas.
Svar: Trafikförvaltningen har som rutin att i vid vårens uppföljningsmöte i samband med utskick av trafikförändringsremissen erbjuda en fördjupad dragning av de föreslagna trafikförändringarna. I samband med en sådan dragning kan exempelvis resandestatistik och andra underlag som skapar bättre förståelse för de avvägningar som ligger till grund för föreslagna trafikförändringar presenteras.

Vallentuna

Roslagsbanan behöver fortsatt utvecklas och i ett första steg få fler tåg under rusningstrafiken för att möta utvecklingen i kommunen. Under högsommarperioden behöver turtätheten utökas till 3 tåg i timmen under

mellantrafiken. Så snart förutsättningarna finns på plats behöver även turtätheten ökas mot Kårsta. Det skapar förutsättningar för en mer grundläggande mobilitet för invånare genom exempelvis passning mellan landsbygdsbussar och Roslagsbanans stationer.
Svar: Trafikförvaltningen har noterat att resandet är högt i mellantrafiken på sommaren och kommer därför utreda frågan.

Linje 608 behöver finnas kvar både idag och på lång sikt som komplement till Roslagsbanan.
Svar: Trafikförvaltningen tackar för synpunkten.

Kommunen har fått in en del synpunkter på förra årets förändring. Restiderna behöver följas upp under året. För att kunna förbättra restiderna i rusning mellan Vallentuna och Sollentuna/Kista behöver några av turerna på linje 687 få snabbare restid mellan Vallentuna och Sollentuna i rusningstrafik.
Förutom detta föreslår kommunen att linje 687 förlängs till Rosengården för att få ett större lokalt upptagningsområde.
Svar: Tack för synpunkten och dessa frågor tar trafikförvaltningen vidare tillsammans med trafikutövaren.

Linje 530 behöver stanna vid busshållplats Norrgården då denna ligger mer centralt vid skolor samt starkare kopplingar till det lokala gång-, och cykelvägnätet. Inledningsvis, innan den nya hållplatsen på Väsbyvägen kommit till bör både Rosengården och Norrgården trafikeras. Att expressbussen skulle trafikera Norrgården var också det som initialt beslutades. Linje 530 behöver starta något tidigare i morgonrusningen samt ha en senare avgång runt 19- tiden.
Svar: Trafikförvaltningen kan se över behovet av att även ha stopp vid hållplats Norgården samt att utöka trafikeringstiden på linje 530.

Karby och Brottby har konkurrenskraftig kollektivtrafik mot Stockholm och mot Arninge. Kopplingen mot kommunkärnan Vallentuna är däremot bristfällig. Det är viktigt att trafiken mellan Karby/Brottby och Vallentuna stärks under hela dagen, kvällar samt helger. Denna trafik behöver också passas mot linjerna på E18 för att säkerställa en förbättrad koppling mot Norrtälje såväl vardag, kväll som helg. På sikt finns det även ett behov av mer kollektivtrafik vid verksamhetsområdet i Karby.
Svar: Resandeunderlaget motiverar inte mer trafik från Karby och Brottby till Vallentuna. Trafikförvaltningen kan se över möjligheterna till bättre

bytesmöjligheter på linje 665 till busstrafiken på E18. Linjen behöver dock ha passning med Roslagsbanan i Vallentuna vilket gör det svårt att även passa busstrafiken på E18.

Kommunen anser att 660 behöver förstärkas i rusning för att de områden som förlorade trafik när linje 687 kortades av, ska återfå samma turtäthet som tidigare. För att kunna möjliggöra tätare trafik till Gustavslund bygger kommunen om vändslingan och det är önskvärt att Trafikförvaltningen svarar upp med 30-minuterstrafik.
Svar: Trafikförvaltningen utvärderar kontinuerligt resandet och arbetar aktivt med att justera utbudet efter behov.

Kommunen förutsätter att turtätheten på linje 659 kommer att utvecklas för att fortsätta möta befolkningsutvecklingen i Kristineberg. Linjen bör gå i halvtimmestrafik samt trafikeras tidigare under morgonen, framför allt helger.
Svar: Linje 659 kommer från T27 utökas med 7 nya avgångar, där vissa är korta varianter mellan Kristineberg och Vallentuna som är anpassade till arbetspendling.

Gällande den anropsstyrda trafiken ser kommunen fram emot att få ta del av den fullständiga utvärderingen av konceptet. Det är viktigt att landsbygdstrafiken förbättras över tid. Det finns tre delar som går att införa redan till T27.
- Utveckla konceptet så att det är möjligt att resa under rusningstid
- Möjligt att beställa trafiken till flera platser, Lindholmen samt flera målpunkter inom Vallentuna tätort är lämpliga att börja med
- Helgtrafik och senare kvällstrafik skulle öka attraktiviteten på den anropsstyrda trafiken
- Konceptet för anropsstyrd trafik är fortsatt okänt och i syfte att stärka förtroendet för kollektivtrafiken och etablera nya vanor krävs en större kommunikationsinsats
- Det ska vara enkelt och det ska vara en satsning – inte avveckling.

Svar: Trafikförvaltningen ser över nuvarande trafiklösning inom sektorsutredningen som pågår.

Vaxholm

Linje 682

Remissen anger inte den föreslagna turtätheten på den föreslagna sträckningen. Det är viktigt att linjen trafikeras med minst en tur i vardera riktningen per timme på Vaxön, även under kvällstid. Att trafiken även omfattar kvällstid är viktigt för att säkerställa god tillgänglighet för boende och besökare samt möjliggöra arbetspendling och fritidsresor under kvällstimmarna.
Kommunen understryker samtidigt att det är av stor vikt att turtätheten på sträckan Överby – Engarn inte minskas jämfört med dagens trafikering.
Vidare är det av stor vikt att samordningen mellan linje 670 och 682 i Engarn säkerställs. Byten ska kunna genomföras smidigt och utan onödiga väntetider, särskilt under mellan- och lågtrafik. Bristande passning eller uteblivna anslutningar riskerar annars att medföra betydande väntetider i Engarn.
Svar: Linjen får ca 45-minuterstrafik till Vaxholm. Passningar till andra linjer vid Engarn anpassas utifrån arbetspendlings riktning.

Vaxholms stad ser positivt på förslaget att utöka det geografiska upptagningsområdet för kollektivtrafik på Rindö och Skarpö. Samtidigt vill kommunen understryka att ordinarie linjebussar fortsatt ska trafikera avgångar under morgon- och eftermiddagsrusning samt i direkt anslutning till skolstart och skolslut.
Vaxholms stad förordar att dynamisk trafiken införs med en försöksperiod som följs upp och utvärderas innan ett eventuellt permanent införande beslutas, med särskilt fokus på tillgänglighet, faktisk efterfrågan, restider samt hur hela reskedjan fungerar i praktiken.
Vaxholms stad påtalar att den tänkta sträckningen går över enskilda vägar, där en dialog med väghållare behöver initieras och föras av Region Stockholm.
Vidare föreslår kommunen att Region Stockholm bjuder in till ett möte med boende på Rindö och Skarpö inför att trafiken beställs, i syfte att informera och inhämta synpunkter från invånarna. Vaxholms stad deltar gärna i ett sådant möte och bidrar med lokal kunskap och dialog med berörda invånare.
Trafikförvaltningen uppmanas även att beakta de synpunkter som inkommit av föreningen Rindöborna.
Svar: Den föreslagna trafikförändringen kommer att genomföras till T27 och turer med hög belastning även på eftermiddagarna kommer att trafikeras av den ordinarie bussen. Dialog med kommunen angående den dynamiska trafiken pågår.

Tidigare har behovet av utökad kvälls- och nattrafik på Rindö lyfts. Idag avgår sista buss från Rindö Smedja mot Oskar-Fredriksborg kl. 23:06, både vardagar och helger. Det aktuella förslaget innebär en förlängning till kl. 23:30.

Kommunen ser gärna ytterligare förlängning av kvällstrafiken, så att boende på ön kan resa hem från exempelvis kultur- och nöjesaktiviteter på kvällen i Stockholm eller på Vaxön. Trafiken ska förlängas till minst kl. 00:10 för att passa med färjan från Vaxholm med avgång 00:00. Även utökad morgontrafik med tidigare turer är önskvärd.
Svar: Trafikförvaltningen tackar för de konstruktiva synpunkterna, tittar vidare på dessa och välkomnar en fortsatt dialog om detta på arbetsmötena för trafikutvecklingen. Trafikförvaltningen instämmer i att fungerande passning är viktig för kollektivtrafikens attraktivitet.

För att främja kollektivtrafikresande och erbjuda ett attraktivt och konkurrenskraftigt alternativ till bilen, anser kommunen att direktbussar från Rindö till Arninge och Danderyds sjukhus är önskvärda. Detta skulle ge goda pendlingsmöjligheter till arbetsplatser i nordöstra och västra regionen, dit flera vill arbetspendla.
Svar: Det skulle då innebära parallellgående trafik med stombussen som har god kapacitet och hög turtäthet vilket inte är i linje med trafikförvaltningens riktlinjer.

Slutligen vill Vaxholms stad särskilt betona att passningen mellan buss 670 och 688 samt mellan busstrafiken och vägfärjan till och från Rindö måste fungera väl. Detta gäller även inom ramen för den dynamiska trafiken.
Svar: Dialogen har tagits upp med kommun och trafikutövaren och justeringar har gjorts för att förbättra passningarna regelbundet under 2026.

Kommunen är mån om att trafiken till Kastellet bibehålls, för att underlätta pendlingen för de som arbetar där.
Svar: Tack för input. Trafiken till Kastellet har succesivt utökats efter att ha behövt reducerats på grund av rådande kajombyggnad och omledning av trafiken genom östra sundet.

Vaxholms stad föreslår att buss 680 görs om till en expresslinje. Det innebär att hållplatserna Polackstorp, Ladvik, Nibble, Bullerholmen och Östra Ryds kyrka dras in, och att bussen enbart stannar vid bytespunkten Kulla vägskäl mellan Vaxholm och Arninge station.
Syftet är att korta restiden och göra linjen mer attraktiv för pendlare. De aktuella hållplatserna ligger på vägavsnitt med hastighetsbegränsning på 80 km/h (och 60 km/h i vissa uppförsbackar), vilket gör att varje stopp orsakar en oproportionerlig tidsförlust i förhållande till det mycket låga antalet resenärer

vid dessa hållplatser. Behovet täcks redan av linje 670, som har minst 15-minuterstrafik under rusningstid. Engarn som har Vaxholms största pendlarparkering är en naturlig påstigningspunkt för expressbussen.
Svar: Trafikförvaltningen ser inget behov av att omvandla linje 680 till en expressbusslinje. Däremot ser vi gärna en dialog om att låta linje hoppa över hållplatser.

Linje 699 och nattrafik på Resarö och Vaxön
Idag avgår, natt mot lördag och söndag, en tur vid 00.05 från Stockholm till Vaxholm med byte från 670 till 682 vid Engarn mot Resarö. Därefter är nästa tur kl. 02.10 (699), kl. 03.19 (699) och kl. 04.19 (699). På vardagar avgår en tur kl. 02.18 (699) från Tekniska Högskolan mot Vaxholm. Vaxholms stad ser ett behov av att förstärka nattrafik till kommunen.
Vidare bör nattrafiken på Resarö förlängas till Överby. Det ska vara möjligt för boende i samtliga delar av ön att resa hem med kollektivtrafik utan att behöva gå en extra sträcka om cirka 1,7 kilometer under nattetid. Detta är en viktig fråga ur både tillgänglighets- och trygghetsperspektiv.
Svar: Till T27 får linje 699 ytterligare två avgångar till och från Vaxholm samtliga nätter och dialog pågår om önskemålet att förlänga linjen till Överby.

Kommunen ser gärna att fler turer på linje 689 går hela vägen till Gustavsberg, så att direkttrafiken mellan Tynningö och Gustavsberg utökas, särskilt under rusningstider. Detta skulle stärka tillgängligheten och underlätta pendling för boende och arbetspendlare i området, framför allt under vinterperioden när sjötrafiken är begränsad.
Kommunen vill också trycka på att det är viktig att utrafikförvaltningenörarna för lokalbuss på och båttransport till Tynningö har en nära dialog, för att säkerställa matchning vid trafikbyte, särskilt vid försening av endera part. Detta då alternativa transporter på ön saknas.
Svar: Just nu pågår ett arbete med att nytt trafikupplägg i Värmdö mellan trafikförvaltningen, Kommunen och TU där behovet av att utveckla den lokala busstrafiken på Värmdö. Dessa åsikter kan lyftas och ses över i detta arbete.

Värmdö

Förvaltningen bedömer att avsaknaden av föreslagna trafikförändringar i Värmdö inte är förenlig med Trafikförvaltningens uttalade inriktning för T27. Kommunen är en pendlingskommun med måttlig befolkningstillväxt, kopplad till pågående exploatering och omvandling av fritidsboenden till

permanentboenden. Behovet av en väl fungerande och utvecklad kollektivtrafik är därmed stort, inte minst då kommunen saknar spårtrafik och är helt beroende av busstrafik och sjötrafik. Särskilt behovet av stärkt lokal tillgänglighet och förbättrade tvärförbindelser för busstrafiken inom kommunen bedöms ligga i direkt linje med Trafikförvaltningens prioriteringar, men återspeglas inte i förslaget för T27.
Svar: Just nu pågår ett arbete med att nytt trafikupplägg i Värmdö mellan trafikförvaltningen, Kommunen och TU där behovet av att utveckla den lokala busstrafiken på Värmdö. Dessa åsikter tas med fördel med i detta arbete.

Värmdö lyfter återigen behovet av en evidensbaserad och långsiktig trafikutvecklingsplan med tillräckliga resurser för såväl lokala resor som arbetspendling till Stockholm och Nacka. Detta har Värmdö tidigare lyft i sitt yttrande för T26. Vidare behöver Trafikförvaltningen tydliggöra sitt ansvar för grundläggande mobilitet även i områden med lägre marknadspotential.
Svar: Just nu pågår ett arbete med att nytt trafikupplägg i Värmdö mellan trafikförvaltningen, Kommunen och TU där behovet av att utveckla den lokala busstrafiken på Värmdö. Dessa åsikter tas med fördel med i detta arbete.

Förvaltningen ser positivt på att linje 12 (Stockholm – Lillsved – Norra Ingmarsö) föreslås utökas med en avgång på torsdagseftermiddagar under delar av hösttidtabellen på sträckan Lillsved – Norra Svartsö, i syfte att möjliggöra längre helgbesök. Samtidigt konstaterar förvaltningen att detta i praktiken är den enda föreslagna trafikförändringen som berör Värmdö kommun i remissen för T27, vilket ytterligare understryker avsaknaden av åtgärder inom den grundläggande sjötrafiken.
Svar: Tack för input! Att detta enbart var den enda föreslagna satsningen T27 är inte helt korrekt. De övriga förslag som fanns till T27 kunde framskyndas och redan genomföras 2026 genom en riktad ekonomiskt tillskott beslutad av regionens politiska ledning. Dessa satsningar var riktade till den grundläggande sjötrafiken och de många rörde satsningar på just Värmdös skärgård.

Sedan 2025 ingår Bullerön i Nämndöskärgårdens nationalpark och ön är parkens huvudentré. Reguljär trafik till och från ön är begränsad och utförs bland annat på uppdrag av Länsstyrelsen Stockholm. Förvaltningen bedömer att Trafikförvaltningen bör ta över ansvaret för att trafikförsörja Bullerön och därmed att underlätta för besökare.

Svar: Tack för input. Trafikförsörjningen behöver utredas och tar gärna en dialog med kommunen om hur detta skulle kunna ske. Exempelvis frekvens, koppling till andra linjer etc.

Förvaltningen anser att Björkviks brygga bör sättas in i trafik igen. Brygga är utpekad som replipunkt i kommunens översiktsplan och bör utvecklas för att skapa bättre kopplingar för Värmdö kommuns södra skärgård.
Svar: För att bryggan ska trafikeras igen behöver förutsättningar för att kunna göra det finnas. Trafikförvaltningen har tidigare bedömt att förutsättningar inte riktigt finns med bland annat anledningar av farleden, bryggans utsatthet för väder

Värmdöbussarna behöver fortsatt prioriteras i tillfälliga terminallösningar, och kommunen ser ett fortsatt behov av förbättrad samverkan i planeringen av terminalfunktioner och trafikflöden. Avsaknad av tillräckliga väntytor, bristande information samt otydliga angöringsförhållanden i terminalmiljöer påverkar resenärernas upplevelse negativt och bör åtgärdas. I samband med att den nya bussterminalen i Slussen öppnar är det viktigt att det beaktas att busstrafiken idag och på längre sikt är Värmdös enda kollektivtrafikalternativ och att reslängderna gör det naturligt att prioritera bussar till och från Värmdö vid fördelning av hållplatslägen.
Svar: Värmdös busslinjer i Katarinaberget kommer att prioriteras vid fördelning av hållplatslägen så långt det går.

Förvaltningen vill särskilt lyfta behovet av att utveckla den lokala busstrafiken för inomkommunala resor mellan kommuncentra på Ingarö, i Gustavsberg och i Hemmesta med förbättrad turtäthet till och från Gustavsberg samt en ny direkt förbindelse Brunn - Hemmesta i väntan på en mer övergripande utveckling av det lokala linjenätet. Nuvarande trafikförsörjning innebär begränsad tillgänglighet för bussförbindelser mellan viktiga målpunkter inom kommunen, vilket försvårar vardagsresande och bidrar till ökat bilberoende. Förvaltningen bedömer att detta är ett prioriterat utvecklingsområde som bör hanteras i kommande revideringar av trafikutbudet.
Svar: Just nu pågår ett arbete med att nytt trafikupplägg i Värmdö mellan trafikförvaltningen, Kommunen och TU där behovet av att utveckla den lokala busstrafiken på Värmdö. Dessa åsikter tas med fördel med i detta arbete.

Österåker

Roslagsbanan är vid rusningstid högt belastad med trängsel vid vissa avgångar och det finns därför ett stort behov av utökad kapacitet snarast för att Roslagsbanan fortsatt ska vara ett attraktivt sätt att resa. I rusning behövs fler långa tåg för att hantera antalet resenärer.
Svar: trafikförvaltningen sätter i långa tåg där behov finns, med det förutsätter att det finns lediga fordon att tillgå.

Kommunen ser ett stort behov av att snabbtågen i framtiden stannar vid Åkers Runö station i samband med att en utveckling sker kring stationsläget. Åkers Runö station planeras tillsammans med Trafikförvaltningen att bli en ny viktig bytespunkt med angöring av flera lokala busslinjer från olika delar av tätorten i framtiden. För att bytespunkten ska bli tillräckligt attraktiv för att locka resenärer och bland annat avlasta Åkersberga station krävs att snabbtågen stannar här.
Svar: trafikförvaltningen har inga planer på att låta snabbtågen stanna i Åkers Runö. Däremot kommer turtäheten utökas när trafikkoncept 4+4S införs.

Avseende busslinje 626 anser kommunen att linjen har en stor betydelse för vår landsbygd och skärgård gällande tillgång till service lokalt i kommunen, men även regionalt i form av exempelvis sjukvård och arbetspendling. Den nya föreslagna genare linjesträckningen genom Åkersberga har både positiva och negativa effekter.

Förslaget att förkorta linje 626 vid vissa avgångar till Åkersberga station i stället för Danderyds sjukhus bedöms försämra tillgången och möjligheten till en levande skärgård. Att korta ner busslinjen innebär att ett extra byte behöver ske, till Roslagsbanan som redan är hård belastad, vilket kan göra resan med kollektivtrafik mindre attraktiv. En noggrann analys behöver göras av resandet mellan Åkersberga och Danderyds sjukhus för att tydliggöra konsekvenser och säkerställa fortsatt tillgänglighet till målpunkten.
Svar: Trafikförändringen kommer inte att genomföras till T27 men fortsatt dialog med kommunen uppmuntras för att göra framtida justeringar på linje 626 för att göra linjen mer robust.

För att utveckla trafikeringen på Ljusterö önskas en testperiod av anropsstyrd trafik för att utvärdera nya och effektiva sätt att förbättra tillgången till kollektivtrafik.

Svar: Tack för input. En pilot pågår just nu i andra områden men detta förslag diskuterar trafikförvaltningen gärna vidare om på trafikutvecklingsplanerna.

Direktbusslinje till Vallentuna önskas. Att resa kollektivt mellan målpunkterna är idag mycket tidskrävande trots att underlag visar på mycket arbetspendling i reserelationen. Därför bör möjligheten att förbättra reserelationen mellan Vallentuna och Åkersberga undersökas och förslagsvis förstärkas med direkttrafik.
Svar: Trafikförvaltningen kommer att studera förslaget i den sektorsutredning för nordost som pågår.

Restiden mellan Åkersberga och Arlanda behöver förbättras. Restiden är idag mycket lång och kopplingen är viktig både för arbets- och fritidsresor likväl som att möjliggöra för turism.
Svar: Trafikförvaltningen kommer att studera förslaget i den sektorsutredning för nordost som pågår.

Behov av en förbättrad nattrafik, dels utökning med buss men även önskemål om nattrafik på Roslagsbanan.
Svar: Trafikförvaltningen för inspelet, vi tar med oss förslaget till kommande trafikplanering. På lokalbanorna bedrivs inte någon nattrafik.

Utveckling av Närtrafiken i enlighet med den planerade dynamiska trafiken bör sjösättas snarast. Kommunen ser positivt på införandet av dynamisk närtrafik. Processen för införandet riskerar däremot att påverka förtroendet för kollektivtrafiken negativt. Detta beror på den plötsliga och snabba planerade förändringen, följt av uppskjutande samt en otydlig tidplan och bristfälligg kommunikation kring förändringen.
Svar: Den dynamiska trafiken på linje 968 startade den 31/8.

Stort behov av tätare trafik på linje 620 för att täcka större delen av dagen med avgångar, dels för att möjliggöra bättre skol- och arbetspendling både till och från områden som Wira bruk och Dyvik.
Svar: Fler turer mellan 7-13 kommer att genomföras till T27.

Med en ökad utrafikförvaltningenlyttning och vistelse i skärgården året om är det viktigt att öka tillgängligheten och stärka sambanden. För att möjliggöra en levande skärgård är det viktigt med en regelbunden och tät förbindelse, inte minst till och från replipunkten Åsättra brygga. Ett utvecklat transportsamband

är även viktigt vidare från replipunkten till kärnön Ingmarsö, i enlighet med kommunens översiktsplan (2018).
Svar: Tack för input. Vi tar gärna en dialog med hur dessa transportsamband skulle kunna utvecklas.

Avseende tillkommande lördagseftermiddagsavgång på linje 9 är det viktigt att säkerställa att den inte går för tidigt i förhållande till förmiddagsturen då det behöver finnas tillräckligt med tid för att utrafikförvaltningenöra ärenden. Ytterligare avgång på linje 9 önskas på tisdagseftermiddagar (eller den dag serviceturen går) för att möjliggöra för längre tid på fastlandet för längre ärenden för exempelvis myndighetsärenden eller vårdbesök över dagen i Stockholm eller Åkersberga.
Svar: Tack för värdefull input. I vår trafiken är bristen på fartyg ofta avgörande när en avgång kan köras, särskilt vintertid. Den nya avgången på lördagar är beräknad att gå från Vaxholm med avgångstid 16:25, så att man erhåller knappa 4 timmar på fastlandet.

Förstärkningen av linje 12 med en extra avgång torsdagseftermiddagar är välkommen då helgbesök förenklas. Önskemål finns om att anpassa turen för att bofasta öbor ska kunna ta sig till och från sina öar på samma dag. Det finns även önskemål om att anpassa svävarturerna på torsdagarna för få lite längre tid för ärenden innan turen går tillbaka igen.
Svar: Tack för input, vi ser att resandet generellt ökar på torsdagar som en följd av ökat hemarbete och tar med oss detta i kommande planering.

Det är av stor vikt att få utökad trafik till öar som idag är utan eller har bristande skärgårdstrafik trots bofasta invånare, så som Edö, Brottö och Mjölkö, även vintertid för att möjliggöra för åretruntboende. Generellt kvarstår även en önskan om ytterligare utökad turtäthet och framför allt fler eftermiddagsturer. Mer konkret ytterligare sen fredagstur till och från Åsättra, men även fler eftermiddagsturer fler dagar året runt.
Svar: Tack för input. Dialog om tillgängligheten till öarna med fastboende behöver fångas upp. Frågan gällande ökad turtäthet behöver också studeras utifrån trafikala- och driftmässiga effekter.

För att få ett stärkt näringsliv inom besöksnäringen behövs turer som är anpassade för arbetsresor till verksamheter och dagsbesök till caféer, restauranger och andra besöksmål. För att utveckla turismen i skärgården, i enlighet med regionens handlingsplan för förlängd säsong i skärgården, kan

passning av tidtabeller på olika linjer möjliggöra dagliga rund-turer i skärgården med ordinarie trafik. Passning mellan linje 10 och 13 genom promenad över Ingmarsö skulle kunna ge möjlighet till fler resor av denna typ, och även pendlingsmöjlighet. Ännu viktigare för nå en förlängd säsong är en förlängd sommartidtabell. Detta skulle även gynna bättre tillgång till Stockholm Archipelago Trail under längre tid.
Svar: Vi tar med oss input. Avståndet över ön är för långt för att utgöra en form av samtrafik, men med det inte sagt att trafiken kan samordnas för att skapa intressanta resmöjligheter.

Kommunen har i ett tematiskt tillägg till Översiktsplanen - Kust och Skärgård, (2022) pekat ut behov av ett stärkt transportsamband mellan Linanäs och Österskär. Detta samband har även regionens sjötrafikutredning pekat ut. Behovet kan tillgodoses genom en utveckling av linjerna 8 och 9, alternativt en ny linje. Önskemål finns att Trafikförvaltningen utvärderar en framtida trafikering närmre. Även fastlandets kuststräcka via Dyvik och Bammarboda har pekats ut som ett viktigt kollektivtrafikstråk och transportsamband i det tematiska tillägget till översiktsplanen. Detta önskas även utredas vidare.
Svar: Tack för input. Vi ser framemot en gemensam dialog för hur stärkta transportsamband skulle kunna se ut och utvecklas. Trafikförvaltningen kan utreda vidare, men där är dialogen med kommunen central.

Trafikförvaltningen och kommunen behöver utgå från samma underlag i sin planering av kollektivtrafiken för att på bästa sätt svara upp med ökad kollektivtrafik i takt med att befolkningen växer. Genom åren har denna samsyn inte funnits, och RUFS 2050 som är en viktig utgångspunkt har underskattat kommunens utveckling och behov av satsningar. I framtagandet av den nya RUFS:en är det viktigt att få en samsyn på kommunens utveckling.
Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten. Trafikförvaltningen utgår i all sin planering från de strategiska ställningstaganden som finns i den regionala utvecklingsplanen, som även genomsyrar övriga strategiska dokument med bäring på kollektivtrafikens utveckling, som exempelvis trafikförsörjningsprogram eller kollektivtrafikplan 2050.

Österåker kommun efterfrågar en mer långsiktig gemensam planering. Det är av stor vikt att utveckla en bättre kollektivtrafik både lokalt och regionalt för att bibehålla en god framkomlighet även när kommunen växer. En del av lösningen kan vara framtagande av en delregional kollektivtrafikplan som kommunen tillsammans med Stockholm Nordost (STONO) verkar för.

Svar: Trafikförvaltningen välkomnar ett utökat samarbete i tidiga skeden. Trafikförvaltningen verkar för att vara en deltagande part i kommunens planeringsarbete. Genom att utgå från Region Stockholms styrande strategiska dokument och riktlinjer kan kommunen få ingångsvärden för hur Region Stockholm och trafikförvaltningens behov och förutsättningar för kollektivtrafiken ser ut.

Det är även önskvärt med mer omfattande konsekvensanalyser av föreslagna förändringar av kollektivtrafiken för att förstå de långsiktiga effekterna av olika förslag som läggs fram i trafikförändringsremissen. Resandestatistik och annat underlag som ligger till grund för förslagen bör som regel framgå tydligt och vara obligatoriskt för genomgång på uppföljningsmöten.
Svar: Trafikförvaltningen har som rutin att i vid vårens uppföljningsmöte i samband med utskick av trafikförändringsremissen erbjuda en fördjupad dragning av de föreslagna trafikförändringarna. I samband med en sådan dragning kan exempelvis resandestatistik och andra underlag som skapar bättre förståelse för de avvägningar som ligger till grund för föreslagna trafikförändringar presenteras.