Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

INFORMATIONSÄRENDE
2021-11-08

Ärende/Dok. id.
TN 2020-1386

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Amanda Svensson
08-123 3319 82
amanda.svensson@regionstockholm.se

Trafiknämnden
2021-12-14, punkt 26

Information om remissynpunkter på trafikförändringsremissen (T22), december 2021 – december 2022

Ärendebeskrivning

I detta informationsärende svarar trafikförvaltningen på remissinstansernas yttrande på föreslagna trafikförändringar inför trafikåret 2022.

Sammanfattning

I detta dokument presenteras en sammanställning av de synpunkter som inkommit från remissinstanser avseende trafikförvaltningens förslag på trafikförändringar inför T22. Remissinstanser är länets kommuner samt de funktionhindersorganisationer som trafikförvaltningen samarbetar med. Merparten av förslagen på trafikförändringar remitterades i februari 2021. Syftet med remissen är att ge remissinstanserna möjlighet att redovisa sina synpunkter på och prioriteringar av föreslagna trafikförändringar.
Utöver remissinstanserna har det inkommit synpunkter från ett flertal intresseorganisationer och privatpersoner på remissen. Endast synpunkter från remissinstanserna besvaras i detta dokument.

Underlag

- Remissynpunkter på trafikförändringsremissen (T22), december 2021 – december 2022

David Lagneholm
Förvaltningschef

Amanda Svensson
T. f Trafikdirektör

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT
2021-11-12

Diarienummer
TN 2020-1386

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Sofia Åkerfeldt
08-123 337 63
Sofia.akerfeldt@regionstockholm.se

Remissynpunkter på trafikförändringsremissen T22 december 2021 – december 2022

I detta dokument presenteras en sammanställning av de synpunkter som inkommit från remissinstanser avseende trafikförvaltningens förslag på trafikförändringar inför T22. Remissinstanser är regionens kommuner samt de funktionhindersorganisationer som trafikförvaltningen samarbetar med. Merparten av förslagen på trafikförändringar remitterades i mars 2021. Syftet med remissen är att ge remissinstanserna möjlighet att redovisa sina synpunkter på och prioriteringar av föreslagna trafikförändringar.

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

Om Trafikförvaltningens mötesforum med kommunerna 3
Generella frågor och svar 4
Gemensamt remissvar från Södertörn 5
Botkyrka 5
Danderyd 7
Ekerö 9
Haninge 11
Huddinge 12
Järfälla 14
Lidingö 15
Nacka 16
Norrtälje 18
Nykvarn 20
Nynäshamn 21
Salem 22
Sigtuna 22
Sollentuna 24
Solna 25
Stockholm 26
Sundbyberg 33
Södertälje 34
Tyresö 35
Täby 37
Upplands-Bro 38
Upplands Väsby 40
Vallentuna 41
Vaxholm 42
Värmdö 44
Österåker 46

Om Trafikförvaltningens mötesforum med kommunerna

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

Trafikförvaltningens mötesforum med kommunerna



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

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

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

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

Generella frågor och svar

Information om kommunala planer för bostadsbyggande

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

Planering av trafik under 2021

2021 har varit ett svårt år att planera trafik. När trafikförändringsremissen lades fram under tidig vår 2021 var läget kopplat till pandemin fortfarande väldigt osäkert. Trafikförändringsremissen innehåller ett antal förslag som inte har genomförts, och det är framför allt förslag som hade kunnat bidra till effektiviseringar av trafikutbudet i de fall läget hade försämrats.

Gemensamt remissvar från Södertörn

De långa restiderna mellan Södertälje C och Stockholm är en välkänd brist. I väntan på färdigställande av spårburen kollektivtrafik finns behov av att stärka upp busstrafiken i flera stråk. Det gäller motorvägsbussar längs E4/E20-stråket - Nykvarn/Södertälje-Kungens kurva/Skärholmen-Stockholm samt längs delar av väg 226/Huddingevägen mot Stockholm och mellan olika målpunkter som Tumba/Södra porten/Hallunda.
Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten och tar den med sig i den kommande trafikförändringsprocessen.

Trafikförvaltningen föreslår neddragningar av kvälls- och nattrafik på ett antal busslinjer. Södertörnskommunerna anser att det är olyckligt. Turerna det gäller är främst natt mot lördag och söndag, men resenärer som arbetar obekväma arbetstider, och är beroende av kollektivtrafik, kan drabbas starkt negativt av detta.
Svar: Flertalet av dessa förslag är inte längre aktuella för T22. För faktiskt utfall vänligen se utskickat Trafikförändringsdokument.

Förståelsen och acceptansen för de prioriteringar som behöver göras ökar hos både medborgare och politik om motiven gjordes mer transparenta och redovisades tydligare.
Svar: *Trafikförvaltningen förstår synpunkten och tar med sig den till kommande trafikförändringsremiss.*

Botkyrka

När det gäller sjötrafiken önskar Botkyrka kommun att trafikförvaltningen utreder möjligheten att förlänga linje 89 så att start- och slutdestinationen blir Slagsta i stället för Ekerö.
Svar: Trafikförvaltningen noterar detta och tar med det i arbetet för fortsatt utvärdering av linje 89.

Borttagning av linje 717 innebär att busstationerna Solbo och Skrävstavägen kommer att bli utan tät busstrafik med förslaget och att restiden från Vårsta förlängs. En glesare busstrafik kan leda till att fler väljer bilen i stället för bussen vid arbetspendling och skapar ett ökat tryck på infartsparkeringen vid Tumba station. Botkyrka kommun anser att det är mycket viktigt med en god turtäthet även till områden som ligger långt ut i systemet och tycker att förslaget är mycket dåligt.
Svar: Detta trafikförändringsförslag genomförs inte till T22.

Botkyrka kommun flaggar i remissvaret för att det kommer att byggas ca 700 nya bostäder vid Tumba skog och att kommunen ser det som önskvärt att utreda möjlighet att tillskapa en busshållplats för boende i Tumba skog även på KP Arnoldssons väg. Botkyrka kommun föreslår också att kommunen tillsammans med trafikförvaltningen utreder en förändring av vändplats för busslinje 715, vid Solbo, av trafiksäkerhetsskäl.
Svar: Trafikförvaltningen tar med sig detta i kommande planeringsarbete. Frågan bör även aktualiseras vid kommande uppföljningsmöten.

Linje 722 föreslås i och med ovan föreslagna linjeändringar läggas ned. Botkyrka kommun anser att även om förändringen för buss 713 innebär kortare restid från Kästaområdet till Tullinge så innebär den också försämringar för gymnasieelever samt för boende i Tullingeberg som har Huddinge sjukhus, Södertörns högskola och andra arbetsplatser i det området som målpunkt. Botkyrka kommun anser att passningen mellan buss och pendeltågstrafik vid bytespunkt Tullinge bör förbättras. Trafikförvaltningens förslag innebär att passning till pendeltågstrafiken försämras
Svar: Detta trafikförändringsförslag genomförs inte till T22.

Botkyrka kommun anser det mycket viktigt att busslinjen återigen ska trafikera Tumba - Fridhemsplan. Förslaget som trafikförvaltningen nu lämnat i remissen innebär att buss 726 inte längre ska trafikera kommunen, vilket kommunen motsätter sig.
Svar: Linje 726 kommer att ha kvar dagens linjesträckning även fr.o.m. T22. Dock kommer den att angöra hållplatserna Huddinge gymnasium och Ormkärr.

Övriga kollektivtrafikknutna behov:
- En busslinje som trafikerar Lovisebergs verksamhetsområde
  Svar: Trafikförvaltningen är medveten om önskemålet då det redan tidigare kommunicerats av kommunen. Trafikförvaltningen tittar på detta i kommande planering.
- En busslinje som trafikerar Sandstugan och kör upp igenom bostadsområdet
  Svar: Trafikförvaltningen är medveten om önskemålet då det redan tidigare kommunicerats av kommunen. Trafikförvaltningen tittar på detta i kommande planering. En förutsättning förframtida genomförbarhet är tillräcklig framkomlighet i området.

- Båtpendel från Slagsta in till centrala Stockholm (förläng pendelbåt Linje 89, med start i Slagsta)
  Svar: Trafikförvaltningen noterar detta och tar med det i arbetet för fortsatt utvärdering av Linje 89.

• Tätare bussturer till/från Riksten, som passar in med pendeltåget
Svar: Trafikförvaltningen noterar detta för kommande planering.

• Mindre bussar som kan trafikera Uttran. Närtrafik, ”vinklinje”
Svar: Trafikförvaltningen är medveten om önskemålet då det redan tidigare kommunicerats av kommunen. Trafikförvaltningen tittar på detta i kommande planering.

• Tätare turtäthet för busslinjer mellan Norra Botkyrka och Tumba
Svar: Trafikförvaltningen är medveten om önskemålet då det redan tidigare kommunicerats av kommunen. Trafikförvaltningen tittar på detta i kommande planering.

• Trafiksäkerhetshöjande åtgärder på busshållplatser utmed Trafikverkets vägar i Grödingelandet.
Svar: Frågan tas upp på uppföljningsmöte med kommunen. Frågan behöver utvecklas.

• Öppna den sekundära befintliga entrén till Albys tunnelbanestation
Svar: TF noterar önskemålet

• Tätare turtäthet på den spårbundna kollektivtrafiken
Svar: TF arbetar ständigt med att anpassa utbudet efter efterfrågan.

Danderyd

Linje 606 föreslås få minskad turtäthet i rusningen, från nuvarande 15- till 30-minuterstrafik. Danderyds kommun kan inte heller acceptera detta förslag. Linjen sträcker sig från Danderyds sjukhus, via Mörby centrum, längs Vendevägen till Djursholms torg som är ett av de mest populära besöksmålen året runt.
Svar: Denna förändring kommer inte genomföras till T22.

Linjen 80 övervägs att få sista kvällsturen i båda riktningar indragen på grund av lågt resande ”Danderyds kommun anser att trafikförvaltningen ska utöka utbudet av pendelbåtstrafiken generellt i syfte att göra linjen mer attraktiv, istället för att ta fram ett förslag om att dra in den sista kvällsturen i både riktningar på grund av lågt resande.
Svar: Trafikförvaltningen har i slutliga T22 tagit bort detta förslag efter nya ekonomiska direktiv.

Danderyds kommun ser att trafikförvaltningen måste planera om morgonturerna så att en tur anländer Ropsten runt 7.30. Ett stort antal av

Tranholmens boende, både vuxna, skolbarn och ungdomar, behöver vara på plats på jobb eller skola mellan 8.00–8.30. För att hinna det behöver man komma till Ropsten cirka 7.30.
Svar: Trafiken på L80 bedrivs med 8 omlopp under maxtimmen, varav ett fåtal kan passera under den nya Lidingöbron pga höjden. Ett omlopp är avsett för trafiken till Storholmen (Lidingö) och Tranholmen vars kommuner därför behöver samordna sina transporter under rusningtid. 2022 hämtas under isfri period ett fartyg under 20 min från linjen södra del, vilket ger en ny avgång 07:35 från Tranholmen till Ropsten.

Tidtabellen för Frösvik har även ändrats under det senaste året vilket gjorde det omöjligt att anordna naturutflykter med förskolebarn på Tranholmen som de brukade göra varje vecka. Nu är det bara en och en halv timme (11:56- 13:26) mellan de två turerna som stannar där under vardagar. Tekniska kontoret vill att trafikförvaltningen ska se över detta i den kommande tidtabellen så att barnen och Danderydsborna kan få möjlighet till bra friluftsaktiviteter på Frösvik under vardagar.
Svar: Trafikförvaltningen utför trafiken med ett omlopp med en avgång varannan timme under lågtrafik. Förvaltningen anser att en utglesning av trafiken inte skulle uppskattas av övriga resenärer.

Danderyds kommun anser också att pendelbåtstrafiken och busslinjetrafiken ska synkroniseras på ett bättre sätt för att möjliggöra bättre anslutningar för resenärerna.
Svar: Frågan har tagits upp på uppföljningsmöte mellan Trafikförvaltningen, busstrafikutövaren och kommunen. Trafikförvaltningen arbetar för att förbättra passningar mellan trafikslagen så långt det är möjligt.

Danderyds kommun anser att i ett större perspektiv ska trafikförvaltningen utöka trafiken för den viktiga lokala busslinjen 601, snarare än att minska utbudet. En mer frekvent busstrafik (både dagtid och nattid) inom Danderyd har en stor potential att attrahera fler resenärer, vilket innebär ett större resandeunderlag och ökade möjligheterna att resa med kollektivtrafik för de som redan idag har få alternativ till att ta bilen.
Svar: Den minskning av antal avgångar som föreslogs i trafikförändringsremissen kommer inte att genomföras.

Linje 601 ska åter trafikeras via Svanholmsparken eftersom Tranholmen har under de senaste åren fått fler och fler permanentboende. Den närmaste busshållplatsen till Tranholmen ligger ca 1,5 km från Ön. Danderyds kommun anser att trafikförvaltningen och bussutövaren ska hitta en alternativ lösning trots att vägbredd till och från Svanholmsparken inte kan uppfylla trafikförvaltningens riktlinjer för busstrafik, då underlaget av potentiella bussresenärer på ön idag är större.

Svar: Trafikförvaltningen diskuterar gärna potentiella lösningar med kommunen, men de behöver följa trafikförvaltningens riktlinjer.

Linje 602X, som under vardagar trafikerar sträckan Sätra äng – Danderyds gymnasium, har idag en enda avgång under morgonen och tre på eftermiddagen vilket innebär en stor begränsning i utbudet. Danderyds kommun anser att flera avgångar bör erbjudas under morgonen och ytterligare en avgång efter kl. 16
Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.

Linjen 602 turtäthet bör ökas från dagens halvtimmestrafik (från Djursholms torg till Danderyds sjukhus) under rusningstid till 15-minuterstrafik.
Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.

En bättre kollektivtrafikknutpunkt kring Mörby station och Danderyds sjukhus måste upprättas. Danderyds sjukhus är en viktig knutpunkt och målpunkt för många som pendlar från regionens norra kommuner. Stor kapacitetsbrist finns i bussterminalen vid Danderyds sjukhus.
Svar: Trafikförvaltningen föreslår att frågan tas upp på kommande planeringsmöte. Trafikförvaltningen håller på att studera behovet av utrymme i bussterminalen i framtiden.

Förslaget att reducera turtätheten på sträckan Liljeholmen- Mörby Centrum kan ge mycket negativ påverkan för både Danderyds kommun och regionen. Längs denna sträcka finns många av samhällets viktiga servicepunkter såsom Danderyds sjukhus, Universitet och Tekniska högskolan.
Svar: Trafikförvaltningen kommer inte att genomföra förändringen till T22

Ekerö

Sedan december 2019 körs linje 176 via Ekebyhov och Ekvägen i stället för Ekerö centrum. Som anledning angavs trafikstockningar på vissa tider vid centrumslingan och Ekerö centrum vilket leder till ökade restider. I vårt yttrande om T20 och T21 har Ekerö kommun rekommenderat emot denna förändring. Det är därför förvånande att se att kommunens önskemål om en annan linjeföring för vändande bussar mot Stenhamra och Färentuna inte ens finns med i T22. Det är bara konstatera att den nya sträckningen inte har lett till ökad framkomlighet och bättre tidhållning. Den långa omvägen upplevs som väldigt störande av resenärer
Svar: Trafikförvaltningen håller med om att det finns framkomlighetsproblem på linjens sträcka som påverkar tidhållningen. Trafikförvaltningen diskuterar gärna problem och möjliga lösningar tillsammans med kommunen och trafikutövaren i uppföljningsmöten och i dialog kring trafikutvecklingsplanen.

Linje 350: Nu när ombyggnationen av Ekerövägen är i full gång är det ännu mer angeläget att ha en alternativ kollektivtrafiksträcka. Den enda anledningen att trafikeringen fick avslutas var finansieringen av linjen, som inte ingår i E32 idag. Ekerö kommun skulle gärna vilja se att linjen återupptas och permanentas.
Svar: Trafikförvaltningen har beslutat att avsluta försöket med linje 350 då förutsättningar för fortsatt finansiering av linjen inte funnits.

På grund av nedläggningen av linje 350 är trafikeringen mot Jungfrusunds sjöstad tillbaka som samma nivå som år 2018. I Sjöstaden har det dock byggts ett hundratal villor, par- och radhus samt tiotals lägenheter. Ekerö kommun skulle därför vilja se en utökad tidtabell på linje 303 i samband med tidtabellsskifte i december 2021.
Svar: Trafikförvaltningen diskuterar gärna kollektivtrafikförsörjningen i området i dialog med kommunen och trafikutövaren på uppföljningsmöten och i arbete med trafikutvecklingsplan.

Pendelbåtlinjen uppskattas av Ekeröborna och har fortfarande en mycket större potential än nuvarande tidtabellen kan möta, inte minst på grund av att restiden upplevs på ett helt annat sätt. Särskilt under byggtiden för breddningen av LV261 Ekerövägen kommer pendelbåten vara ett mer intressant alternativ för många pendlare. Därför bör turtätheten under högtrafiken matcha efterfrågan, alltså samma trafikutbud under vintertiden än under höstens och vårens normaltidtabell, så att en tydlig kontinuitet skapas mot resenärer.
Svar: Trafiken utökas under kommande vinter till samma standard som under vår och höst. När isen lägger sig och restiden ökar med 50 % minskar antalet resenärer till förmån för andra trafikslag, därav reducering av antalet turer.

Trafikförändringsdokumentet föreslår även att dra in en avgång på lördag- och söndag kväll från Klara Mälarstrand. Ekerö kommun förstår inte resonemanget bakom indragningen, eftersom fartyget då kommer att sluta tjänstgöra vid Klara Mälarstrand och ändå bör förflyttas till Tappström för att starta nästa dags tidtabell där. Då är det lika enkelt att göra den här turen i tjänst med avgång kl. 20:00.
Svar: Även avgången 19:20 från Tappström avses. Trafikvolymen fördelas till utökning under andra perioder.

Ekerö kommun är emot en försämring av utbudet på linjer 309 och 317.
Svar: Förslagen kommer inte genomföras.

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

SLUTRAPPORT
2021-11-12

Diarienummer
TN 2020-1386

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Haninge

Kommunstyrelseförvaltningen anser att Trafikförvaltningen bör överväga utökad trafik för stationerna Vega och Jordbro. Idag trafikerar inte x-tågen dessa stationer i högtrafik.
Svar: Trafikförvaltningen avser inte att justera x-tåg så att dessa stannar vid Jordbro och Vega, då tågens funktion är att erbjuda uppsnabba förbindelser för de som reser en längre sträcka.

Kommunstyrelseförvaltningen anser att Kymendö behöver åretruntturer som går måndagar till fredagar med tider som anpassas till skolgång och arbetspendling.
Svar: Trafikförvaltningen utvärderar kontinuerligt trafiken. Gällande Kymendö arbetar Trafikförvaltningen med en översyn för att se vilka förutsättningar som är möjliga för att sätta in en sådan trafik. Olika alternativ som kan lösa detta behöver lyftas i dialog med kommunen.

I Dalarö behöver anslutande bussar anpassa sina avgångar så att man från båten kan ta sig vidare till Handen alternativt Västerhaninge.
Svar: Linje 839 från Dalarö är anpassat för att passa pendeln i andra änden av linjen. För övrig trafik noterar trafikförvaltningen önskemålet och tar det med sig i den kommande trafikförändringsprocessen.

L 827, L 826: Med tanke på att Albyberg och Jordbro företagsparkers utveckling och möjlighet till fler arbetstillfällen anser kommunstyrelse-förvaltningen att det är olyckligt att turerna glesas ur.
L 832, 836: De nya föreslagna linjedragningarna är inte möjliga då kommunen kommer att bygga cykelväg på Torfastleden mellan Söderbyleden och Gamla Nynäsvägen.
L 848: Kommunstyrelseförvaltningen anser att förslaget om att indragen trafik mot Västerhaninge ersätts med trafik mot Tumba är högst tveksamt.
Svar: Detta trafikförändringsförslag genomförs inte till T22.

Trafikförändringsremissen berör inte linje 838 men det pågår diskussioner om att hållplatsen vid ICA Maxi flyttas ut på Söderbyleden. I dagsläget är det en hållplats för båda trafikriktningarna. Om hållplatsen flyttas ut på Söderbyleden behöver den ersättas med två hållplatser (en för vardera riktning) som båda placeras i närheten av Myrmalmsringen. Vändmöjlighet finns för närvarande vid cirkulationsplatsen vid Torfastleden och vid Gudöbroleden. En översyn av busstrafikens linjesträckning bör genomföras för att möjliggöra angöring av nya busshållplatser på Söderbyleden (som ersätter busshållplatsen vid ICA Maxi).
Svar: Trafikförvaltningen tar med sig detta i kommande planeringsarbete. Frågan bör även aktualiseras vid kommande uppföljningsmöten.

Kommunstyrelseförvaltningen anser busslinje 889 bör matcha färjans turer och de resandes behov.
Svar: Trafikförvaltningen tar med sig synpunkten i kommande planeringsarbete.

Kommunstyrelseförvaltningen anser att Trafikförvaltningen måste hitta en realistisk lösning med godstrafik till sjöss.
Svar: Trafikförvaltningen arbetar kontinuerligt med hur godstrafiken till sjöss kan tillgodose behov och önskemål. Regionens godsuppdrag kvarstår, varför det är viktigt att föra dialog om hur detta ska ske på bästa sätt.

Huddinge

Kommunen vill se en ökad trafikering på Nynäsbanan med förbättrad turtäthet i Skogås och Trångsund. Huddinge kommun anser att snabbtågen ska stanna vid både Skogås och Trångsund - som vid en jämförelse med andra stationer utan skip stop har många påstigande.
Svar: Trafikförvaltningen avser inte att justera x-tåg så att dessa stannar vid Skogås och Trångsund, då tågens funktion är att erbjuda uppsnabbade förbindelser från de som reser en längre sträcka.

Det är många som arbetar nätter och kvällar på Huddinge sjukhus, varför kvartstrafik för pendeltågen i Flemingsberg under helgmorgnar skulle göra det mer attraktivt att resa kollektivt.
Svar: Trafikförvaltningen ser ständigt över trafikutbudet så att det motsvarar efterfrågan. För närvarande saknas det resandeunderlag för tätare trafik.

Kommunen vill påpeka att en avsevärd neddragning av antalet turer längs med resterande linje 709 inte är positiv för boende i bland annat Ådran som inte har några andra alternativa busslinjer. Huddinge kommun önskar att möjligheterna för anropsstyrd kollektivtrafik utreds för linje 709. Vidare vore det positivt att se över kopplingar till pendeltåg österut, exempelvis mot Vega station genom en förlängning av linje 709.
Svar: Trafikförvaltningen är medveten om att så blir fallet. Vid tidigare kommunikation med kommunen under våren uppfattade Trafikförvaltningen kommunen som att kommunen ändå ser paketlösningen med linje 709 och 744 som positivt då detta möjliggör utökad trafikering av Gladö Kvarn, något kommunen uttryckt önskemål om.

Vad gäller möjlighet angående anropsstyrd trafik noterar trafikförvaltningen kommunens önskemål inför framtida planering.

Vad gäller en förlängning av linje 709 till Vega noterar trafikförvaltningen kommunens önskemål. Trafikförvaltningen har en diskussion kring detta internt. Denna fråga är lämplig att kommunen tar upp för diskussion vid kommande uppföljningsmöten.

En konsekvens av paketlösningen är att hållplats Visättra Sportcenter inte trafikeras kvällar och helger och kommunen önskar att Trafikförvaltningen ser över möjligheten att lösa detta inom ramen för paketlösningen som helhet.
Svar: Trafikförvaltningen är medveten om detta och tar till sig kommunens önskemål för framtida planering. Vid separat möte under våren med kommunen då Trafikförvaltningen mer ingående presenterade alla föreslagna trafikförändringsobjekt diskuterades bl. a detta och trafikförvaltningen förklarade varför paketlösningen ser ut som den gör.

Kommunen betonar att det är viktigt att tillgängligheten mellan Kungens Kurva – Skärholmen bibehålls för att möjliggöra att resa kollektivt i den relationen. De förstärkningsturer som föreslås dras in för linje 742 används idag i hög utsträckning av gymnasieelever och är därmed extra viktiga och kommunen anser att de inte bör dras in.
Svar: Detta trafikförändringsförslag genomförs inte till T22.

Förslaget gällande indragna turer nattetid mot lördag-söndag samt helgdag för linje 828 Farsta C – Drevviksstrand ställer sig Huddinge kommun inte positiva till, med hänvisning till trygghet och tillgänglighet. Förslaget innebär att resenärer lokalt i Trångsund och Skogås inte kommer ha någon nattrafik.
Svar: Detta trafikförändringsförslag genomförs inte till T22.

Kommunen anser att Trafikförvaltningen bör se över passningen mellan spårbunden trafik och busstrafiken, speciellt i de Östra delarna av kommunen. Det är även önskvärt med ett jämnare flöde av bussavgångar på matarbussarna, där flera linjers avgångar idag kommer väldigt nära inpå varandra.
Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens önskemål inför kommande planering.

Trafikförvaltningen bör även inrätta en busslinjesträckning mellan Länna och den nya stationen i Vega (Haninge kommun). Länna industriområde växer snabbt och har stort behov av högre turtäthet för kollektivtrafiken, vilket skulle kunna komma till en förlängning av linje 709.
Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens önskemål. Trafikförvaltningen har själva en diskussion kring detta internt. Denna fråga är lämplig att kommunen tar upp för diskussion vid kommande Uppföljningsmöten.

Huddinge kommun vill understryka att det är viktigt att behovet av bussar med plats för barnvagnar och rullatorer kartläggs och att åtgärder vidtags för att tillgodose behoven bättre.
Svar: Alla bussar i vår trafik är utformade för att tillgodose samtliga resenärers behov som resandeströmmen förväntas vara i medeltal.

Kommunen önskar att närtrafik utreds i Skogås och Trångsund. I Trångsund är det backigt och svårt för äldre att ta sig längre sträckor till bussen i dagsläget.
Svar: Trafikförvaltningen tar med sig synpunkten i kommande planeringsarbete. Frågan bör även aktualiseras vid kommande uppföljningsmöten.

Huddinge kommun anser att det är av högsta vikt att utreda en direktbuss från Länna och Skogås mot söderort för att skapa en attraktiv och robust kollektivtrafik.
Svar: Skogås, men även i viss mån Länna ligger längs pendeltågets sträckning som erbjuder byte i Farsta strand, där resenärer har stor chans till sittplats på tunnelbanan norrut, liksom att det finns buss från både Skogås och Länna som ansluter till Farsta. I Gullmarsplan är det för fullt för att tillskapa ytterligare en direktlinje. I innerstaden är det likaså fullt i terminalerna, liksom även på vägarna. I nuläget är den bästa lösningen att tillgodose god passning till och från pendeltåget i Skogås och Trångsund, samt för Länna att kopplingen till Skogås och Vega blir bättre, ifall den anses dålig.

Järfälla

Järfälla kommun har tidigare lyft att linjer som trafikerar mellan Stora torget och Barkarby station bör köra Veddestabron då den är färdig. Järfälla föreslår att linje 550 börjar trafikera Veddestabron och därmed få en snabbare körtid på linjen.
Svar: Linje 550 börjar trafikera Veddestabron under T22 då kommunen stänger Barkabybron för busstrafik.

Kommunen föreslår att koncept för trafikering av sträckan Bolinder strand – Kallhälls station bör utredas. Området saknar kollektivtrafik och gångavståndet till Kallhälls station är längre än vad som anges i trafikförvaltningens planeringsriktlinjer.
Svar: Trafikförvaltningen föreslår att frågan tas upp på nästa planeringsmöte.

Järfälla har tidigare påpekat att kommunen är intresserade av flexibla nattstopp inom kommunen och önskar att delta vid kommande försök i trafikförvaltningens vi-dare arbete.
Svar: Trafikförvaltning utreder detta och noterar kommunens onskemål om att vara delaktig i eventuella försök.

Lidingö

I trafikförändringsförslaget står angående linje 80, att ”linjen övervägs att få sista kvällsturen i båda riktningar indragen på grund av lågt resande.” Lidingö ifrågasätter detta, då det låga resandet rimligen beror på minskat resande under pandemin. Övervägandet bör resultera i att sista turen behålls.
Svar: Trafikförvaltningen avser inte att genomföra denna förändring.
För Lidingö stad är det vidare angeläget att Frösviks bygga på linje 80 behålls. Bryggan är en snabb direktförbindelse mellan Lidingö och Bogesundslandet i Vaxholms kommun, inte minst för cyklister. Lidingö stad vill att trafikförvaltningen aktivt verkar för att bryggan även fortsatt kan trafikeras. För att öka valmöjligheterna ser vi även gärna att antalet turer utökas med en tidig förmiddagstur och en senare eftermiddagstur.
Svar: Trafikförvaltningen noterar önskemålet som ställs mot tätare turer mellan Storholmen och Ropsten.

På Klippuddens brygga är Waxholmsbolagets trafik sparsam med fåtalet reguljära turer och enstaka angöringar med pendelbåt 83. Lidingö stad önskar ökad turtäthet, framför allt med pendelbåtarna, för att öka möjlighet till kollektivtrafik och koppling mot Nacka/Värmdö.
Svar: Trafikförvaltningen noterar önskemålet. Stor del av Klippuddens trafik överfördes till Gåshaga brygga när denna färdigställdes. Där finns bättre koppling till L21.

Förslaget till ny ringlinje passerar och knyter ihop centrala Lidingös stora bostadsområden i följande ordning: Larsbergs brygga, Dalénum/AGA (tåganslutning), Högsätra, Mosstorp, Hantverkshuset, Hersby Åker, Bo Gärde, Näset, Islinge, Lidingö centrum, Torsviks centrum, Herserud, Baggeby, Bodal och Larsberg till Larsbergs brygga. Eftersom ringlinjen går på vägar som redan trafikeras med tung trafik krävs begränsade åtgärder för att etablera en ny busslinje. Befintliga hållplatsen kan i stor utsträckning användas. Ringlinjen ersätter linje 233 och 238. I samband med att en sådan ringlinje anordnas är kommunen villig att titta på möjligheten att förlägga busshållplatser vid AGA så nära tågstationen som möjligt.
Svar: Kommunens förslag tas lämpligen upp vid kommande Uppföljningsmöten för vidare diskussion.

Som tidigare nämnts finns ett stort behov av att förbättra bytesmöjligheten i Kottla mellan 201 och Lidingöbanan, vilket skulle öka kollektivtrafikens attraktivitet betydligt.
Svar: Kommunen får gärna utveckla detta vid kommande uppföljningsmöten.

Lidingö stad ser gärna att trafikförvaltningen ser över hur tidtabellen kan utökas under tidig morgon och sen kväll, både för besökande och för de som arbetar i området. Utöver förstärkning på buss 204 kan fler av avgångarna 212 trafikeras som 204, vilket innebär att slutstationen inte är Rudboda utan Elfvik. Likaså kan linje 222 förlängas från Rudboda till Elfvik under vissa avgångar.
Svar: Kommunen får gärna utveckla detta vid kommande Uppföljningsmöten.

Lidingö stad vill, om förslaget med ringlinje förkastas av trafikoperatör, ha tillbaka nedlagda busslinje 233. Turtätheten för buss 238 bör, om förslaget med ringlinje förkastas av trafikoperatör, avgå oftare än en gång var 30:e minut på vardagar, speciellt från Larsbergs brygga.
Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens önskemål.

Kommunen föreslår en förlängning av Stombuss linje 6 till Rudboda via Lidingö centrum.
Svar: Detta kommer ses närmare på i vidare arbete med Kollektivtrafikplan samt även sannolikt sektorsutredning för innerstaden och Lidingö. Dock kan det vara så att en förlängning ända till Rudboda är svår att motivera för en stomlinje, och beror även på hur trafikläget kommer vara mellan innerstaden och ut till Lidingö för att kunna hålla en punktlighet som förväntas av en stomlinje.

Nacka

Kommunen vill vara delaktiga i planeringen av ersättningstrafiken för Saltsjöbanan.
Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens önskemål.

Nacka kommun understryker vikten av möten mellan regionen och kommunen på flera nivåer. Möten på övergripande strategisk nivå behöver förstärkas.
Svar: Det pågår en dialog om detta behov mellan Nacka och Trafikförvaltningen, initierat av Mats Bohman på Nacka kommun.

Kommunen anser även att den nya modellen att presentera förslagen till ny trafik i paketlösningar är svår att följa. Många linjer nämns i en och samma lösning, och vad det sammantagna resultatet blir går att förstå, men förändringar för enskilda linjer är svårare att se. Det är inte heller enkelt att se konsekvenserna när paketen presenteras på olika sätt inom en kommun.

Önskemålet är att Trafikförvaltningen inför kommande års remiss ser över utformningen av presentationen av förändringarna.
Svar: Trafikförvaltningen tar med sig kommunens synpunkt och ser över presentationen av förslagen i kommande remiss.

Linje 452 (Västra Orminge – Nacka gymnasium), linje 453 (Orminge – Nacka gymnasium) och linje 454 (Boo backa – Nacka gymnasium). Nacka gymnasium har under år 2020 varit beroende av dessa busslinjer för att kunna ge eleverna skolundervisning på plats. Kommunen anser därför att linjerna inte bör tas bort
Svar: Detta trafikförändringsförslag genomförs inte till T22.

Linje 425 (Slussen-Gustavsberg/Lugnet). En minskad turtäthet kommer påverka även Nackas resenärer negativt, framförallt i område Boo som linjen trafikerar på sin väg ut till Värmdö. Nacka förstår heller inte kopplingen som görs i remissen mellan denna linjeförändring och paketlösning avseende linjerna 71, 403 och 465 som inte trafikerar samma sträckor, men oavsett så avstyrker Nacka denna förändring.
Svar: Detta trafikförändringsförslag genomförs inte till T22.

Vidare finns önskemål om att förbättra turtätheten och antalet avgångar, främst på eftermiddagar, på linjerna och från Cityterminalen. Dessa busslinjer är mycket uppskattade och välanvända av Nackaborna. Vidare anser kommunen att fler bussar från ytterområdena bör gå direkt på motorvägen efter Orminge Centrum.
Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens önskemål för framtida planering och önskar att kommunen även tar upp denna frågeställning vid kommande Uppföljningsmöten.

Linje 71 (Slussen – Jarlaberg). Kommunen avstyrker förslaget om att ta bort trafikering mellan Sickla allé och Jarlaberg/Nacka strand med befintlig linje 71, och anser inte att linje 71 inte ska gå via Hästhagen. Trafiken till Hästhagen får Regionen lösa på annat sätt.
Svar: Detta trafikförändringsförslag genomförs inte till T22.

Linje 403 (Slussen – Hästhagen). Kommunen avstyrker förslaget att ersätta linje 403 till linje 71 och därmed att ta bort trafikering mellan Sickla allé och Jarlaberg/Nacka strand.
Svar: Detta trafikförändringsförslag genomförs inte till T22.

Linje 402. Nacka kommun önskar att turtätheten och antalet avgångar på linje 402 ökar i och med att Kvarnholmen växer.
Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens önskemål för framtida planering och önskar att kommunen även tar upp denna frågeställning vid kommande uppföljningsmöten.

Linje 53 och 55. Nacka kommun har fått in flertalet synpunkter på förra årets förändring, där kommunen önskar att Trafikförvaltningen ser över möjligheten att åtgärda den försämring som skett för boende på Finnberget. Kommunen har fått information om att linje 55 ska få utökad trafikeringstid över dygnet från och med sommartidtabellen 2021.
Svar: Linje 55 har fått utökade trafikeringstider fr.o.m. midsommar 2021. Trafikeringen till och från Finnberget har i och med detta också setts över.
Kommunen saknar även beskrivningen hur busstrafiken till Telegrafberget och via Tollare ska utformas samt vilken turtäthet som är tänkt.
Svar: Vänligen se trafikförändringsdokument T22 som skickats ut till kommunen där detta beskrivs.

Kommunen vill belysa att majoriteten av linjerna i Älta är högt belastade i rusningstid och önskar att Trafikförvaltningen utreder detta vidare. Framförallt är det linje 840 från Älta till Nacka Forum som måste förstärkas, men även linje 401 behöver justeras med anledning av den skolutveckling och utbyggnad som sker i Sickla under året.
Svar: Trafikförvaltningen har noterat belastningen och tar med sig synpunkten i kommande trafikförändringsprocess.

Kommunen vill vara delaktiga i planeringen av ersättningstrafiken för Saltsjöbanan.
Svar: Kommunen är delaktiga i den dialogen som hålls ihop mellan trafikförvaltningens sektion järnväg och sektion buss.

Norrtälje

Norrtälje kommun är emot förslaget att lägga ned linje 644 vilket skulle innebära att Bergshamraområdet inte har någon koppling till E18 och mot Stockholm. De resenärer som reser med linjen ska byta till linje 676 för resa mot Stockholm och inte förpassas till linje 620 som trafikerar mot Åkersberga. Det är ett längre och obekvämare alternativ för resenärer från Bergshamra vilket troligen kommer leda till att inga resenärer åker denna rutt.
Svar: Detta trafikförändringsförslag genomförs inte till T22.

Linjer 637, 656 och 657: Kommunen är emot indragning av turer nattetid om underlaget är baserat på 2020 där resandet kraftigt minskat i kollektivtrafiken på grund av pandemin. Det är viktigt att kvälls- och helgtrafiken möjliggör för boende på landsbygden att ta del av nöjesutbudet i Norrtälje stad. En översyn bör utgå från att behålla turer under sommartidtabell.
Svar: Dessa trafikförändringsförslag genomförs inte till T22.

Linje 657: Till höstterminen 2021 kommer elever från Grindskolan att flyttas till Lommarskolan. Skolan kan anpassa start- och sluttider så att det passar dagens tidtabell vilket förutsätter att tidtabellerna inte förändras.
Svar: Tidtabellen ändras ej.

Norrtälje kommun är emot förslaget att linje 686 ska läggas ned eftersom restiden kommer förlängas med upp till 20 minuter på en reserelation som redan tar 75 minuter. Norrtälje kommun anser att linjen även fortsättningsvis ska finnas kvar. Med de bytesmöjligheter som skapas med linje 612 Täby-Kista bör snarare linjesträckningen för 686 förändras så att linjen upphör att trafikera Arninge för att istället trafikera norrortsleden vilket innebär snabbast möjligast väg mot Kista.
Svar: Detta trafikförändringsförslag genomförs inte till T22.

Linje 661: Linjen trafikerar inom Vallentuna kommun mellan Vallentuna centrum och Kårsta. Strax norr om Kårsta finns Närtunaområdet i Norrtälje kommun. För att Närtuna och Norrtälje kommun ska kunna nå Roslagsbanan behöver linjen förlängas från Kårsta till Närtuna, som endast innebär några kilometer ytterligare.
Svar: Förslaget är diskuterat i forumet kommunens uppföljningsmöte. Önskemålet kommer tas upp av kommunen med den nya trafikutövaren och behandlas i trafikförändringsprocessen för T23.

Närtrafiken i Norrtälje stad (linje 696): Linjerutten för närtrafiken i Norrtälje stad behöver ses över i samband med att staden växer och nya målpunkter tillkommer. Linjen trafikerar stadens äldreboenden vilket behöver inventeras vilka boenden som fortfarande är i drift utmed aktuell linjesträckning samt att tidtabell för närtrafiken ses över i samband med tidtabell för stadslinjerna för att sprida turutbudet.
Svar: Trafikförvaltningen tar med sig synpunkten till kommande planering.

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 möjliggör 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.
Svar: Trafikförvaltningen noterar detta.

Norrtälje kommun är emot förslaget att upphöra angöring av Fejan, Bromskär och Duvnäs utan att alternativ har presenteras eller att frågan om bryggors skick och status har föranletts av någon dialog med kommunen eller berörd huvudman. Om vissa bryggor inte kan angöras kan detta innebära stora negativa konsekvenser för såväl boende som näringsliv. Särskilt efterlyser

Norrtälje kommun en konsekvensbedömning kring indragning av brygga på Fejan.
Svar: Trafikförvaltningen noterar detta och önskar inte heller att sluta angöra bryggor. När dock säkerheten för våra resenärer ej kan tryggas, så finns inga alternativ.

Norrtälje kommun är emot förslaget att påbörja översyn av indragen trafik, särskilt om reseunderlaget baseras på 2020 där resandet kraftigt minskat i kollektivtrafiken på grund av pandemin. Vissa turer och angöring av vissa bryggor kan möjligtvis utredas för en anropsstyrd lösning.
Svar: Trafikförvaltningen utvärderar kontinuerligt trafiken och tar detta med i beaktande.

Linje 40 Nord-sydlinjen: Norrtälje kommun önskar dialog kring alternativen att Nord-sydlinjen föreslås trafikera Räfsnäs alternativt Norrtälje stad. Norrtälje stad är ett populärt resmål under sommartid och en angöring eller koppling till staden skulle tillföra attraktionskraft till linjen.
Svar: Trafikförvaltningen kommer att bjuda in kommunen för dialog om detta.

Nykvarn

Linje 780/780X ses i kommunens kollektivtrafikplan som ryggraden i kommunens busstrafik. Minskar attraktiviteten på denna riskerar det att även påverka resandet på kommunens landsbygdslinjer negativt, vars trafikering redan ligger på en miniminivå enligt gällande trafikavtal. I helhet uppfattar kommunen dock att sex indragna avgångar på 780/780X skulle innebära en betydande kvalitetsförsämring för kommunens resenärer. Kommunen ser också en övervägande risk att eventuellt indragna avgångar inte återinsätts efter att restriktionerna kopplade till pandemin krävs.
Svar: Detta trafikförändringsförslag genomförs inte till T22.

Regionen föreslår att de tidigaste avgångarna med 780 tas bort så väl vardag som helg. Kommunen inser att dessa sannolikt har lågt resandeantal, men vill ändå lyfta att de kan ha avgörande betydelse för människor som jobbar obekväma tider och kanske inte har möjlighet till annat färdsätt.
Svar: Detta trafikförändringsförslag genomförs inte till T22.

En fråga som inte hanteras i T22 är kommunens önskemål om busstrafik till Furuborgskolan. Kommunen önskar fortsatt dialog med Nobina och Trafikförvaltningen i frågan.

Svar: Dialogen om busstrafik till Furuborgsskolan fortsätter under trafikförändringsprocessen till T23 och kommer återupptas vid nästa uppföljningsmöte.

Kommunen vill betona vikten av att kollektivtrafikmyndigheterna för en löpande dialog med operatören som säkerställer att trafikering enligt inledda avtal kan hållas. Om det minskande resandet till följd av pandemin medför problem att upprätthålla trafikeringen bör berörda kommuner informeras om situationen innan det går ut i pressen.
Svar: Trafikförvaltningens ambition är alltid att ha en god dialog med kommuner och ser ovan som självklart. Dokumenten som presenterar förslag på och beslut av trafikförändringar är dock offentliga handlingar.

Nynäshamn

Snabbtåg under sommaren kan uppmuntra till att fler fritidsresor görs med pendeltåg då restiden är nästan 10 minuter kortare på sträckan Stockholm City - Nynäshamn.
Svar: Trafikförvaltningen noterar önskemålet, men för närvarande saknas resandeunderlag för att köra snabbtåg på sommaren.

Kommunen vill särskilt understryka att anslutningen mellan trafikslag är oerhört viktig för att skapa en attraktiv kollektivtrafik. Särskilt viktigt blir det då det finns få eller ibland inga alternativa vägar om man missar till exempel en buss eller ett pendeltåg.
Svar: Trafikförvaltningen är medveten om detta och passning mellan trafikslag är inskriven i avtalen med trafikutövare och intern samverkan finns.

Kollektivtrafik behövs under hela dygnet och nattrafik till Nynäshamn bör övervägas för att tillgodose fler människors behov och rörelsemönster.
Svar: Synpunkten är noterad och tas med i vidare trafikförändringsprocess. En översyn av nattrafik är något som behövs för hela regionen men det är i skrivande stund inte fastställt om så kommer ske redan till T23.

Parallelltrafik är nödvändig för att behålla kollektivtrafikens attraktivitet, t.ex. genom att buss 861 bör kompletteras med ett antal omvända avgångar för att underlätta arbetspendling in till kommunen.
Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt och tar den med sig i kommande trafikförändringsprocess.

Salem

Salems synpunkter besvaras i det gemensamma yttrandet från södertörnskommunerna.

Sigtuna

I remissen redovisas att Trafikförvaltningen avser att fortsatt driva pendeltågstrafiken i enlighet med samma utbud som under T 21, vilket är ett utbud som Sigtuna kommun finner oacceptabelt lågt. Kommunen anser därför att en utökning av pendeltågstrafiken snarast måste införas. Samtidigt måste det också finnas förutsättningar att sätta in trafik med snabbare förbindelser på sträckan Märsta – Stockholm City.
Svar: Trafikförvaltningen ser ständigt över utbudet, men har för närvarande inga planer på att utöka trafiken eller införa snabbtåg på Märstalinjen.

Kommunen förutsätter att busstrafiken utvecklas och vid behov utökas med fler turer anpassade till pendeltågstrafikens avgångs- och ankomsttider vid Märsta station. Det gäller även anpassningen till den regionaltågstrafik som anlöper Märsta station. Ur resenärssynpunkt måste byten och smidig omstigning mellan regionaltåg, pendeltåg och SL-bussar vid Märsta station kunna ske.
Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkter. Kommunen är välkommen att ta upp dessa synpunkter för diskussion vid kommande uppföljningsmöten samt möten avseende arbete med gemensam trafikutvecklingsplan.

Kommunen ser det som viktigt att i en fortsatt dialog utveckla effektiviseringen av busstrafiken, inte minst för att de uppsatta målen i RUFS skall kunna uppnås. En kraftfull satsning på- och utveckling av det statliga vägnätet är en förutsättning för effektiva kollektivtrafikförbindelser. Kommunen anser att god framkomlighet för kollektivtrafiken på väg 263 genom Tingvalladalen i Märsta måste säkras, samt att väg 263 utvecklas i enlighet med de planer som finns redovisade i den gemensamma avsiktsförklaring kring den ÅVS som arbetades fram och beslutades 2013 och som fördjupats i den kompletterande ÅVS som slutförts under 2021.
Svar: Frågan tas upp på kommande möten mellan TF och kommunen, för att ta fram en plan för arbetet enligt avsiktsförklaringen och ÅVS.

För att korta restiden på sträckan bör en direktbusslinje etableras mellan Sigtuna busstorg – Arlanda, med några få hållplatser förutom Märsta station.
Svar: Frågan tas upp på kommande möten mellan TF och kommunen.

Utvidga och utveckla busstrafiken till och från Rosersbergs station inom Rosersbergs verksamhetsområde
Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt. Kommunen är välkommen att ta upp dessa synpunkter för diskussion vid kommande uppföljningsmöten samt möten avseende arbete med gemensam trafikutvecklingsplan.

Då de nedgångar i nyttjandet av kollektivtrafiken som noterats beror på den pågående Coronapandemin, som rimligen ebbat ut under hösten 2021, är föreslagna neddragningar under 2022 inte rimliga. Vid behov kräver Sigtuna kommun att åtgärder vidtas för att säkerställa en fullgod kollektivtrafik i hela kommunen.
Svar: Majoriteten av de förslag som presenterades i trafikförändringsremissen är inte föremål för genomförande till T22. Vänligen se Trafikförändringsdokument T22 för att se vilka ändringar som genomförs. Trafikförvaltningen och Transdev följer självklart resandeutvecklingen i kommunen kontinuerligt.

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: Anropsstyrd trafik kommer att införas under 2022 i delar av Vallentuna och Norrtälje. Trafikförvaltningen vill avvakta införandet innan fler områden kan bli aktuella.

En översyn av tidtabellerna för landsbygden bör också göras i syfte att bättre matcha skolornas scheman. Det finns idag exempel på att sista bussen gått innan skolan slutar, vilket omöjliggör för skolbarnen att ta sig hem via kollektivtrafiken.
Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens önskemål. Kommunen är välkommen att ta upp detta för diskussion vid kommande uppföljningsmöten samt möten avseende arbete med gemensam trafikutvecklingsplan.

Kommunen ser ett ökat behov av busstrafik till Venngarn. Området expanderar och efterfrågan på kollektivtrafik är stor. Det vore önskvärt med busstrafik på sträckan Venngarn – Sigtuna – Märsta station – Arlanda.
Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens önskemål. Kommunen är välkommen att ta upp detta för diskussion vid kommande uppföljningsmöten samt möten avseende arbete med gemensam trafikutvecklingsplan.

Sigtuna Stadsängar är ett nytt, omfattande, bostadsområde som även inkluderar en ny skola med stort upptagningsområde, men det saknas bussförbindelser. Kollektivtrafikförutsättningar finns inplanerade och utbyggda men busstrafik

har inte etablerats även om efterfrågan är stor på bussförbindelse mellan Sigtuna busstorg-Sigtuna Stadsängar-Märsta station-Arlanda.
Svar: Området är inte byggt enligt riktlinjen RiBuss, så områdets infrastruktur gör att det inte är framkomligt för bussar inne i området Sigtuna Stadsängar.

Behov- och omfattning av servicelinjer behöver utredas och utvecklas inom såväl Märsta och Valsta som Sigtuna stad.
Svar: Trafikförvaltningen tar med sig kommunens synpunkt. Frågan har varit uppe för diskussion med förvaltningens sektion färdtjänst.

Sollentuna

Sollentuna kommun anser att tidigare förändringar av linjerna 516, 526 och 607 ska återställas till de linjesträckningar som var aktuella före genomförandet av T20. Viby och Edsberg behöver ha direkttrafik till centrala Stockholm.
Svar: Trafikförvaltningen framhåller att det i förvaltningens riktlinjer för planering av kollektivtrafiken ingår att parallellgående trafik med samma trafikuppgift men som inte är samordnade bör undvikas såvida det inte behövs för att avlasta den andra trafiken. Busslinjer, som i detta fall är parallellgående med kapacitetsstark pendeltågslinje där leveransen förbättras mycket positivt de senaste åren, bör därför undvikas.

Sollentuna har genom linje 627 sin starkaste koppling till Täby. Kommunen anser att denna linje bör utvecklas att omfatta även kvälls- och helgtrafik för att erbjuda pendlingsmöjligheter mellan kommunerna. Kommunen anser även att Sollentunas kopplingar mot Arninge behöver förbättras.
Svar: Trafikförvaltningen har som mål att utveckla utbudet av tvärförbindelser till och från Arninge station, som öppnar i december 2021, de kommande åren.

Sollentuna kommun anser att förändringen för linje 685 är genomförbar förutsatt att en ökning längs sträckan görs av annan linje, det är viktigt att den totala turtätheten blir högre än idag.
Svar: Den föreslagna förändringen av linje 685 kommer inte att genomföras.

Sollentuna kommun anser det vara beklagligt att dra ned på nattavgångar när det gäller sträckan Rotebro station - Holmboda. Inga alternativa färdvägar med kollektivtrafik finns dessa tider. Kommunen önskar ett tydligare underlag för när den här typen av neddragningar föreslås.
Svar: Den föreslagna förändringen kommer inte att genomföras.

Sollentuna kommun anser det vara beklagligt att dra ned på nattavgångar när det gäller sträckan Norrviken station - Viby. Inga alternativa färdvägar med kollektivtrafik finns dessa tider. Kommunen önskar framöver ett tydligare underlag för när den här typen av neddragningar föreslås.
Svar: Den föreslagna förändringen kommer inte att genomföras.

Solna

Solna stad vill särskilt uppmärksamma frågan om eventuella justeringar av pendeltågstrafiken som kan ske inför nästa år T23. Det som hittills kommunicerats till kommunerna från regionens sida är att trafiken ska bibehållas under T23, men att åtgärder kan genomföras som på sikt ger förutsättningar för utökad trafik.
Svar: Trafikförvaltningen arbetar ständigt med att se över utbudet.

Stadsledningsförvaltningen föreslår en återgång till den tidigare sträckning som linje 67 har haft och som innebär att Solnavägen åter trafikeras mellan Frösunda/Solna station och Karolinska. Alternativt föreslås att en utökning sker av linje 508, gärna på hela sträckan, men i första hand mellan Frösunda och Karolinska.
Svar: Trafikförvaltningen gör bedömningen att det inte är att motiverat att linje 67 återgår till tidigare sträckning. Trafikförvaltningen tar med sig synpunkten kring trafikering av sträckan Frösunda/Karolinska.

Linje 505: Bedömningen är att Gunnarbovägen inte går att ta i bruk redan under 2021, utan kan börja trafikeras först någon gång under 2022. Busslinjen bör därför under T22 trafikeras i nuvarande sträckning längs med Fridensborgsvägen.
Svar: Linjen kommer, med anledning av det kommunen anger, under T22 bibehålla nuvarande sträckning längs Fridensborgsvägen.

Sträckningen utmed Gunnarbovägen implementeras därför lämpligen först i samband med trafik-förändringar till 2022/2023 (T23), då hela projektet är klart och idrottsplatsen öppnas för allmänheten. När förändringen genomförs är det samtidigt viktigt att trafiken med buss 540 förstärks för att försörja de centrala delarna av Järvastaden utmed Fridensborgsvägen och därför bör trafikförvaltningen överväga att linje 540 får jämn 10-minuterstrafik på såväl vardagsmorgnar som vardagseftermiddagars högtrafiktimmar. Däremellan är 15-minuterstrafik tillräcklig.
Svar: Trafikförvaltningen tar med sig synpunkten till kommande trafikförändringsprocess.

För Järvastaden bör det även undersökas om det är möjligt att förlänga linje 502, Solna centrum-Ulriksdals station, så att även de nybyggda delarna av Järvastaden trafikeras. Vidare bör helgtrafiken starta tidigare än klockan 11.00.
Svar: Trafikförvaltningen tar med sig synpunkten till kommande trafikförändringsprocess.

Behovet av att dra in föreslagna nattavgångar för busslinjer 129 och förkortning av linje 540 på sträckan Ulriksdals station - Universitetet på grund av de minskade resandenivåerna med anledning av pandemin kan därför accepteras tillfälligt, men förutsätter att en återgång till tidigare omfattning sker till nästkommande period. Av samma skäl accepterar staden att turtätheten och antalet avgångar på busslinje 513 kan minskas under T22 på helgerna och kan trafikeras med 15-minuterstrafik 07:00 - 07:30 istället för dagens 06:00 - 09:30. Även dessa förändringar förutsätts dock vara en tillfällig förändring av utbudet.
Svar: Den föreslagna trafikförändringen kommer inte att genomföras.

Stockholm

Stadsledningskontoret anser att Region Stockholm och trafikförvaltningen bör ha långsiktiga strategier gällande både kollektivtrafikens utveckling och dess finansiering. Det är också viktigt att trafikförvaltningen medverkar i stadens planeringsarbete och tar fram strategier för kollektivtrafikförsörjningen som är kopplade till stadens kraftiga expansion.
Svar: Kollektivtrafiksystemets strategiska utveckling utgår från RUFS 2050 och preciseras i Kollektivtrafikplan 2050 samt i utvecklingsplaner för kollektivtrafikens olika trafikslag och i sektorsutredningar för olika delar i länet. På så sätt kopplas kollektivtrafikens utvecklingsbehov till kommunernas fysiska utveckling och till den kommunala markanvändningen samt till övriga samhällsmål och övriga trafikslag. Genom att Region Stockholm numera har planeringsansvaret för länsplan för Stockholms län kan en tydligare koppling till dessa inriktningar och finansiering av åtgärder erhållas.

Tunnelbanans linje 13 är underdimensionerad och i rusningstrafiken är vagnarna, i normalläge, ofta fulla redan i Sätra/Bredäng och resenärerna tvingas stå upp, vid Aspudden påminner situationen för resenärerna om packade sillar. Med de nya tunnelbanevagnarna kommer antalet sittplatser dessutom att minska dramatiskt. För att inte folk ska tvingas stå vill vi att SL ser över möjligheten till tätare trafik i rusningstrafiken från Norsborg/Alby.
Svar: Trafikförvaltningen ser ständigt över utbudet men att resenärer tvingas stå under rusningstrafik är ofrånkomligt.

Stadsledningskontoret anser att trafikförvaltningen och staden ur ett strategiskt perspektiv bör diskutera vilka stråk och noder som är lämpliga att busstrafiken använder sig av.
Svar: Trafikförvaltningen är positiv till stadens initiativ i denna fråga och deltar i arbetet med stadens ”Plan för prioriterat kollektivtrafiknät” genom bland annat gemensamma workshops, framtagande av underlag och deltar även i en gemensam arbetsgrupp för planen.

Trafikkontoret noterar en hel del neddragningar i trafiken i västerort, främst nattrafik. Denna trafik bör återgå till det normala när resandeefterfrågan ökar.
Svar: Förslagna utbudsminskningar i nattrafiken kommer inte att genomföras.

Efter att driftstart skett vill kontoret medverka i arbetet med de trafikutvecklingsplaner som tas fram för området.
Svar: I anslutning till att nya avtal träder i kraft kommer trafikutvecklingsplaner implementeras, där kommer kommunen vara inbjuden.

Kontoret noterar att trafikförvaltningen justerar linjer för att frigöra mer utrymme i terminalerna i Slussen och Gullmarsplan. Trafikförvaltningen och staden bör ur ett strategiskt perspektiv diskutera vilka stråk och noder, inom hela staden, som är lämpliga att kollektivtrafiken använder sig av. Tillsammans kan det då skapas ännu bättre förutsättning för en attraktiv kollektivtrafik.
Svar: Denna fråga är lämplig att staden tar upp för diskussion vid kommande uppföljningsmöten eller att staden kallar till separata möten i frågan.

Linje 144 mellan Fruängen - Älvsjö - Gullmarsplan är en viktig linje med många resande som skär på tvären genom söderort. Det är därför tveksamt om en utglesning av trafik i både hög- och lågtrafik är lämpligt.
Svar: Detta trafikförändringsförslag genomförs inte till T22.

Utökningen av busstrafik till Vattugatan innebär en ökad belastning på ett vägavsnitt vid Herkulesgatan som kommer att vara starkt påverkat av arbeten under kommande år. Med anledning av det kommer den föreslagna linjesträckningen även riskera att behöva flyttas under ombyggnadsarbetena.
Svar: Förslaget kommer inte genomföras under T22 då nämnda vägarbete utgör ett för stor störningsrisk. Förslaget kan dock komma att återkomma i den framtida trafikförändringsprocessen.
Trafikkontoret vill informera om att det finns tidiga planer på att etablera ett kallbadhus vid Munkbron. Då kontoret ännu inte är involverad i arbetet är det svårt att uttala någon eventuell påverkan på en tänkbar angöring för pendelbåtstrafiken.

Svar: Trafikförvaltningen har svarat på remissen, TN 2021-0542 som Stockholm Stad skickade ut tidigare under 2021. Trafikförvaltningen noterar där att: Trafikförvaltningen ser den föreslagna platsen som viktig ur ett strategiskt perspektiv för att utveckla kollektivtrafik på vatten. Exempelvis så planeras pendelbåtslinje 89 till och från Ekerö att framöver angöra vid Munkbrohamnen. Läget utgör en bra koppling för byte med andra trafikslag, vilket binder ihop kollektivtrafiksystemet på ett välfungerande sätt och stärker möjligheterna för arbets- och studiependling. Därmed är det viktigt att förutsättningar för båtarnas vändradie och säkerhetsavstånd säkerställs så att denna planerade utveckling inte omöjliggörs. Tillgängligheten på kajen behöver säkerställas för att bidra till en attraktiv kollektivtrafik för alla.

Vi har i flera år påtalat problemen med den för Mariehäll viktigaste linjen 113 och dess i ”normala” tider överfulla bussar som inte kommer fram och tidtabeller som därför inte klarar hållas av ansvarig trafikutövare. Vid en återgång till en mer ”normalt” nyttjande av kollektivtrafiken så är problemen åter de samma, troligen värre pga. av ökat resenärsunderlag.
Svar: Trafikförvaltningen följer upp trängsel och punktlighet inom förvaltningen av trafikavtalet.

Region Stockholm har i tidigare års remisser gällande SL:s trafikförändringar föreslagit möjligheten att korta linje 113 till att enbart trafikera Blackebergs Gård - Sundbybergs station för att på så sätt underlätta de kraftiga belastningsproblemen på sträckan. Så tyvärr inte detta år, nämnden vill därför förorda tidigare års förslag om en delning av linje 113 enligt ovan.
Svar: Trafikförvaltningen noterar nämndens förslag. Staden får gärna ta upp frågan på kommande uppföljningsmöte.

Genom att förändra linjesträckningen för linje 127 med en förlängning av linjen till Sundbybergs station (Brommaplan- Nockebyhov-Ängby camping/Ängbybadet-Blackebergsgård- Islandstorget-Mariehäll-Sundbybergs station) samt en utökad turtäthet på denna linje skulle man uppnå en bättre kollektivtrafik bl.a. för de boende i Mariehäll, då denna linje skulle passera både Islandstorgets T-banestation och Sundbybergs station; och en bättre anslutning till Mälarbackens vård- och omsorgsboende. Dessutom skulle man med denna linjesträckning kunna underlätta för alla som vill ta sig kollektivt till Ängbybadet eller Ängby camping.
Svar: Trafikförvaltningen noterar stadens önskemål och välkomnar staden att ta upp frågan på kommande uppföljningsmöte.

Bromma stadsdelsförvaltning ställer sig både kritisk och frågande till de föreslagna förändringarna enligt nedan:

Linje 114 – Att dra in sena avgångar på denna linje ger en betydande negativ trygghetspåverkan samt försämrad service för de boende i ett område som idag genomgår exploatering och där ny inflyttning sker.

Linje 127 – Att försämra service på detta viset skapar en känsla av isolering och förslaget tar inte hänsyn till arbetsför befolkning som ska ta sig till och från sina arbeten eller anslutande kollektivtrafik. Även stadsdelsområdet Nockebyhov genomgår en exploatering varför förslaget inte verkar genomtänkt.

Linje 129 – Att dra in nattlinjer ger en negativ trygghetspåverkan och försämrad service.

Svar: De föreslagna trafikförändringarna kommer inte att genomföras.

Rådet anser att det är beklagligt att man ännu inte har löst frågan om en hållplats vid Beckomberga sjukhus och vårdcentralen. I nuläget stannar bussen på Råckstavägen vilket innebär en längre gångsträcka för äldre och funktionshindrade. Detta är absolut inte acceptabelt utifrån ett tillgänglighetsperspektiv. Rådet vill därför uppmana SL att snarast presentera en lösning på frågan.

Svar: Gatunätet vid platsen uppfyller inte trafikförvaltningens riktlinjer och kan därför inte trafikeras av större bussar. En vändplats vid sjukhuset behövs för att kunna trafikera befintlig hållplats.

Förvaltningen vill fortsatt poängtera att kollektivtrafiken mot Östberga är bristfällig och behöver stärkas.

Svar: Trafikförvaltningen noterar stadens önskemål.

Förvaltningen vill i god tid uppmärksamma trafikförvaltningen på att Larsboda verksamhetsområde fördubblar antalet arbetsplatser 2022–2023. Företaget Mathem etablerar ett logistikcentrum med 1 000 arbetsplatser och kommer ha verksamhet pågående från klockan 05.00 till midnatt veckans alla dagar. Det finns därför behov av en väl fungerande kollektivtrafik i området.

Svar: Trafikförvaltningen noterar detta för framtida planering. Staden får gärna utveckla detta vid kommande uppföljningsmöten.

Linje 165 Högdalen–Farsta som passerar Fagersjö behöver tätare avgångar. Mitt på dagen har linjen 20-minuterstrafik vilket är för sällan i en stadsdel som inte har några andra kollektiva trafikslag att tillgå. Brist på kollektiva förbindelser leder till att fler väljer att åka bil vilket innebär en onödig negativ påverkan på miljön och klimatet.

Svar: Dagens trafikutbud lever upp till trafikförvaltningens riktlinjer. Trafikförvaltningen noterar dock stadens önskemål.

Nämnden vill tydligt framhäva att förslaget att minska turtätheten på linje 144 på sträckan Älvsjö – Fruängen är mycket olyckligt. Förslaget går ut på att trafiken blir glesare och det innebär försämringar särskilt på kvällstid.
Svar: Detta trafikförändringsförslag genomförs inte till T22.

Busslinje 704 mellan Fruängen och Björnkulla kortas ner till att endast gå från Fruängen till Huddinge station. Det är då särskilt anmärkningsvärt att möjligheten ta sig till Huddinge sjukhus starkt försämras för funktionsnedsatta. I dag kan man ta sig till Huddinge sjukhus utan omstigning och byte av buss. Detta är också en försämring av kollektivtrafiken som bör ses över. Behåll buss 704 som den går idag.
Svar: Trafikförvaltningen har beslutat att genomföra den paketlösning där bl. a 704 ingår och där linje 704 delas upp i två linjer, 704 och 712. Detta då trafikförvaltningen ser att paketlösningen ger mer och bättre kollektivtrafik totalt sett. För mer information om paketlösningen vänligen se Trafikförändringsdokument T22.

Nämnden har även ett förslag till förbättring för linje 161. Busslinjen bör förlängas cirka 900 meter så att den även trafikerar Liljeholmen, dvs. Bagarmossen-Liljeholmen-Bagarmossen.
Svar: Trafikförvaltningen noterar nämndens önskemål. Dock är terminalen i Liljeholmen idag fullbelagd varför det inte finns plats för mer trafik där. Om staden tillskapar ny yta vid Liljeholmen för angörande, reglerande och avgående busstrafik kan det vara möjligt i framtiden.

Linje 541: Bättre turtäthet på linjen Vällingby - Backlura - Barkarby - Jakobsberg som ständigt kör med överfulla bussar. Linjen är den enda kollektivtrafik som finns längs sträckan och är nödvändig för att invånarna ska kunna ta sig till arbete och skola.
Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten.

Linje 119: Bättre turtäthet på linjen som ständigt kör med överfulla bussar.
Svar: Under pandemin har beläggningen varit låg inom hela kollektivtrafiken. Trafikförvaltningen följer upp trängsel inom förvaltningen av trafikavtalet och kommer att följa resandeutvecklingen framöver.

Direktbussar till större företagsområden som Ulvsunda och Kista.
Svar: Trafikförvaltningen välkomnar staden att konkretisera och framföra önskemålet på kommande uppföljningsmöte.

Förvaltningen föreslår att möjligheten att upprätta båttrafik utreds för sträckan Stäket - Lambarön - Hässelby strand - Klara Mälarstrand. Det skulle innebära

att transportmöjligheterna för boende på Lambarön förbättras eftersom förbindelse mellan Lambarön och fastlandet saknas idag.
Svar: Trafikförvaltningen har ett politiskt uppdrag om att utreda fler stopp eller pendelbåtslinjer. Trafikförvaltningen välkomnar inspelet om att se över hur Linje 89 kan utvecklas och även innefatta ett stopp i Skärholmen. En dialog med Stockholms Stad samt att göra analyser för hur detta skulle vara görligt står på agendan.

Förvaltningen vill understryka vikten att trafikeringen mellan Hornsberg och Fridhemsplan samt övriga Kungsholmen behöver vara god. Förvaltningen är således frågande till varför busslinje 405 föreslås kortas av och inte längre trafikera Moa Martinssons torg.
Svar: Detta trafikförändringsförslag genomförs inte till T22.

Förvaltningen är kritisk till att busslinje 67 inte längre kör via Torsplan, vilket försvårar dessa förskolors möjlighet att göra enkla utflykter till Solna samt Skansen.
Svar: Trafikförvaltningen noterar stadens kritik och tar med sig detta för framtida planering.

Sedan ett par år tillbaka trafikeras inte Stora Skuggan med buss. Förvaltningen önskar om möjligt att trafiken dit återupptas för att underlätta för till exempel förskolegrupper som vill göra besök på den 4H-gård som är belägen där. I området finns även ett stort antal kolonilotter.
Svar: Trafikförvaltningen har inte för avsikt att i nuläget börja trafikera Stora Skuggan ånyo.

Det vore önskvärt med en busshållplats på Lagtingsgatan, nära rondellen mot Torshamnsgatan, och att någon av de bussar som passerar i närheten till Kista, Husby eller Akalla skulle kunna stanna där. Förskolan på Kistahöjden har åtta avdelningar med plats för 144 barn. Närhet till en buss skulle underlätta både för dem som lämnar och hämtar barn och för personalen på förskolan.
Svar: Trafikförvaltningen tar med sig synpunkten i framtida planering.

Förvaltningen har tidigare påtalat vikten av att förstärka busslinje 179 mellan Sollentuna och Vällingby. Det ökade antalet skolelever på Internationella engelska skolan, Kista International School, Kista grundskola och Järva grundskola har bidragit till en ökad belastning på linjen.
Svar: Trafikförvaltningen följer tillsammans med trafikutövaren upp trängsel på linjen och tar med sig det i kommande planering.

Båtlinje 89 som går mellan Klara Mälarstrand – Tappström är här för att stanna och dessutom föreslås att utredas med stopp i Gamla stan. Det verkar de flesta

vara överens om. Vi i den grönblå majoriteten tycker att den även ska stanna i Skärholmen, förslagsvis vid bryggan vid Mälarhöjdsbadet.
Svar: Trafikförvaltningen har ett politiskt uppdrag om att utreda fler stopp eller pendelbåtslinjer. Trafikförvaltningen välkomnar inspelet om att se över hur Linje 89 kan utvecklas och även innefatta ett stopp i Skärholmen. En dialog med Stockholms Stad samt att göra analyser för hur detta skulle vara görligt står på agendan.

Buss 135, mellan Mälarhöjden och Vårberg, linjesträckning bör ses över och förstärkas. Under sommaren vill vi be Stockholmsregionens trafikförvaltning att se över möjligheten för bussen att göra extrastopp vid Sätrastrandsbadet. En extra hållplats vid Sätra ridskola eftersom det i dagsläget är långt att gå från kollektivtrafik. Sätra ridskola används främst av unga tjejer och deras trygghet skulle öka markant om det gick att åka buss istället för att gå till ridskolan.
Svar: Vad gäller trafikering av Sätrastrandsbadet blir vårt svar samma som tidigare år: Dagens infrastruktur medger inte detta.
Vad gäller placering av ny extra hållplats vid Sätra ridskola är det bra om staden lyfter denna fråga vid kommande uppföljningsmöten med trafikförvaltningen eller kallar till separat möte med trafikförvaltningen i frågan. Detta då det är staden som är väghållare och är den part som projekterar och anlägger nya hållplatser.
Om staden har synpunkter på dagens linjesträckning är staden välkommen att mer ingående beskriva hur man vill linjesträckningen ska gå.

Stadsdelsförvaltningen anser att trafikförvaltningen ska redovisa anledningen till tre av dessa neddragningar (linjerna 119, 514 och 540), då det inte framgår av remissen. Nattetid kan alternativa resmöjligheter vara svåra att finna varför stadsdelsförvaltningen efterlyser en redogörelse på hur förslagen påverkar de resande och en hänvisning till alternativa färdmedel.
Svar: De föreslagna trafikförändringarna kommer inte att genomföras.

Beträffande busstrafiken anser stadsdelsförvaltningen fortfarande att det behövs en ny linje mellan Tensta/Hjulsta och Barkarbystaden respektive Barkarby handelsplats. En ny linje – 175 – introducerades mellan Akalla och Barkarbystaden under 2020, men alltjämt saknas förbindelse till södra Järva.
Svar: En linje mellan Tensta/Hjulsta och Barkarby station finns med på förslag i den sektorsutredning som TF nyligen har genomfört. En förutsättning för en sådan koppling är en ny väglänk som planeras mellan Bergslagsvägen och Barkarby.

Sundbyberg

Staden betonar att turtätheten och de inställda avgångarna ska återställas när resandenivåerna på de utpekade busslinjerna går tillbaka till nivåerna som var innan pandemin.
Svar: Trafikutbudet har inte minskat under pandemin. Trafikförvaltningen har upprätthållit ordinarie trafik.

Sundbybergs stad vill att TF återkommer med information angående:

Ny linjedragning av busslinje 504 via Ursviksvägen och Tulegatan. Trafikförsörjningen bör överföras till linje 506.
Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten och föreslår att förslaget kan tas upp inom ramen för uppföljningsmöten mellan kommunen, trafikutövaren och Trafikförvaltningen.

Busstrafik mellan Ursvik och Kista centrum i avvaktan på tvärbanan
Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten.

Busstrafik mellan Ursvik och Kista centrum i avvaktan på tvärbanan.
Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten.

Direktbussförbindelse mellan Ursvik/Hallonbergen och Arenastaden/Solna station med befintliga förutsättningar medan dialogen kring vägförbindelse från Örsvängen till Sjövägen i Solna pågår.
Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten.

Direktbuss mellan Brotorp och centrala Sundbyberg.
Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten.

Direktbuss mellan Stora ursvik och Lavettvägen
Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten.

Nattrafiklinje som kan trafikera lilla och stora Ursvik via Ursviksvägen, Marieborgsgatan och Oxenstiernas allé.
Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten.

Pendelbåtlinje som angör Lilla Alby.
Svar: Trafikförvaltningen noterar detta och har med stoppet i framtida utrednings- och analysarbetet för utveckling av pendelbåtstrafiken.

Optimering av närtrafikens linjenät.
Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten.

En vidare dragning av linje 6 från Solna till Sundbyberg centrum skulle förenkla resandet på tvären i regionen och staden vill därför att trafikförvaltningen prioriterar utredningen av stombusslinjestråket.
Svar: Trafikförvaltningen planerar att påbörja en stråkstudie för sträckan norr om Solna. Sundbyberg kommer att bli inbjudna till detta projekt.

Södertälje

Södertälje kommun anser det inte acceptabelt att Mölnbo endast får tvåtimmarstrafik på helgen. Det skulle kraftigt försämra möjligheterna för de som bor i Mölnbo med omnejd att leva utan bil. De uteblivna pendeltågsresorna tycks heller inte kompenseras av bussanslutning till Järna eller Gnesta så att Mölnboborna kan ta del av tågavgångarna därifrån, utan Mölnbo lämnas helt enkelt utan trafik. Det är inte acceptabelt och Södertälje kommun motsätter sig kraftfullt denna förändring.
Svar: Resandeunderlaget motiverar inte en tätare trafik än 120 minuter under helgerna. Det kan också noteras att Gnesta kommer att ha samma turtäthet som Mölnbo.

Linje 758: Förändringen är acceptabel under rådande omständigheter, men när regionens ekonomi har förbättrats bör denna och dylika avgångar återinföras. Förändringar som denna får inte bli en stegvis urholkning av kollektivtrafiken.
Svar: Detta trafikförändringsförslag genomförs inte till T22.
Linjer 780 och 780X: Förändringen berör ett stort antal avgångar, varav vissa förmodas ha högre resande än andra. Sammantaget ger indragningen av dessa avgångar en påtaglig försämring, och riskerar att påverka möjligheten att ta sig till arbetet för de som arbetar obekväma tider. Södertälje kommuns förhoppning är att de avgångar av dessa som har större resande behålls.
Svar: Detta trafikförändringsförslag genomförs inte till T22.

Viksberg bör få busstrafik som trafikerar till och från Södertälje centrum utan byten. Exempelvis genom att buss 751 förlängs till Viksbergsskolan.
Svar: Trafikutövaren har sett på utförbarhet till tur utan byte men ser ingen möjlighet till det i dagsläget. Det saknas resandeunderlag för detta.

Tullgarn bör trafikeras, både vardag och helg.
Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten och tar den med sig i den kommande trafikförändringsprocessen. Frågan bör även aktualiseras vid kommande uppföljningsmöten.

Den anropsstyrda trafiken som prövats i Enhörna får ej införas igen i samma utförande. Ska anropsstyrd trafik prövas igen måste det vara ett koncept som innebär en faktisk förbättring för resenären jämfört med dagens linjebaserade

och tidtabellsstyrda trafik, inte något som försvårar eller innebär en minskning av utbudet.
Svar: Inom projekt Modern mobilitet i Södertälje ingår en arbetsgrupp som har uppdraget att ta fram någon form av anropsstyrd trafiklösning som är tänkt att förbättra resmöjligheterna.

Tyresö

Tyresö kommun vill framhålla att vi samtidigt känner oro för de resenärer som reser till andra orter, främst söder och öster om centrala Stockholm, exempelvis Södermalm, Hammarby och Sickla eller Årsta, Hökarängen och Älvsjö. För dessa resenärer innebär förslaget sämre kommunikationsmöjligheter mellan morgon- och eftermiddagsrusningen. Av den anledningen ser Tyresö kommun att Trafikförvaltningen behöver studera behovet och redogöra för vilka konsekvenser förslaget innebär för resenärer som inte ska till de centrala delarna av Stockholm innan en eventuell utglesning av linjerna 873 och 875 sker.
Svar: Förslaget kommer inte genomföras under T22 då vägarbete utgör en för stor störningsrisk för kollektivtrafiken kring Vattugatan och Herkulesgatan. Förslaget kan dock komma att återkomma i den framtida trafikförändringsprocessen.

Tyresö kommun vill veta vad som avses med att det blir möjligt att köra ”annan trafik” till Gullmarsplan. Redogör för vilka linjer som innefattas i detta och hur det påverkar resenärer till och från Tyresö.
Svar: Gullmarsplan har i dagsläget nått sin fulla kapacitet vilket gör platsen störningskänslig och är svår att planera linjer till och från. En avlastning hjälper trafiken och minskar risken för förseningar. Som tidigare nämnts så kommer dock förslaget inte genomföras till T22.

Tyresö kommun anser att det är beklagligt att Trafikförvaltningen föreslår nedläggning av linje 820. Kommunen menar att linjen, trots sin relativt låga reseandel i dagsläget, uppfyller ett tydligt syfte lokalt i Trollbäcken och Fornudden i Tyresö.
Svar: Detta trafikförändringsförslag genomförs inte till T22. Linjen kommer att utredas under trafikförändringsprocessen för T23. Under den processen kommer linjens framtida syfte, vinkområde, sikt och hållplatser ses över. Trafikförvaltningen har nämnt på kommunens uppföljningsmöte att om linjen skall fungera som permanent ordinarie linje så behöver följande punkter hanteras:
- Hållplatser med stolpe behöver få den jordad i de fall där så inte skett, dvs. inga stolpar på betongfot. Se i övrigt RiBuss 2021 TN-S-2094363, punkt 8.8.8
- Vinkområdena behöver ses över, kanske även delas upp i flera, för att säkerställa att buss enbart angör platser där det är säkert att göra så utifrån

sikt, kanter, lutning etc.
– På de partier där sikten är dålig, framförallt inom vinkområdena, behöver förbättring göras genom siktröjning, skvallerspegel eller annan lösning.

Tyresö kommun anser att Trafikförvaltningen behöver avhjälpa situationen där resenärer i rusningstrafik med motorvägsbussarna tvingas till att resa stående på grund av trängsel. Denna situation var dessvärre praxis innan pandemins utbrott och riskerar att innebära att många faller tillbaka i gammal sed och väljer att resa med bilen i stället för med buss även efter pandemin.
Svar: Trafikförvaltningen följer upp att våra trafikutövare respekterar våra riktlinjer för trängsel. När resandet åter ökar efter pandemins resandenedgång kommer trafikförvaltningen omse att regler för trängsel efterföljs.

Tyresö kommun önskar en utökad dialog och mer information i frågan rörande Gullmarsplans utbyggnad och utveckling. Även om det rent formellt är Stockholms stad som ansvarar för, och projektleder, Gullmarsplan i nuläget så anser Tyresö kommun att Trafikförvaltningen kontinuerligt ska informera berörda kommuner om sina övergripande tankar och idéers rörande bytespunktens utveckling.
Svar: Trafikförvaltningen välkomnar en utökad dialog med Tyresö och övriga berörda kommuner kring strategiska frågor kopplade till utvecklingen av bytespunkten Gullmarsplan och kollektivtrafikförsörjningen av berörda kommuner. Trafikförvaltningen deltar i det programarbete som Stockholms stad nyligen startat för Gullmarsplan, men bedriver i nuläget inget eget utredningsarbete inom ramen för regionens åtgärdsvals- och investeringsprocess avseende utvecklingen av bytespunktens funktioner.

Kommunen önskar alltjämt att stombusslinje 875 förlängs från Tyresö kyrka till Raksta i Tyresö. En förlängning av linjen skulle innebära att resenärer kan genomföra hela resan mellan Raksta och Gullmarsplan utan byte.
Svar: Detta har senast diskuterats i dialog mellan trafikförvaltningen och Tyresö kommun om framtida trafik. Det största problemet är framkomligheten i Raksta, där man måste uppför en backe och en lokalväg som i all väsentlighet är i ett villaområde. I övrigt är att så länge det är fullt på depåerna är det svårt att utöka all trafik utan noggranna överväganden. Tyvärr blir ett byte nödvändigt.

Täby

Täby kommun ser behov av ytterligare förstärkning av busstrafiken på sträckan Skarpäng - Roslags Näsby – Danderyds sjukhus.
Svar: Danderydsterminalen har i dagsläget nått sin fulla kapacitet. Trafikförvaltningen välkomnar kommunen att lyfta synpunkter om Skarpängs kollektivtrafikförsörjning på uppföljningsmöte där även trafikutövaren deltar.

När det gäller förändringen av linje 627 är kommunen positiv till att den inte längre använder vändplanen på Kemistvägen. Kommunen hade däremot gärna sett att linjen fortsatt längs Stora Marknadsvägen och vänt i cirkulationen på Bergtorpsvägen istället. Detta hade då möjliggjort trafikering av den nya simhallen, som öppnar under andra hälften av 2022.
Svar: Trafikförvaltningen och trafikutövaren deltar i möten med Täby kommun där kommande kollektivtrafikförsörjning av Täby park inklusive simhallen diskuteras.

Kommunen motsätter sig att linjerna 617 och 610 får färre avgångar.
Svar: De föreslagna trafikförändringarna kommer inte att genomföras.

En kollektivtrafikkoppling i detta sammanhang är Erikslund – Norrortsleden vidare västerut mot bland annat Kista, som saknas idag. Genom att stärka denna koppling avlastas Täbyvägen söderut och ger resenärer från Erikslund/Vallatorp/Visinge/Östra Vallabrink ett alternativ till att resa kollektivt västerut.
Svar: Trafikförvaltningen ser inget större behov av sådan förbindelse eftersom det finns två linjer från dessa områden som passerar Täby kyrkby trafikplats där byte kan ske till fyra olika linjer som går både till Sollentuna och Kista.

När det gäller Roslagsbanan vill polisen i Norrort tillsammans med Trygg i Täby att den trafikeras till 03:15 på helgnätter eftersom det blir mycket störningar och otrygghet när restaurangbesökare går genom Täby centrum till nattbusshållplatsen på Attundavägen. En inledande kontakt med TF:s järnvägssektion togs redan under 2017. Det är angeläget att en förnyad diskussion kring utökad trafikering sker eftersom inget har hänt.
Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkter men för närvarande saknas det resandeunderlag för att trafikera Roslagsbanan nattetid.

Upplands-Bro

Kommunen har länge påtalat att även områdena längre ut längs linje 556 har behov av fler turer, framförallt underrusningstid. Detta om kollektivtrafiken ska vara ett rimligt alternativ till bilen för arbetsresande från Ådö och Smidö.
Svar: Det stämmer som kommunen har utgått från att de tre extra avgångar i rusningstrafik som linjen utökas med under T22 kommer gå hela vägen till både Ådö och Smidö.

Linje 558 är med andra ord en linje med väldigt många uppgifter. Vi är därför oroliga för linjens robusthet på sikt och kapaciteten i bussarna, särskilt vissa tider då många behöver resa samtidigt.
Svar: Trafikförvaltningen ser över trafiken inför varje år i trafikförändringsprocessen och blir trängsel ett återkommande problem är det något som kommer adresseras.

Vi konstaterar att busstrafiken för områdena längs linje 558 behöver utvecklas både på kort och lite längre sikt. Det är viktigt att utvecklingen fortsätter att följas upp noga. Dialogen om kollektivtrafiken i dessa områden behöver fortsätta, så att vi kan hjälpas åt att hitta lösningar som även är hållbara över tid. Det handlar om såväl linjedragning som restid och väl anpassade turer. Det kanske behövs en linjeöversyn, som förutom 558 även inbegriper linje 559.
Svar: Trafikförvaltningen välkomnar kommunens förslag och inspel. Blir en förändring av linjen aktuell kommer den tas upp under kommunens uppföljningsmöte.

Vi konstaterar att det fortfarande är behov av busstrafik hela vägen till handelshuset på Klövtorpsvägen i Bro. Detta hus är en viktig målpunkt. Här finns flera butiker, bland annat en större matbutik. Det är en bra bit att gå från Råbyvägen, särskilt för personer som har lite svårare att gå, eller för den som helt enkelt har tunga kassar att bära.
Svar: Under det senaste uppföljningsmötet är det noterat att åtgärder för hållplats Klövtorpsvägen linje 555 vid Handelshuset vid Willys ligger vilande. Kommunen återkopplar till trafikförvaltningen så snart det finns ny information.

Eftersom problemen med busstrafiken mellan Bro och Kungsängen fortfarande inte är lösta, framför vi våra synpunkter igen. Det har trimmats en del i tidtabellen för linje 555 under åren, men en rejäl översyn av denna sträcka är nödvändig för att hitta en bra lösning på problemen.
Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt och tar den med sig i den kommande trafikförändringsprocessen.

Även invånarna i norra och östra delarna av gamla Kungsängen (flerbostadshusen vid Bergvägen och småhusen norr därom) bör få möjlighet att använda sig av kollektivtrafik. En busslinje från centrum som knyter samman Kungsvägen med Bygdegårdsvägen, Kungsängens IP och Granhammarsvägen vore bra, och har tidigare diskuterats översiktligt. Det skulle behöva studeras närmare om det går att få till en körväg som hela sträckan är lämplig för stora bussar i linjetrafik.
Svar: Önskemålet kan tas upp på nästa planeringsmöte.

Idag försörjs de norra kommundelarna med linje 558 mellan Håtuna kyrka och Kungsängen via Håbo-Tibble samt linje 579 mellan Arlanda och Bålsta via Håtuna. Vi vidhåller att det är viktigt att inte släppa behovet av kollektivtrafik även mellan de norra kommundelarna och Bro. Förutom pendlingsresor finns det behov av resor till mål inom kommunen, såsom Bro centrum, vårdcentraler, handel, fritidsanläggningar med mera.
Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt och tar den med sig i den kommande trafikförändringsprocessen. Önskas trafik till specifika knutpunkter tas de önskemålen med fördel upp i kommunens uppföljningsmöte.

Anropsstyrd trafik vore intressant att diskutera. Det kanske går att hitta förbättringar för våra mer glest befolkade områden på landsbygden.
Svar: Anropsstyrd trafik kommer att införas under 2022 i delar av Vallentuna och Norrtälje. TF vill avvakta införandet innan fler områden kan bli aktuella.

Kommunen vill fortsätta framhålla vikten av goda tvärförbindelser. För Upplands-Broborna är det bland annat angeläget med förbättrade tvärförbindelser mot Arlanda, Löwenströmska sjukhuset och Danderyds sjukhus. Trafikförvaltningen har tidigare också hållit med oss om behovet av bättre tvärförbindelser från Upplands-Bro. Vi diskuterar gärna detta vidare.
Svar: I december i år införs en ny linje 560X mellan Kallhäll och Väsby station som kommer att snabba upp resor mellan Upplands Bro och Väsby, med pendeltåg och byte i Kallhäll, eftersom den går den snabbaste vägen till centrala Väsby. Trafikförvaltningen planerar en sektorsutredning för Upplands Bro och Järfälla under 2022, då kan vi titta på behovet av önskad direktförbindelse.

Som förbättring innan kvartstrafik är möjlig på pendeltåget är det önskvärt om det går att förlänga ytterligare turer till respektive från Bro, framförallt under rusningstid.
Svar: Trafikförvaltningen ser ständigt över utbudet, men för närvarande saknas det resandeunderlag för utöka trafiken till Bro.

Upplands Väsby

Kommunen är kritisk till att utnyttja linje 565 och 565X för omfördelad produktion. Linjerna är uppskattade i kommunen. De utgör en trygghet i situationer när pendeltåget inte fungerar enligt tidtabell och trots att linjerna är drabbade av trängseln på E4 fortsätter resenärer att nyttja dem vilket indikerar på att de tillför ett värde för kommunens invånare. Kommunen anser att en omfördelad produktion är otillräcklig med en fortsatt förhållandevis låg turtäthet på flera av de lokala linjerna. Med utgångspunkt i kommunens och regionens gemensamma planeringsprinciper i enlighet med RUFS väntar sig Väsby en nettoförbättring i kollektivtrafikutbudet och ser fram emot en framtida förstärkning av den lokala trafiken, men att så inte sker på bekostnad av de regionala linjerna.
Svar: Trafikförvaltningen delar inte kommunens åsikt. Trafikförvaltningen har genom åren investerat i utbyggd pendeltågstrafik som idag fungerar bra. Trafikförvaltningen anser att resurserna utnyttjas på ett effektivare och bättre sätt och skapar bättre trafik för fler resenärer, genom att presenterad paketlösning genomförs. För mer info om trafiklösningen som införs i december i år vänligen se Trafikförändringsdokument T22.

Kommunen önskar att matartrafiken utökas till minst kvartstrafik på samtliga linjer under högtrafik, vilket är i linje med trafikförsörjningsprogrammets övergripande målsättning att kollektivt resande ska främjas framför privatbilism.
Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens önskemål. Kommunen är välkommen att ta upp detta för diskussion vid kommande uppföljningsmöten samt möten avseende arbete med gemensam trafikutvecklingsplan.

Det är viktigt att Smedbyvägen får en utökad trafikering i och med den nya skoletableringen vid Marabou, dels för att bättre täcka upp för linje 566 men också för att utöka upptagningsområdet. 536 föreslås därför istället trafikera Smedbyvägen, Väsby station och få sluthållplats i Väsby centrum.
Svar: I paketlösningen försvinner linje 566 och produktionen flyttas till linje 536 respektive linje 560. Linje 560 får en ny linjesträckning och kommer att trafikera Smedbyvägen. Därmed kommer Smedbyvägen få utökad trafikering på vardagar och helger. För mer info om trafiklösningen som införs i december i år vänligen se Trafikförändringsdokument T22.

Kommunen anser dock att turtätheten på linje 545 behöver utökas ytterligare över hela trafikdygnet med hänsyn till att förslaget innebär att färre linjer, och därmed lägre turtäthet totalt sett över trafikdygnet, trafikerar Väsby centrum från kommunens östra delar i och med ändrad rutt för linje 524 samt indragen linje 539. Föreslagen ny hållplats i höjd med Tetorpsvägen längs Väsbyvägen ger

möjlighet att nå centrum smidigare via ny dragning av linje 524, i jämförelse med om hållplatsen inte anläggs. Kommunen bedömer därmed hållplatsen som viktig men ser ingen möjlighet att hinna anlägga hållplatsen inför trafikstart med hänvisning till att slutgiltigt besked om trafikering kommer först under hösten 2021.
Svar: Förslaget om att låta linje 524 få ny lokal linjesträckning samt att lägga ned linje 539 genomförs inte i samband med T22.
Föreslagen hållplats vid Åvägen avråds av anläggningstekniska skäl.
Svar: TF har noterat detta. TF och kommunen får ha en dialog om ny hållplats Åvägen kan bli aktuell vid senare tillfälle.

På längre sikt ser kommunen risker med att linje 560 i framtida förslag kortas av till Rotebro vilket skulle försämra tillgängligheten till Järfälla. Det finns även osäkerheter kring en framtida stombuss mot Vallentuna som, om den ersätter linje 524, riskerar att kraftigt försämra tillgängligheten lokalt om hållplatser i framtiden dras in för att snabba upp rutten.
Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten. Trafikförvaltningen planerar en sektorsutredning för Upplands Bro och Järfälla under 2022. I denna utredning bör linje 560 studeras. Vad gäller landsbygden mellan Väsby och Vallentuna så planeras en utglesning av turtätheten på linje 524 när en ny stomlinje inrättas på sträckan Väsby- Vallentuna- Arninge. Anledningen är att stomlinjen ska vara snabb och att det endast är ca 90 påstigande per dag, vilket inte motiverar den täta busstrafik som finns där idag.

Vallentuna

Vallentuna motsätter sig alla föreslagna nerdragningar i kommunen, och framför allt de neddragningar som föreslås för linje 664. Linje 664 binder ihop nio skolor, som inte bara då gynnas av kollektiva resor till och från skolan, utan även som möjlighet för olika typer av kombinationsresor, och möjligheten för föräldrar att kollektivt ta sig vidare i resan efter lämning.
Svar: Den föreslagna trafikförändringen kommer inte att genomföras.

Buss 686 är en viktig koppling mellan Norrtälje, Söderhall, Brottby, Häggvik och Kista. Vallentuna kommun ser att detta skulle kunna bli ett bra komplement till buss 612, och att även buss 686 skulle kunna vinna resenärer, då 686 ersätts av 612 och på så sätt inte behöver trafikera genom Täby.
Svar: Den i remissen föreslagna nedläggningen av linje 686 kommer inte att genomföras.

Stombuss stråk 12, Arninge- Vallentuna- Upplands Väsby behöver därför också inrättas så fort som möjligt.

Svar: Trafikförvaltningen planerar för kommande införande av stombusslinjen. En förutsättning för införande är att utpekade framkomlighetsåtgärder i vägnätet genomförs.

Det är också viktigt att Arninge station inte blir en slutstation för alla linjer utan att det även fortsatt finns busslinjer mot exempelvis Stockholm, som då också blir en avlastning för Roslagsbanan.
Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten.

Kommunen efterfrågar en helhetsöversikt av busstrafikeringen i centrala Vallentuna och att trafikförvaltningen utgår ifrån utveckling och förbättrad kollektivtrafik lokalt vid införandet av stombuss. Stombussen får inte innebära försämring för andra busslinjer i kommunen.
Svar: Trafikförvaltningen välkomnar dialog om busstrafikering i de olika forum parterna deltar i. I planeringen för den kommande stombusslinjen Arninge - Vallentuna - Upplands Väsby ingår en omfördelning av resurser från linje 524.

Kommunen vill också belysa vikten av att 608 på sikt finns kvar.
Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten.

I och med de nya avtalen ser kommunen fram emot en utökad dialog och samarbete i form av 10-årsplaner. Det är ett arbete som behöver göras tillsammans, vilket även gäller den fortsatta dialogen om den anropsstyrda trafiken.
Svar: I anslutning till att det nya avtalet som innefattar Vallentunas trafik träder i kraft kommer trafikutvecklingsplaner implementeras, där kommer kommunen vara inbjuden. Dessa planer innefattar en dialog kring planering på 5-10 års sikt.

Kommunen efterfrågar en högre turtäthet mellan Karby- Söderhall (mellan 15:00-16:00) samt mellan Karby/Brottby via Angarn mot Vallentuna i rusningstrafik.
Svar: Trafikförvaltningen tar med sig synpunkten i kommande planering.

Lindholmen är en av kommunens större tätorter med cirka 1200 invånare och behöver också förses med nattrafik.
Svar: Trafikförvaltningen tar med sig synpunkten i kommande planering.

Vaxholm

Vaxholm är väldigt negativa till förslaget att dra in turerna kl. 00.14 från Vaxholm och kl. 01.10 från Tekniska Högskolan. Det behövs sena turer på

vardagar, till och från kommunen, för att folk ska kunna resa med kollektivtrafiken för att exempelvis kunna besöka restauranger, kulturliv, vänner eller att familj och vänner kan komma på besök.
Svar: De föreslagna trafikförändringarna kommer inte att genomföras.

Vaxholm är negativa till förslaget om att korta ner linje 681 till Bogesundsgård (Golfbanan). Befintlig linjesträckning är värdefull för skolbarn som ta sig till och från skolan, arbetspendling med kollektivtrafik samt de som vill besöka av idrotts- och fritidsaktiviteter samt naturreservatet. Under pandemin har vi sett en markant ökning av antal besökare till naturreservatet på Bogesund.
Svar: De föreslagna trafikförändringarna kommer inte att genomföras.

Vaxholm anser att det finns ett behov av en bra lokal förbindelse inom kommunen. Vaxholm föreslår att man utvecklar linje 682 till att bli en kombinerad lokal- och matarlinje, mellan Resarö och Söderhamnsplan, som binder ihop kommundelarna utan att byte krävs och förbättrar därmed tillgänglighet till pendelbåtstrafiken.
Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten och tar med den till kommande planering.

Äldreboendets omvårdnadspersonal i kommunen har en arbetstid som börjar kl. 7.00, vardagar och helger, och ett flertal medarbetare pendlar in från andra kommuner i länet. Första bussen ankommer dock kl. 7.20 till Vaxholm på helgerna. Det betyder att medarbetarna inte kan komma i tid till arbetet om de reser med kollektivtrafiken. Turen behöver därför tidigareläggas.
Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten och tar med den till kommande planering.

Linje 670/699: Ökad turtäthet för busstrafiken till Resarö på vardag och helger. Idag avgår på helgen en tur vid 00.10 från Stockholm mot Resarö (byte från 670 till 682 vid Engarn krävs), därefter är nästa tur kl. 02.20 (699) och kl. 03.59 (699). På vardagar avgår den sista turen kl. 00.10 från Stockholm mot Resarö (byte krävs).
Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten och tar med den till kommande planering.

Ökad turtäthet för kvälls- och nattrafik på Rindö för linje 688, sista turen avgår idag kl. 23.06 från Rindö Smedja mot Oskar-Fredriksborg, vardagar och helger. Kapaciteten på färjetrafiken mellan Rindö och Vaxholm är inte tillräcklig vilket speciellt märks i rusningstid med långa köer till färjan.
Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten och tar med den till kommande planering.

Busstrafiken på Tynningö har under en längre tid präglats av flertalet problem. Det är viktigt för kommunen att boende på Tynningö kan förlita sig på busstrafiken och att passning till sjötrafikens bryggor (Norra Tynningö och Höganäs) fungerar. Det är synnerligen betydelsefullt för skolbarn som reser till och från till skolan samt öbor som behöver nå samhällsservice, butiker, apotek m.m. i Vaxholm. De anpassade turerna till Gustavsberg har haft en negativ påverkan på både passningen till sjötrafiken och turtätheten på ön, därmed behöver en förändring ske. Vaxholm anser att prioritet för linje 689 ska vara passningen till sjötrafikens bryggor.
Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkter men delar inte helt kommunens uppfattning. Vad gäller den förändring som infördes för något år sedan som innebär att linje 689 åker till Gustavsberg ett par turer så delar inte trafikförvaltningen kommunens åsikt att en förändring behöver ske om kommunen med förändring menar att linjen inte ska åka till Gustavsberg. Vad gäller prioritet är sjötrafikens bryggor prioriterade idag.

Vaxholm vill även framföra att det vore önskvärt om trafikförvaltningen kan utreda om busstrafiken kan få dispens att åka med första turen från Norra Lagnö kl. 05.45. Det skulle innebära att den första morgonturen som tidigare fanns kan återinföras.
Svar: Frågan har tidigare ställts till Trafikverket vilka då svarade negativt på önskemålet.

Värmdö

Trafiken på stombusslinje 474 behöver ses över. Från Mölnvik mot Slussen är turtätheten bra, dock har bussen två syften. Dels fungerar den som stombuss från Gustavsberg till Slussen, dels har den funktionen som en inom kommunal buss för resande mellan Hemmesta vägskäl och Gustavsberg. Under senaste två åren har det genomförts neddragningar på de turer som startar vid Hemmesta vägskäl vilket har försämrat resandet mellan två centrumområden. Detta måste ses över så att turtätheten ökar igen.
Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt.

Hänsyn måste också tas till att ombyggnation längs med väg 222 pågår och planeras på flera sträckor både i Nacka och Värmdö.
Svar: Frågan behöver utvecklas för att denna ska kunna hanteras.

Till och från kommunens fem centrumområden är turtätheten relativt god under rusningstid men skulle behöva förstärkas kvällar och helger. Exempelvis slutar linje 433 och 434 trafikera under sen kvällen/natten och turerna är glesa efter rusningstid. För att höja kollektivtrafikandelen krävs även att trafiken förbättras ytterligare till och från kommunens yttre delar.

Svar: Trafikförvaltningen noterar kommunens synpunkt. Vad gäller linjer 433 och 434 så lever utbudet upp till trafikförvaltningens riktlinjer.

SL:s policy ”sitt i nitti” ska följas. Det är inte acceptabelt med stående resenärer på motorvägsbussarna. Stående passagerare förekommer dagligen på i princip alla linjer någon gång under dagen i båda riktningarna.
Svar: Trafikförvaltningen ser också detta som ett problem. Dock går trafiken i rusningstid, då stående på motorväg främst förekommer, inte att utöka i större omfattning pga. begränsningar i Slussens kapacitet.

För skärgårdstrafiken bör basturlistan gälla året om för att förenkla resandet. Det medför problem för boende, turister och näringsliv när turlistan ändras under året. Is-turlistan ska bara användas när det ligger is.
Svar: Trafikförvaltningen noterar önskemålet. Det är en logistisk utmaning att på kort varsel kunna byta turlista utan att resenärer drabbas. Vintergående tonnaget är anpassat för årstiden genom att tåla flytande isflak och kunna ge passagerare en ombonad resa vid kalla yttertemperaturer, vilket de vanliga båtarna inte kan.

Under vintern 2020 har godstransporterna till öarna fungerat mycket dåligt. Det har också inkommit farhågor från medborgare om att fartygen kan ta mindre gods när de byggs om och tillgänglighets anpassas.
Svar: Trafikförvaltningen noterar önskemålet.

Minst en av de två avgångarna på morgonen från skärgården bör trafikeras med en snabbare båt.
Svar: Trafikförvaltningen noterar och instämmer i önskemålet. Det är endast i undantagsfall under vinterperiod som detta inte uppfylls idag.

En översyn bör göras vilken replipunkt som är bäst lämpad för snabb trafik. Björkviks brygga bör sättas in i trafik igen.
Svar: Trafikförvaltningen inväntar regionledningskontorets kommande arbete med revideringen av Regional Utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2050 där översyn av replipunkter kommer att inkluderas.

Gällnö och Gällnönäs är i behov av fler avgångar, det skulle kunna ske genom att köra linjen en annan väg runt Gällnö samt att låta morgonbåten från Sollenkroka till Boda ta vägen förbi Gällnönäs.
Svar: Gällnö är utpekad huvudbrygga på ön och försörjs därför enligt RUFS-standard som kärnö med två trafiklinjer. Andrabryggan Gällnönäs har status som brygga i fritidsområde med lägre krav på turtäthet då antalet bofasta bor i dess närhet är få.

Värmdö kommun är emot att turer dras in innan dialog har förts mellan parterna. Det är omöjligt för kommunen att lämna yttrande på mindre minutjusteringar när det inte redovisas vad det är som ska justeras.
Svar: Med mindre minutjusteringar avses främst att ta höjd för en anpassning till förändrade busstider. Detta i avsikt att erbjuda de intermodala resenärerna en anpassat kort omstigningstid mellan olika trafikslag.

Linje 422 kommer att fortsätta gå med 30-minuterstrafik men med indragning av två avgångar vid cirka 14.30. Värmdö kommun motsätter sig den här indragningen då det försämrar resandet mellan Lugnet-Gustavsberg-Orminge. Analys av resandeunderlaget på avgångarna bör göras innan förslaget beslutas då det kan vara många skolbarn som nyttjar dessa avgångar.
Svar: Detta trafikförändringsförslag genomförs inte till T22.
Värmdö kommun motsätter sig starkt förslaget att dra in utbud på linje 425. Trafikförvaltningens förslag innebär att linje 425 slutar gå mellan cirka 09.00 och 14.00. Området ligger inom kommunens största centralort och är även utpekat i RUFS 2050 som strategiskt stadsutvecklingsområde. Linjen försörjer flera bostadsområden med över 3500 boende. Det gäller främst de som bor i närheten av hållplatserna Klostervägen, Björnskogsvägen och hållplatserna längs Gamla Skärgårdsvägen.
Svar: Detta trafikförändringsförslag genomförs inte till T22.

Värmdö kommun motsätter sig även förslaget att korta ned linje 422 till Gustavsbergs Centrum i stället för att gå genom Lugnet. Linje 422 används dagligen av de skolbarn som bor i Munkmora/Lugnet och som går i Ekedalsskolan (hållplats Höjdhagen). Förslaget innebär att barnfamiljer som bor i Munkmora/Lugnet förlorar möjligheten till direktbuss till Ekedalsskolan.
Svar: Detta trafikförändringsförslag genomförs inte till T22.

Värmdö ifrågasätter utvärderingen av effekterna av Linje 484 då linjen enbart har trafikerats 2019 och 2020 där ett av åren var ett pandemi år med väsentligt annorlunda resmönster.
Svar: Detta trafikförändringsförslag genomförs inte till T22.

Om linje 484 läggs ned vill Värmdö kommun att linje 420 förstärks vilket kommer att gå till Sickla Bro och på så sätt att möjliggöra byte till Tvärbanan och Saltsjöbanan. Resurserna från nedläggningen av linje 484 bör överföras till linje 422 och linje 425 så att de kan ha kvar dagens turtäthet.
Svar: Detta trafikförändringsförslag genomförs inte till T22.

Österåker

Behovet att återöppna Östanå kvarstår, och här behöver kommunen, Trafikförvaltningen och Trafikverket komma överens om hur det ska kunna ske.

Svar: Trafikförvaltningen välkomnar dialog för hur detta ska kunna vara görligt.

Kommunen ser inte T22-remissen som ett effektivt instrument för att utveckla kollektivtrafiken till, från och inom Österåker. Det är därför viktigt att den planerade förändringen till en mer långsiktig planeringsprocess med en större dialog mellan region, kommun och entreprenörer införs snarast.
Svar: I anslutning till att det nya avtalet som innefattar Österåkers trafik träder i kraft kommer trafikutvecklingsplaner implementeras, där kommer kommunen vara inbjuden. Dessa planer innefattar en dialog kring planering på 5-10 års sikt.

Minskningen av trafik på linje 685 mellan Kista och Arninge är kommun negativ till. Detta är den enda tvärförbindelsen från Åkersberga och skulle snarare behöva utvecklas än att minskas. Tillskottet av fler turer på linje 612 mellan Arninge och Kista är positivt, men linje 612 har för krånglig körväg genom Täby för att kunna kompensera bortfallet på linje 685. Minskningen av trafik på linje 685 innebär också att Stava får kraftigt försämrad trafik, vilket är negativt.
Svar: Den föreslagna trafikförändringen för linje 685 kommer inte att genomföras.

Minskningen av trafik på linje 622, 622X och 633 är kommunen negativt inställd till, men om den kan samordnas så att linjerna 622 och 633 fortsatt har halvtimmestrafik på gemensam sträcka, och att turerna verkligen ansluter till/från tåg, kan de negativa konsekvenserna minskas.
Svar: De föreslagna trafikförändringarna kommer inte att genomföras.

Indragningen av nattur på linje 698 är negativ, men skulle kunna kompenseras om linje 683 får utökad trafik.
Svar: De föreslagna trafikförändringarna kommer inte att genomföras.

Utökad båttrafik på traden Åsättra – Finnhamn, för att möjliggöra arbetspendling och skolpendling. Bättre kopplingar till busstrafiken i Åsättra behövs, och daglig trafik behövs även till Edö och Brottö.
Svar: Trafikförvaltningen noterar önskemålet. Edö är idag långt ifrån nivån "kärnö", men trafikförvaltningen ställer sig villig till ökad trafik med befintlig linje 12 för det fall en ny brygga på ön NO sida byggs. Dagens brygga skulle innebära en väsentlig omväg och ökad restid för övriga resenärer på linjen. Brottös brygga befinner sig på sydsidan av ön, och kan inte kombineras med linjen till Åsättra. Då ön är sammanbunden med väg till Ingmarsö hänvisas till Norra Ingmarsö brygga.

I den pågående sjötrafikutredningen finns förslag till pendelbåt mellan Linanäs – Österskär. Kommunen ser en sådan förbindelse som mycket intressant och vill gärna diskutera denna vidare. Förslaget förutsätter en ny brygga i Lindholmsviken i Österskär.
Svar: Trafikförvaltningen kommer att bjuda in kommunen till dialog för hur en sådan relation skulle kunna bli görlig.

Förbättrad anslutningstrafik till tåget.
Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten och tar den med i kommande planering. Det bedöms finnas goda möjligheter att se över det lokala linjenätet i Åkersberga i samband med att Roslagsbanan får utökad trafik.

Busslinje 620: Senare sista tur från Åkersberga än klockan 19 alla veckans dagar. Tätare trafik mot Åkersberga på förmiddagar, nu en 4 timmar lång lucka.
Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten och tar den med i kommande planering. Det bedöms finnas goda möjligheter att se över det lokala linjenätet i Åkersberga i samband med att Roslagsbanan får utökad trafik.

Busslinje 622/633: Stråket Åkersberga – Tråsättra saknar bussanslutning till/från ett antal snabbtåg i rusningsriktningen, vilket försvårar pendlingen med tåg.
Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten och tar den med i kommande planering. Det bedöms finnas goda möjligheter att se över det lokala linjenätet i Åkersberga i samband med att Roslagsbanan får utökad trafik.

Busslinje 622: Skärgårdsstad står utan busstrafik före klockan 9 på helgmorgnar. Behöver få trafik dessa tider, eventuellt genom att flytta trafik från linje 633.
Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten och tar den med i kommande planering. Det bedöms finnas goda möjligheter att se över det lokala linjenätet i Åkersberga i samband med att Roslagsbanan får utökad trafik.

Busslinje 623H/623V: Turtätheten dagtid med 60-minuterstrafik är alldeles för glest för att kunna erbjuda rimliga resmöjligheter.
Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten och tar den med i kommande planering. Det bedöms finnas goda möjligheter att se över det lokala linjenätet i Åkersberga i samband med att Roslagsbanan får utökad trafik.

Busslinje 624/624C: En sammanslagning till en linje till Danderyds sjukhus – Humlegården, såsom 680 från Resarö är, bör genomföras för att kunna erbjuda rimliga turtätheter. För glest med 30-minuterstrafik, framförallt på eftermiddagarna.

Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten, idagsläget bedömer Trafikförvaltningen det inte som aktuellt att utöka turtätheten på linjen, som är parallellgående med Roslagsbanan.

Trafikeringen av Ljusterö är i stort behov av översyn. Många olika skaft ger långa restider, för stora bussar på smala krokiga vägar och ett utbud som inte ens täcker skolelevernas behov. Sista förbindelse till Ljusterö är klockan 21 alla veckans dagar vilket är för tidigt. Den senare förbindelsen som finns går ju bara till färjeläget.
Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten och tar med den i kommande planering.

Linje 683 föreslås nu förlängas fram till Arninge vilket är positivt. Men linjen går fortsatt alldeles för glest i högtrafik, på kvällar och helger. Avsaknad av sena förbindelser finns också.
Svar: Trafikförvaltningen noterar synpunkten.

Linje 685 mellan Åkersberga och Kista skulle snarare behöva få utökad trafik än minskad trafik. Möjligheterna att nå linjen från andra delar av Åkersberga än där linjen nu går behöver ses över.
Svar: Den föreslagna trafikförändringen för linje 685 kommer inte att genomföras.

Roslagsbanan är stomtrafiken som kopplar samman Åkersberga med Stockholm, Täby och Danderyd (med vidare kopplingar mot exempelvis Solna). För att göra tågtrafiken mer attraktiv ser kommunen att följande ändringar behövs:
· Utökning av tider med kvartstrafik på Roslagsbanan.
Svar: Trafikförvaltningen ser ständigt över utbudet men för T22 finns inga planer på att utöka trafiken.
· Snabbtågen behöver starta från Österskär från 6.00 på morgonen på vardagar för att möjliggöra snabba pendlingsresor.
Svar: Trafikförvaltningen noterar önskemålet.
· Fler långa tåg i takt med att fordonstillgången medger detta.
Svar: Trafikförvaltningen noterar önskemålet.
· Snabbtågen behöver stanna i Åkers Runö då befolkningen ökar kring denna station.
Svar: Resandeunderlaget är för litet för att motivera att snabbtågen ska stannar där.