

Trafikavdelningen

PM
2019-02-19

Diarienummer
TN 2018-1821

Handläggare
Malin Lindberg

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Remiss inför trafikförändringar i SL-trafiken och Waxholmsbolagets trafik 2019/2020 (T20)

Trafikförvaltningen har påbörjat arbetet med trafikförändringar inför december 2019. Detta arbete innefattar både utökning och reducering av trafiken samt omfördelningar.

Härmed översänds en **bruttolista** med **förslag** på trafikförändringar inför tidtabellsskifte i december 2019 (T20). Bruttolistan innehåller förslag avseende bland annat linjestreckningar, turtäthet och trafikeringstid. Den har tagits fram i samarbete med trafikutövarna och bygger bland annat på kommunala bebyggelseplaner, resandestatistik samt input från kommunerna inom ramen för trafikförvaltningens kommundialog. Ytterligare utredning av förslagen kommer att göras innan beslut om eventuellt genomförande tas. Med hänsyn till regionens ekonomiska ramar kommer inte alla förslag att kunna genomföras.

Trafikförvaltningen tar tacksamt emot synpunkter på och prioriteringar av dessa förslag utifrån kommunernas lokalkännedom, samt utifrån kunskap och erfarenhet som funktionshindersorganisationerna besitter.

Avseende pendeltågstrafiken presenterar detta dokument trafikförvaltningens inriktning för trafiken under T20. Då planeringshorisonten för pendeltågstrafiken är längre än för övrig trafik uppmanas remissinstanserna utnyttja den här remissen för att inkomma med synpunkter även för kommande tågplaner såsom T21. I mitten av april kommer trafikförvaltningen att informera länets kommuner om den tåglägesansökan inför T20 som trafikförvaltningen lämnar till Trafikverket. Kommuner med pendeltågstrafik kommer under våren att bli inbjudna till möten avseende pendeltågstrafiken.

Stockholms läns landsting
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08-686 16 00
Fax: 08-686 16 06
E-post: registrator.tf@sll.se

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

Trafikavdelningen

PM
2019-02-19

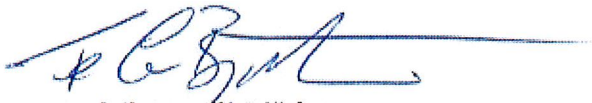
Diarienummer
TN 2018-1821

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Trafikförvaltningen önskar ha era synpunkter senast den 20 maj 2019.

Skicka era synpunkter till registrator.tf@sll.se. Uppge aktuellt diarienummer samt namn på remissinstans i ärendemeningen. Vid frågor, kontakta ansvarig handläggare.

Med vänliga hälsningar



Fredrik Cavalli-Björkman
Trafikdirektör
Trafikavdelningen

Trafikavdelningen

PM
2019-02-19

Diarienummer
TN 2018-1821

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	Trafikförsörjningsprogrammet.....	4
1.1	Övergripande mål	4
1.2	Hållbar utveckling.....	4
1.3	Trafikförändringsprocessen.....	5
1.4	Planera för kollektivtrafiken – Trafikförvaltningens riktlinjer	6
1.5	Trafikförvaltningens löpande dialog med kommunerna.....	6
1.6	Avtalstyper	8
1.7	Tidtabellskiftet	9
2	Förslag på trafikförändringar uppdelat per trafikslag.....	10
2.1	Tunnelbana	10
2.2	Pendeltåg	10
2.3	Sjötrafik.....	12
2.4	Lokalbanor	15
2.5	Buss.....	16

Trafikavdelningen

PM
2019-02-19

Diarienummer
TN 2018-1821

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1 Trafikförsörjningsprogrammet

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är regionens viktigaste styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Under 2017 beslutade landstingsfullmäktige om ett reviderat trafikförsörjningsprogram där långsiktig hållbarhet är ledordet. Programmet pekar ut de långsiktiga målen för kollektivtrafiken som alla aktörer i regionen ska arbeta mot tillsammans. Det omfattar både upphandlad och kommersiell trafik och rör alla trafikslag, såväl buss- och spårtrafik som färdtjänst och kollektivtrafik på vatten.

1.1 Övergripande mål

Trafikförsörjningsprogrammet har tre övergripande mål:

Ökat kollektivt resande

Länets befolkning väntas öka från dagens 2,2 miljoner till knappt 2,9 miljoner 2030. Det ställer krav på att kollektivtrafiken kan utvecklas i samma takt och att hela transportsystemet planeras så att kollektivt resande kan främjas framför privatbilism.

Smart kollektivtrafiksystem

Kollektivtrafiken ska utvecklas på ett sätt som hushåller med samhällets resurser. Den ska vara miljöanpassad, säker och resurseffektiv.

Attraktiv region

Kollektivtrafiken ska bidra till ökad jämlikhet och jämställdhet genom att skapa tillgänglighet till arbete, service och fritidsaktiviteter utifrån olika behov och förutsättningar.

1.2 Hållbar utveckling

Framtidens kollektivtrafik måste planeras utifrån fokus på hållbar utveckling. Därför genomsyrar hållbarhet alla mål i det reviderade trafikförsörjningsprogrammet.

Hållbar utveckling består av tre delar:

- Ekologisk hållbarhet
- Social hållbarhet
- Ekonomisk hållbarhet

Trafikavdelningen

PM
2019-02-19

Diarienummer
TN 2018-1821

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1.3 Trafikförändringsprocessen

Trafikförvaltningen planerar och genomför trafikförändringar inom ramen för den så kallade trafikförändringsprocessen. Det är en flerårig process. Under det första året samlas bakgrundsinformation in och analyseras. Under det andra året används den bakgrundsinformationen till att utreda och forma förslag på trafikförändringar. Processen beskrivs nedan. Den skiljer sig något åt beroende på avtalstyp och trafikslag.

Trafikförändringsprocessen börjar under våren år 1 genom att trafikförvaltningen i samarbete med Statistiska Centralbyrån och Tillväxt- och regionplaneförvaltningen genomför insamling av kommunala bebyggelseplaner. Under hösten år 1 arbetar trafikförvaltningen och trafikutövarna med att ta fram förslag på trafikförändringar. Förslagen baseras bland annat på kommunernas bebyggelseplaner, resenärsönskemål, resandestatistik och genomförandet av strategiska planer. Förslag till förändringar ställs samman av trafikförvaltningens trafikavdelning och remitteras i februari år 2 till kommunerna i länet och funktionshindersorganisationer. Trafiknämnden får information om förslagen genom ett informationsärende.

Under våren år 2 arbetar trafikförvaltningen vidare med förslagen i produktionsavtal. Det arbetet innebär bland annat kategoriseringar av förslag, analyser, prioriteringar samt konsekvensbeskrivningar. På komplexa förslag utförs samhällsekonomiska analyser. För incitamentsavtalen inkommer trafikutövarna med skriftliga redogörelser som innehåller konsekvensbeskrivningar och beskrivning av samrådsprocess. För pendeltåg ansöker trafikförvaltningen om tåglägen hos Trafikverket i april år 2.

I maj år 2 inkommer remissyttranden från remissinstanserna.

En slutlig sammanvägning av förslag och synpunkter görs och under sommar och tidig höst år 2 skickas offertförfrågningar ut och trafikförvaltningen beställer trafiken (avser produktionsavtal). För incitamentsavtal inkommer trafikutövaren med förfrågan om att genomföra trafikförändring. Trafikförvaltningen godkänner eller avslår dessa förfrågningar. Under tidig höst år 2, efter en period av samordning mellan olika järnvägsföretag som vill trafikera Trafikverkets järnvägsnät, fastställer Trafikverket tågplanen för Sverige. Trafikförvaltningen informeras om vilka tåglägen vi fått jämfört med vad vi ansökt om i april år 2.

Trafiknämnden informeras om beslutade förändringar genom ett informationsärende under hösten år 2. Nämnden får information om samtliga beställda respektive godkända trafikförändringar samt trafikförvaltningens kommentarer på remissyttranden. Dokumenten skickas även ut till remissinstanserna.

Det ordinarie tidtabellskiftet sker i mitten av december år 2.

Trafikavdelningen

PM
2019-02-19Diarienummer
TN 2018-1821Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1.4 Planera för kollektivtrafiken – Trafikförvaltningens riktlinjer

Det ska vara en självklarhet för alla att kunna välja att resa kollektivt. Trafikförvaltningens riktlinjer syftar till att skapa samsyn hos alla som arbetar med infrastruktur och utför eller planerar SL:s trafik.

I huvudsak är trafikförvaltningens riktlinjer uppbyggda utifrån **ska**-krav som bygger på trafikförvaltningens vilja att skapa en fungerande kollektivtrafik.

Trafikförvaltningen har inte rådighet eller möjlighet att ställa **ska**-krav på all infrastruktur. Dock ser trafikförvaltningen starka skäl att driva ett visst förhållningssätt för att säkerställa busstrafikens framkomlighet och villkor på alla vägar och körytor. Oavsett om det är trafik till/från pendeltåg, tunnelbana, spårvagn och båt. Om kraven inte tillgodoses finns en risk att sträckan inte trafikförsörjs. Här har det uppstått problem till följd utav hur väghållarna numera planerar sin infrastruktur. Väldigt ofta görs numera avsteg från trafikförvaltningens riktlinjer vid om- och nybyggnation vilket väsentligt försämrar förutsättningarna att bedriva god kollektivtrafik med buss.

Trafikförvaltningens riktlinjer RiBuss, RiPlan, RiTerm, RiTill mfl finns att hämta på Region Stockholms hemsida:

<https://intranat.sll.se/organisation/min-forvaltning/tf-ledning-och-styrning/styrande-dokument/tf-riktlinjer/>

Busstrafiken är beroende av att hinder undanröjs och ha de svepvidder i väganläggningen som gör busstrafiken är trafiksäker. Det är en förutsättning för att trafikförvaltningen kan köra trafiken. På vintern är spår- och busstrafiken beroende av att vägar snöröjs och att halkbekämpningen är fullgod för att komma fram, på sommaren att buskar och träd undanröjs. Busstrafik kan inte köras på för smala vägar¹ eller stanna där lutningen är för stor då det inte är trafiksäkert. Står bilar ute på gatan på grund av att parkeringsplatser inte har snöröjts kommer bussen ofta inte förbi och trafiken får ställas in operativt.

Busstrafiken behöver även planeringsförutsättningar som innebär en inbyggd flexibilitet i infrastrukturen vilket innebär rätt dimensioner för väginfrastruktur så som vägbredd, hållplatser, reglerhållplatser och tillgängliga vändmöjligheter i nära anslutning till start- och sluthållplats. Vidare så är busstrafiken beroende av att planeras utifrån om linjen är en vändande linje eller en genomgående linjer då det främst gäller terminaler och bytespunkter. De faktiska krav som härleds i trafikförvaltningens riktlinjer är utifrån: framkomlighet, säkerhet, tillgänglighet och attraktivitet. Därför är det ytterst viktigt att trafikförvaltningen är med mycket tidigt i den fysiska planeringen och utformningen.

1.5 Trafikförvaltningens löpande dialog med kommunerna

Denna remiss är en del av den dialog som trafikförvaltningen har med kommunerna. Nedan beskrivs kommundialogprocessen som helhet.

¹ Busstrafiken behöver minst 3.5 m per körfält, minst 7 m vägbredd exklusive parkering/angöring. Vägbredden bidrar till att avgöra hur ofta trafiken kan köras.

Trafikavdelningen

PM
2019-02-19

Diarienummer
TN 2018-1821

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Trafikförvaltningens dialog med kommunerna sker i löpande mötesserier, kommunernas plansamråd samt årlig remiss om trafikförändringar. Det förekommer även möten på andra nivåer.

Varje kommun har en utsedd samhällsplanerare på avdelningen *Strategisk Utveckling* som ansvarar för trafikförvaltningens kontakt med kommunerna.

Grenvisa möte inom pendeltågssystemet

Utöver nedan löpande möten med kommunerna så kommer det hållas grenvisa möten, fyra stycken, för att tala om pendeltågstrafiken och pendeltågssystemet. Dessa fyra möten hålls en gång per år under våren och innehåller information om hur pendeltågstrafiken planeras, vår ansökan till Trafikverket om pendeltågstrafiken för 2020 och tankar kring vidare trafikutveckling. Här lyfts frågor berör pendeltågstrafiken, både kommande tågplaner och långsiktiga frågor.

Löpande mötesserie

Planeringsmöten

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

Uppföljningsmöten

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

Sektorsamråd

Sektorsamråd hålls en gång per år eller vid behov. Alla kommuner i en sektor deltar. Mötena kan rikta sig både till politiker och/eller tjänstemän och är ett forum för att diskutera övergripande strategiska frågor.

Politiska samråd

Trafiknämnden har som målsättning att en gång om året besöka länets kommuner för diskussion. På mötena deltar både styrande politiker och opposition från kommun respektive Trafiknämnden. Tjänstemän från båda parter deltar som föredragande.

Plansamråd

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

Trafikavdelningen

PM
2019-02-19Diarienummer
TN 2018-1821Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Årlig remiss med trafikförändringar

Trafikförvaltningen sammanfattar bruttolista med förslag på trafikförändringar som remitteras till kommuner samt funktionshindersonsorganisationer.

1.6 Avtalstyper

Trafikförvaltningen har olika typer av trafikavtal för olika trafikområden. Det finns två huvudtyper av avtal, samt blandningar av dessa. Det är så kallade produktionsavtal samt incitamentsavtal. Trafikförvaltningen samt trafikutövaren har olika roller i de olika avtalstyperna. I produktionsavtal styr trafikförvaltningen trafiken och trafikförändringar i större utsträckning, och trafikförändringar sker vid tidtabellskifte i december. För incitamentsavtal styr trafikutövaren den exakta utformningen på trafiken.

Trafikförändringar kan ske löpande under året, men ska alltid remissas mot remissinstanser.

Tabell 1 Huvudsakligt busstrafikavtal per kommun samt namn på trafikutövare (2019)

Kommun	Avtalstyp	Trafikutövare
Botkyrka	Produktion	Keolis
Danderyd	Incitament	Arriva
Ekerö	Produktion	Arriva
Haninge	Incitament	Nobina
Huddinge	Produktion	Keolis
Järfälla	Produktion/Incitament	Nobina
Lidingö	Incitament	Keolis
Nacka	Produktion	Keolis
Norrtälje	Produktion/Incitament	Nobina
Nykvarn	Incitament	Nobina
Nynäshamn	Incitament	Nobina
Salem	Produktion	Keolis
Sigtuna	Produktion	Arriva/Transdev
Sollentuna	Incitament	Arriva
Solna	Incitament	Arriva
Stockholm, innerstan	Incitament	Keolis
Stockholm, söderort	Produktion	Keolis
Stockholm, västerort	Incitament	Arriva
Sundbyberg	Incitament	Arriva
Södertälje	Incitament	Nobina
Tyresö	Incitament	Nobina
Täby	Incitament	Arriva
Upplands Bro	Produktion/Incitament	Nobina
Upplands Väsby	Produktion	Arriva/Transdev
Vallentuna	Produktion	Arriva/Transdev
Vaxholm	Produktion/Incitament	Arriva och Keolis
Värmdö	Produktion	Keolis
Österåker	Incitament	Arriva

Trafikavdelningen

PM
2019-02-19Diarienummer
TN 2018-1821Infosäk. klass
K1 (Öppen)*Tabell 2 Trafikavtal per spårslag samt trafikutövare (2019)*

Spårslag	Avtalstyp	Trafikutövare
Tunnelbanan	Produktion	MTR Tunnelbanan
Pendeltågen	Produktion	MTR Pendeltågen
Saltsjöbanan	Incitament	Arriva
Roslagsbanan	Incitament	Arriva
Tvärbanan	Incitament	Arriva
Nockebybanan	Incitament	Arriva
Lidingöbanan	Produktion/Incitament	Stockholms spårvägar
Spårväg city	Produktion/Incitament	Stockholms spårvägar

1.7 Tidtabellskiften

Följande datum gäller för ordinarie tidtabellskiften för alla trafikslag (inklusive pendelbåtar) utom skärgårdstrafiken för T20, 2019/2020:

- Normaltidtabellen börjar den 15 december 2019
- Sommartidtabellen gäller den 21 juni till 17 augusti 2020

För skärgårdstrafiken gäller följande:

- Vintertidtabell 16/12 2019 – 8/4 2020
- Vårtidtabell 9/4 2020 - 18/6 2020
- Sommartidtabell 19/6 2020 – 16/8 2020
- Hösttidtabell 17/8 2020 – 13/12 2020

Trafikförvaltningen reserverar sig för eventuella felskrivningar.

Trafikavdelningen

PM
2019-02-19Diarienummer
TN 2018-1821Infosäk. klass
K1 (Öppen)

2 Förslag på trafikförändringar uppdelat per trafikslag

2.1 Tunnelbana

Trafikförändringar

Trafiksättning av nya fordon på den röda linjen (trafikstart 2019) innebär nya förutsättningar för trafikplaneringen varför trafikförvaltningen inför T20 tittar särskilt på hur trafikering med de nya fordonen ska möta resenärsbehovet på bästa sätt. Inför kommande tidtabell fortsätter trafikförvaltningen även arbeta med att säkerställa att utbudet på tunnelbanan följer en tydlig och logisk struktur över veckodagarna på respektive bana och genomför mindre justeringar där så är motiverat för att öka kapaciteten där belastningen är som störst.

2.1.1 *Trafikstörande arbeten*

Sommaren 2019 stängs sträckan Globen – Gullmarsplan av helt på linje 19. Avstängningen beror på arbeten inför tunnelbanans utbyggnad. Under 2020 fortsätter arbetet med utbyggnad av tunnelbanan vilket påverkar trafiken på den gröna linjen till/från Hagsätra. Arbetena, som bl a innefattar rivning av teknikrum och grundförstärkning av befintlig anläggning/fastighet innebär att sträckan Globen – Gullmarsplan stängs av under 8-10 veckor över sommaren.

2.2 Pendeltåg

Trafikförändringar

Tågplanen T20 kommer jämfört med gällande tågplan (T19) att innebära samma utbud med justerade avgångstider, vissa ändringar under förmiddagens högtrafik och utökad trafik till Järna under helger.

Trafikförvaltningens ansökan om kapacitet behandlas nu i ansökningsprocessen hos Trafikverket. Under arbetet kan förändringar ske fram tills att tågplanen slutligt fastställs av Trafikverket den 20 september 2019.

Förklaringar

- Med *högtrafik* menas vardagar cirka kl. 06-09 och kl. 15-19
- Med *mellantrafik* menas vardagar cirka kl. 09-15 och kl. 19-21 samt lördag och söndag cirka kl. 09-19
- Övrig tid är *lågtrafik*
- T19 avser tidtabellperioden 9 december 2018 – 14 december 2019
- T20 avser tidtabellperioden 15 december 2019 – 12 december 2020.

Mälärbanan

Trafiken på Mälärbanan anpassas för att möjliggöra förbigångar för regionaltåg vilket påverkar avgångstider medan utbudet behålls.

Trafikavdelningen

PM
2019-02-19

Diarienummer
TN 2018-1821

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Ostkustbanan

Trafiken på Ostkustbanan får justerade avtågstider medan utbudet behålls.

Södertäljelinjen

Trafiken på Södertäljelinjen får justerade avtågstider medan utbudet behålls och vissa avgångar förlängs från Älvsjö till Tumba i maxtimmen av högtrafiken på förmiddagen.

Nynäsbanan

Trafiken på Nynäsbanan får justerade avgångstider medan utbudet behålls.

Gnestalinjen

Trafiken till Gnesta planeras med övrig tågtrafik förbi Gnesta och i år är det även nya konstruktionsregler på Västra stambanan vilket kan medföra att vissa tåg får ändrad avgångstid. Trafiken mellan Södertälje centrum till Järna utökas till timmestrafik på lördagar och söndagar mellan ca kl 9-21, vilket medför att turtäthetskraven i Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken SL-S-419761 uppfylls för denna del av pendeltågssystemet. Beslut om trafikutbud mellan Järna och Gnesta ligger hos Sörmlands kollektivtrafikmyndighet, i enlighet med samverkansavtal med trafikförvaltningen för Region Stockholm.

2.2.1 Trafikstörande arbeten

I likhet med tidigare år kommer spårarbeten påverka trafiken. Under 2020 drabbar detta främst Mäljarbanan (Bålsta – Stockholm) utöver att arbete med Getingmidjan fortsätter även detta år under sommaren 22 juni till 16 augusti.

Mäljarbanan

Trafikverkets arbeten med utbyggnaden av fyrspar på Mäljarbanan fortsätter under 2020, vilket medför ett flertal avstängningar av trafiken. Angivna tider och sträckor kan justeras i det vidare arbetet. Trafiken ersätts vid avstängningarna av buss och tunnelbana.

- Torsdag 21 maj 2020 kl. 01.00 – måndag 25 maj kl. 04.30 (Kristihimmelfärd)
Ingen pendeltågstrafik Stockholm City – Jakobsberg
- Lördag 4 juli 2020 kl. 02.30 – måndag 27 juli kl. 04.30
Ingen pendeltågstrafik Sundbyberg – Spånga
- Fredag 30 oktober 2020 kl. 22.30 – måndag 2 november kl. 04.30
Ingen pendeltågstrafik Sundbyberg – Jakobsberg.

Ostkustbanan

Inga förändringar på grund av trafikstörande arbeten planeras på Ostkustbanan.

Trafikavdelningen

PM
2019-02-19

Diarienummer
TN 2018-1821

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Södertäljelinjen

Inga förändringar på grund av trafikstörande arbeten planeras på Södertäljelinjen.

Nynäsbanan

Ingen pendeltågstrafik mellan Ösmo och Nynäshamn fredag 10 april kl. 02.40 till tisdag 14 april kl. 04.40.

Gnestalinjen

Ingen pendeltågstrafik mellan Järna och Gnesta fredag 4 september kl. 22.00 till måndag 7 september kl. 05.00.

2.3 Sjötrafik

2.3.1 Norrtälje

Linje 28 Furusund – Gräskö – Rödlöga

Mindre anpassningar i turlista övervägs, alla tidtabellsperioder, för att skapa bättre anslutningar med busstrafiken i Furusund.

2.3.2 Österåker

Linje 36 Åsättra – Norra Ingmarsö – Husarö

Utvärdering av utökad söndagstrafik, vilket på försök införs under 2019.

Linje 12 Stockholm – Vaxholm – Husarö

Trafiken på sträckan övervägs att ytterligare samordnas med trafiken på linje 36 som delvis trafikerar samma sträcka.

Linje 13 Stockholm/Boda – Svartsö – Ingmarsö - Husarö

Trafiken på linjen övervägs att få en justerad trafik till/från replipunkten Boda för bättre anslutning till buss. Flera genomgående avgångar på anslutande SL-linje 438 ger möjligheter till snabbare resa mot Stockholm och bekvämare omstigning i Boda. Avgångar där båtbyte sker vid Boda, utreds att bli genomgående Husarö – Boda – Vaxholm – Stockholm utan byte.

Linje 9 Stockholm – Vaxholm – Fåglarö – Ljusterö

Trafikutökningen till Stora Timrarö under vår/höst/vinter utreds och föreslås bli permanent. Mindre tidsjusteringar kommer att behöva göras.

2.3.3 Vaxholm

Linje 3 Vaxholm – Skogsö – Norra Lagnö

Linjen föreslås få permanent vintertrafik sträckan Ramsö-Skogsö-Norra Lagnö om rådande isbrytningsförbud i Ramsösund upphävs.

Trafikavdelningen

PM
2019-02-19

Diarienummer
TN 2018-1821

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

2.3.9 *Haninge*

Linje 19 Dalarö – Ornö utsida – (Huvudskär)

Trafiken sommartid på sträckan Dalarö-Huvudskär som körts på försök under 2015 - 2018 föreslås bli permanent förutsatt fortsatt verksamhet på Huvudskär. Utvecklingen av lokal turistverksamhet på Ornö kyrka följs, vilket kan skapa förutsättningar för utökad trafik.

Utökning av trafiken mellan Dalarö-Kymmendö-Söderviken utreds.

Anpassningar av turlistan övervägs för att skapa bättre anslutningar till/från busslinje 839 och 869 i Dalarö.

Linje 21 Årsta – Utö

Utvärdering av utökad trafik vardagar vintertid genomförs april 2019, som införts på försök under 2019.

Fortsatta Anpassningar av turlistan övervägs för att skapa bättre anslutningar till/från busslinje 846 vid Årsta brygga.

2.3.10 *Nynäshamn*

Linje 29 Ankarudden – Landsort

Utökning av trafiken sommartid med en avgång i vardera riktning vid lunchtid utreds.

2.4 Lokalbanor

2.4.1 **Spårväg City**

Det planeras för en eventuell avstängning av trafiken under första tertialet 2020 i samband med ombyggnation av Alkärrshallen samt upprustning av bananläggning längs Strandvägen. I skrivande stund utreds och planeras arbetenas omfattning och huruvida det går att bedriva trafik samtidigt som dessa genomförs.

2.4.2 **Roslagsbanan**

Upprustningsarbete samt utbyggnad av dubbelspår kommer att pågå på Kårstagrenen under 2020 vilket medför att trafiken mellan Täby kyrkby och Kårsta ersätts med buss under april - november 2020. I dagsläget finns inte exakta datum fastställda för tid och utsträckning.

2.4.3 **Lidingöbanan**

Inga trafikförändringar planerade.

2.5.2 Danderyd

Linje 508 Danderyds sjukhus – Karolinska sjukhuset

Linjen föreslås förlängas från Karolinska sjukhuset till Fridhemsplan och snabbas upp genom att köra Bergshamraleden – E4 till Karolinska sjukhuset och ej via Bergshamra centrum, Solna station och Solna centrum vilket snabbar upp linjen med 10 minuter. Linjeförändringen skulle ge en snabbare koppling till Karolinska och Fridhemsplan för nordostsektorn. Delsträckor som inte linje 508 längre trafikerar körs av dagens linjer 69, 156, 176, 177 och 509.



Figur 1 Föreslagen ny linjesträckning för linje 508 – Ny linjesträckning Mörbygårdsvägen – Roslagsvägen (E18) – Bergshamravägen (E18) – Uppsalavägen (E4) – Karolinska vägen – Solnavägen – Torsgatan – Sankt Eriksplan – Sankt Eriksgatan – Drottningholmsvägen, befintlig linjesträckning samt borttagen linjesträckning Mörbygårdsvägen – Roslagsvägen (E18) – Björnstigen – Bergshamravägen (E18) - Uppsalavägen (E4) – Frögatan – Gustav III:s Boulevard – Kolonnvägen – Frösundaleden – Solnavägen – Solna kyrkväg

Trafikavdelningen

PM
2019-02-19

Diarienummer
TN 2018-1821

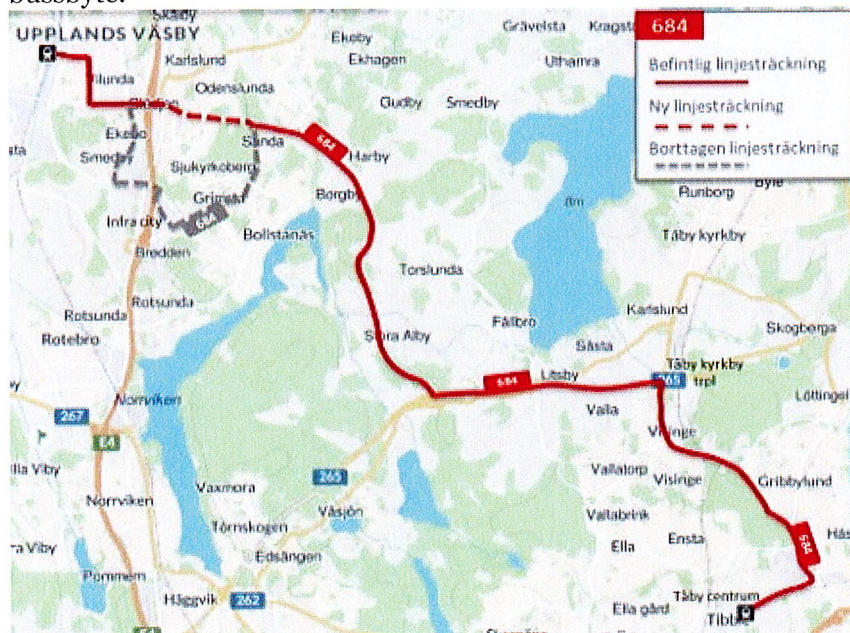
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Vidare övervägs fler turer norr om Rimbo till/från Hallstavik. Förlängning av turer som idag startar/slutar i Rimbo till att starta/sluta i Hallstavik. Avgångarna ca kl 17.45 och 22.55 från Rimbo förlängs till att starta i Hallstavik ca kl 16.53 respektive ca kl 22.03 Avgången ca kl 18.55 från Sthlm förlängs från Rimbo till Hallstavik. Avgången ca kl 00.20 från Söderhall förlängs från Rimbo till Hallstavik.

Under sommaren avgångarna ca kl 17.45 och 22.55 från Rimbo förlängs till att starta i Hallstavik ca kl 16.53 respektive 22.03. Avgången ca kl 00.20 från Söderhall förlängs från Rimbo till Hallstavik. Standardhöjning. Ökad tillgänglighet till/från Hallstavik som är en av Norrtälje kommuns största orter och som idag har gles turtäthet. Efterfrågat både av resenärer och i linje med att skapa tätare förbindelser med Norrtäljes närförorter. Denna förändring medför ökad tillgänglighet till/från Hallstavik och Rimbo/Stockholm. Tillgängligheten är idag begränsad med ett glesare utbud vilket gör att nöjesresor som är vanliga under aktuella tider ofta kräver bil.

Linje 684 Täby centrum-Upplands Väsby station

Linjen föreslås snabbas upp och inte gå via Bredden (fd Infra city) för att förbättra kopplingen på tvären mellan Norrort – Arlanda/Uppsala. Linjen kommer vardagar trafikeras med 30-minuterstrafik, under lördag och söndag trafikeras linjen med 60-minuterstrafik. Förändringen ger bättre och snabbare tvärförbindelser där Nordostsektorn saknar bra förbindelser mot Arlanda. Resenärer från Täby som ska till Bredden får dock ett busbyte.



Figur 100 Föreslagen ny linjesträckning för linje 684 – Borttagen linjesträckning Breddenvägen – Smedbyvägen – Ekebovägen och istället ny linjesträckning Sandavägen – Mälärvägen, befintlig linjesträckning Mälärvägen - Dragonvägen - Centralvägen

Trafikavdelningen

PM
2019-02-19

Diarienummer
TN 2018-1821

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Linje 492 Centralen – Slussen – Hemmesta vägskäl

Linje 496 Centralen – Slussen – Västra Orminge

Turtätheten på nattrafiken övervägs att utökas. Tre nya avgångar på linje 492 och två nya avgångar på linje 496 övervägs vilket utökar vardera linjen till entimmestrafik hela natten måndag till fredag. Tillsammans blir det halvtimmestrafik eller tätare i båda riktningar på sträckan Centralen – Orminge.

2.5.28 Österåker

Inga förändringar föreslås