Ledningsstaben
*Kansliet*

Handläggare
Martin Jägerbert

martin.jagerbert@sll.se

BREV
2018-02-07

Ärende/Dok. id.
TN 2017-1627

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Sjöstadsföreningen Hammarby Sjöstad
Hammarby Kaj 16
120 30 Stockholm

# Angående brev och namnunderskrifter till trafiknämnden

Jag vill härmed bekräfta att ert brev "*Medborgarförslag: Inför permanent sjötrafik med SL-kort och Reskassa, Hammarby Sjöstad – Stockholms innerstad*", tillsammans med de bifogade namnunderskrifterna, har anmälts till trafiknämnden vid nämndens sammanträde den 30 januari 2018.

Med vänliga hälsningar

Martin Jägerbert
Kanslichef
Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting

Trafikavdelningen
*Buss*

Handläggare
Malin Lindberg
+4686861722
malin.lindberg@sll.se

BREV
2018-02-06
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2017-1799

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Sändlista:
Östermalms stadsdelsförvaltning
Att. Maria Antonsson
Karlavägen 104
104 51 STOCKHOLM

# Angående indragen busstrafik på Värtavägen och behov av lösning

Stockholm stad har ett pågående cykelbaneprojekt längs Värtavägen som beräknas vara klart i slutet av 2018.

Arbetet genomförs i etapper och medför att Värtavägen delvis enkelriktas i riktning från Tegeluddsvägen mot Valhallavägen, vilket leder till begränsad framkomlighet och indragen busstrafik. Värtavägen har en lutning med dåliga siktförhållanden som försämras ytterligare av ombyggnationen och den tillfälliga enkelriktningen.

Linje 1 som normalt sett trafikerar Värtavägen är en stomlinje med hög turtäthet och hela linjen hade under 2017 närmare 175 000 påstigande resenärer under en normal vecka. Trafikförvaltningen har därför tillsammans med Keolis tagit ett gemensamt beslut att under ombyggnation av Värtavägen dra in busstrafiken på linje 1 längs Värtavägen då trafikering av ledbussar inte är möjlig. Omlagd körväg via Erik Dahlbergsgatan ger en mer säker trafikering för hela linjen och samtidigt kan en bättre regularitet på linjen hållas.

Trafikförvaltningen förstår att boende längs Värtavägen kan drabbas av längre gångavstånd till SL-trafiken under den period då busstrafiken längs Värtavägen är indragen. Backen upp längs Furusundsgatan eller det ojämna och backiga underlaget till och från Erik Dahlbergsgatan kan vara bekymmersamt.

Trafikförvaltningen anser dock att det finns andra alternativ för att resa med SL-trafiken. Gärdets tunnelbanestation finns i nära anslutning till Kampementsgatan. Från indragen busshållplats Kampementsbacken är gångavståndet ca 300 meter till Gärdets tunnelbanestation, vilket innebär ett ökat gångavstånd på ca 150 meter. Med tunnelbanans röda linje når resenärerna snabbt station Karlaplan, Östermalmstorg och T-centralen, vilka är några av de viktiga målpunkterna för resenärerna.

Trafikavdelningen
*Buss*

BREV
2018-02-06
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2017-1799TN
2017-1799
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Lösningen att förstärka upp för boende med särskilda behov i form av att inrätta en temporär servicelinje dagtid måste samrådas vidare mellan Stockholms stad, trafikförvaltningen och Keolis. Om det visar sig att det finns behov av en temporär servicelinje hjälper trafikförvaltningen till kring frågor om trafikering, busstyp, tillgänglighet och tidtabell. Trafikeringen av en temporär servicelinje kommer dock betyda en extra kostnad, vilken behöver beaktas.

Trafikförvaltningen noterar även synpunkterna som berör bättre skyltning och belysning vid hållplatserna längs Värtavägen samt minskat antal parkeringsplatser längs Erik Dahlbergsgatan för att bussen ska få bättre framkomlighet längs gatan.

Med vänlig hälsning

Amanda Svensson
Biträdande avdelningschef
Trafikavdelningen

Haninge kommun

Kommunstyrelseförvaltningen

Trafikförvaltningen
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING
2018 -01- 30
Dnr: TN 2018-0239
Ink: ☐ Utg: ☐

22 januari 2018

Trafiknämnden
Stockholms läns landsting

# Pendeltågstrafiken i Krigslida

Haninge har tidigare kontaktat trafikförvaltningen med anledning av förändringarna i pendeltågstrafiken som togs i drift 2017-12-10. Med anledning av att trafikförvaltningen nu väljer att dra tillbaka skip-stop-tågen till tre stationer i Sollentuna och en i Solna vill vi återigen passa på att framföra våra synpunkter.

Kristoffer Tamsons säger i ett inslag på Sveriges Radio 2018-01-16 att det är politikens ansvar att lyssna på resenärerna och försöka få en så bra pendeltågstrafik som möjligt. Vi utgår ifrån att det även gäller resenärerna i Krigslida som, helt befogat, vid upprepade tillfällen har påtalat sitt missnöje med att södergående pendeltågsresor från Krigslida nu har förlängts med 30 minuter på grund av att resenärerna tvingas åka till Västerhaninge och invänta tågbyte för vidare resor söderut på Nynäsbanan.

Vi har verkligen ingenting emot att Nynäshamnarna ska kunna ha kortare restider till och från Stockholm, men av kommunremissen framgick inte att det skulle ske till priset av några försämringar i Krigslida. Den nya trafiken som har tagits i drift är trots det en försämring i Krigslida.

Vi anser därför att Krigslida ska återfå sin möjlighet att resa söderut med pendeltåget. Resenärerna måste helt enkelt erbjudas trafik i enlighet med kommunremissen.

Med vänlig hälsning

Meeri Wasberg
Kommunstyrelsens ordförande (s)

Haninge kommun

Kommunstyrelseförvaltningen

2 januari 2018

Trafikförvaltningen
Stockholms läns landsting
2018 -01- 18
Dnr:
Ink: ☐ Utg: ☐

Trafikförvaltningen
Stockholms läns landsting

# Pendeltågstrafiken i Krigslida

Med anledning av den nya pendeltågstrafikeringen som togs i drift 2017-12-10 vill vi föra fram synpunkter på försämringen som skett vid Krigslida station.

Under 2015 fick Haninge kommun remitterat två förslag på ny pendeltågstrafikering där det ena förslaget prioriterade hög turtäthet och det andra alternativet prioriterade kort restid. Haninge kommun förespråkade kort restid och den trafikeringen som innebar snabbtåg med motiveringen att det alternativet bedömdes ge flest vinster för majoriteten av Haninges invånare gällande såväl turtäthet som restid. Vi skulle få fler tåg och de skulle användas för att korta ner resorna för de som bor längst ut, utan att andra skulle få det sämre.

När kommunen återigen hade möjlighet att yttra sig över trafikförändringar i SL-trafiken 2017/2018 (T18) gavs inget underlag eller andra signaler om att förändringen skulle innebära försämringar för resande från Krigslida station. Beskedet var tvärtom att trafiken skulle vara oförändrad i Krigslida och i något skede anades till och med möjliga förbättringar. Krigslida har nu förlorat sin pendeltågstrafik söderut vilket resulterar i en 30 minuters förlängd restid för de som ska resa söderut från Krigslida.

Enligt vår uppfattning har inte denna försämring framgått och därför anser vi att den pendeltågstrafikering som togs i bruk 2017-12-10 inte är i linje med de underlag som vi har yttrat oss över. Vi ser det som en självklarhet att resenärer från Krigslida station ska ha den oförändrade trafik som ovan nämnda underlag gav vid handen och de måste självklart även kunna resa söderut med pendeltåget.

Med vänlig hälsning

Meeri Wasberg
Kommunstyrelsen ordförande (s)

Trafikavdelningen

BREV
2018-02-01

Ärende/Dok. id.
TN 2018-0239

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Fredrik Cavalli Björkman

# Svar till Pendeltågstrafiken i Krigslida

Tack för era synpunkter om trafikplaneringen för pendeltågstrafiken.

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

Trafikförvaltningen har generellt förbättrat pendeltågstrafiken i Krigslida. Främst genom att restiden till Stockholm minskar med 5-7 minuter och från Stockholm med 2-4 minuter. Tiden med 30-minuterstrafik förlängs med ca 2 timmar på kvällen måndag-fredag (fram till kl. 22), och 30-minuterstrafik införs även på sommarhelger kl. 09-19.

Måndag-fredag kl. 06-21 och lördag-söndag kl. 09-19 stannar inte tågen till och från Nynäshamn i Krigslida. Då går det istället tåg på sträckan Krigslida-Kungsängen/Bålsta var 30:e minut. Det innebär tågbyte i Västerhaninge och förlängd restid med cirka 30 minuter för resa till och från stationer på sträckan Tungelsta-Nynäshamn under dessa tider. Främsta orsaken till denna förlängda restid är infrastrukturbegränsningar i systemet såsom avsaknad av uppställningsspår, vändspår och dubbelspår på Nynäsbanan. Just infrastrukturen på Nynäsbanan är en av de dimensionerande delarna för hela järnvägssystemet i Stockholmsområdet och för att kunna planera trafiken i hela systemet på ett robust sätt.

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

Trafikavdelningen

Avdelning
2018-02-01

Ärende/Dok. id.
TN 2018-0239

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

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

Inför kommande tågplaner analyserar Trafikförvaltningen nuvarande trafik, resandeutvecklingen och pendeltågssystemets övergripande behov. Trafikförvaltningen har även ett pågående utvecklingsarbete att se över hur arbetet med trafikplanering skall hanteras både inom trafikförändringsremissen och inom den samverkande långsiktiga dialogen med kommunerna. Pendeltågstrafiken kräver att parterna förhåller sig till både statens tågplaneprocess och järnvägsinfrasturkturens utvecklingstakt.

Med vänliga hälsningar

Fredrik Cavalli-Björkman
Trafikdirektör
Trafikavdelningen

Stockholms läns landsting
Trafiknämnden
och
Trafikförvaltningen
registrator.tf@sll.se

Stockholms Hamn AB
Styrelsen
Box 27314
102 54 Stockholm

Stockholm den 25 januari 2018

**Synpunkter på det planerade nya färjeläget vid Slussen**

Sjöbefälsföreningen vill härmed framföra nedanstående synpunkter på utformningen av det nya färjeläge som kommer att anläggas vid Slussen, och som kommer att användas av Djurgårdsfärjan.

Enligt information vi har fått uppfattar vi det som att avsikten är att det nya färjeläget för Djurgårdsfärjan skall placeras norr om det pontonläge som skall användas av annan skärgårdstrafik, så som skärgårdsbåtar och sightseeingbåtar. Detta är en dålig lösning, eftersom detta kan medföra farliga fartygssituationer, i värsta fall fartygskollisioner. Vid avgång och utbackning med Djurgårdsfärjan kommer det att uppstå en sjösäkerhetsrisk, eftersom Djurgårdsfärjan alltid kommer att passera/skära de övriga skärgårdsfartygens färdväg, eftersom Djurgårdsfärjan och de övriga skärgårdsfartygen hela tiden kommer att ha korsande färdväg och kompasskurs. Detta kommer att uppstå i betydande omfattning under sommarperioden då fartygstrafiken både för Djurgårdsfärjan och övrig skärgårdstrafik har hög intensitet. Fartygstrafiken vid slussens färjeläge är intensiv och stressande för befälhavarna och ofta är det ”bråttomsituationer”. Korsande fartygstrafik är i sådana situationer en sjösäkerhetsrisk. Det är lätt hänt att en onödig fartygsolycka inträffar. Vid avgång och utbackning är det stor risk att Djurgårdsfärjan backar på ett annat skärgårdsfartyg eller blir påkörd av ett annat skärgårdsfartyg. Övriga skärgårdsfartyg kommer ofta att befinna sig väldigt nära akter om Djurgårdsfärjan; och ofta passerar övriga skärgårdsfartyg nära Djurgårdsfärjans akter för att korta färdvägen och tjäna in restid.

Postadress
Box 12100
102 23 Stockholm

Besöksadress
S:t Eriksgatan 26
Stockholm

Telefon
08-51835600

E-post
sbf@sjobefal.se

Internet
www.sjobefalsforeningen.se

Org. nr.
802002-2573

För att undvika korsande fartygstrafik och minska närsituationer mellan fartygen samt undvika risken för fartygsolyckor föreslår vi att det inbördes förhållandet mellan de olika färjelägena ändras till att pontonläget för övriga skärgårdsfartyg placeras norr om Djurgårdsfärjans pontonläge.

Hör gärna av er till undertecknad om ni har frågor eller vill ha förtydliganden avseende vad vi menar. Om ni vill träffa oss, tycker vi det skulle vara trevligt, och kommer gärna till er för ett besök och dialog.

Vi ber att ni bekräftar att ni mottagit detta brev till undertecknad, per e-post: johan.marzelius@sjobefal.se

Med vänlig hälsning
Sjöbefälsföreningen

Johan Marzelius

IP

BREV
2018-02-05

Ärende/Dok. id.
1185941

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Kent Hietala

Sjöbefälsföreningen
Johan Marzelius
johan.marzelius@sjobefal.se

# Svar på brev, TN 2018-0270

Jag besvarar inkommet brev från Sjöbefälsföreningen med diarieärende TN 2018-0270.

Vår kommande färjeterminal planeras att byggas på, till oss anvisad plats. Stockholms Stad (Stockholms Hamnar) är upplåtare och Trafikförvaltningen är arrendator. Den anvisade platsen följer detaljplanen för området, och vi anpassar vår verksamhet och trafik till dessa förutsättningar.

Med vänliga hälsningar

Kent Hietala

För kännedom: Lars Devero