

§ 4:14

Svar på remiss TN 2018-1821 – Förslag till Trafikändringar i SL-trafiken och Waxholmsbolagets trafik 2019/2020 (T20)

Sammanfattning

Österåkers kommun har fått en remiss från Trafikförvaltningen angående de trafikförändringar som föreslås för år 2020 (trafikstart december 2019). Inga trafikförändringar för buss eller tåg berör Österåkers kommun. För båttrafiken finns förslag till vissa justeringar i trafiken, som dock inte är av karaktären att det innebär påtaglig försämring av kollektivtrafiken. Kommunen har sammanställt synpunkter i ett skriftligt remissvar (bilaga 1).

Beslut

Tekniska nämnden föreslår Kommunstyrelsen besluta

Godkänna remissvar till Trafikförvaltningen angående förslag till trafikförändringar i SL-trafiken och Waxholmsbolagets trafik enligt tjänsteutlåtande, 2019-03-12, bilaga 1.

Omedelbar justering

Denna paragraf är föremål för omedelbar justering.

Bakgrund

Österåkers kommun har fått en remiss inför de trafikförändringar som föreslås för SL-trafiken och Waxholmsbolagets trafik. Förslaget till trafikförändringar innefattar både möjliga trafikutökningar men även eventuella reduceringar i trafiken och omfördelningar. Kommunen får härmed möjlighet att skriftligen uttrycka sig över föreslagna ändringar och att framföra övriga synpunkter på kollektivtrafiken. Trafikförvaltningen vill ha in synpunkterna senast 20 maj 2019.

Nämndens slutsatser

Remissen från Trafikförvaltningen innehåller inga föreslagna förändringar för buss- och tågtrafiken i Österåkers kommun. Detta är anmärkningsvärt samtidigt som antalet invånare i Österåkers kommun ökar varje år. Därför föreslår nämnden ett antal förändringar i tåg- och busstrafiken för att göra kollektivtrafiken mer attraktiv för de som vill resa till, från och inom Österåkers kommun. För båttrafiken föreslås vissa justeringar som utifrån remissen inte är helt tydliga vad dessa innebär. Även för båttrafiken föreslår kommunen vissa förändringar, däribland bättre samordning mellan båt och buss vid Åsättra.

Bilagor

1. "Remissvar – Österåkers kommun inför trafikförändringar i SL-trafiken och Waxholmsbolagets trafik 2019/2020 (T20)", 2019-03-19
2. "Remiss inför trafikförändringar i SL-trafiken och Waxholmsbolagets trafik 2019/2020 (T20).

Österåkers kommun
Samhällsbyggnadsförvaltningen

Datum: 2019-03-12
Ärende/nr: TN 2019/0056
KS 2019/0064

Trafikförvaltningen Region Stockholm
Registrator.tf@sll.se
TN 2018-1821

Remissvar – Österåkers kommun inför trafikförändringar i SL-trafiken och Waxholmsbolagets trafik 2019/2020 (T20)

Inför Trafikförvaltningens arbete med trafikförändringar har en remiss skickats ut i februari 2019 med information om möjliga trafikförändringar. Härmed skickas synpunkter på dessa trafikförändringar samt vilka övriga trafikförändringar som prioriteras i kommunen.

Inledning

Österåkers kommun konstaterar att Trafikförvaltningen inte föreslår en enda förändring i tåg- eller busstrafiken som berör kommunen. Detta samtidigt som kommunen stadigt växer och under år 2018 ökade antalet invånare med 700. Inflyttning i nya bostadsområdet Täljöviken kommer att ske under år 2019.

Kommunen kommer under året att genomföra en kollektivtrafikplan för att tydliggöra viktiga kollektivtrafikstråk och tydligt visa kommunens vilja hur kollektivtrafiken ska utvecklas i framtiden. Trafikförvaltningen och dess entreprenörer kommer att vara viktiga aktörer att ha en dialog med under framtagandet av denna plan.

Prioriterade förändringar

Av de förändringar som kommunen skriver om nedan är följande mest angelägna:

- Utökad trafik på Roslagsbanan
- Förändrad busstrafikering på Ljusterö (linje 626)
- Att busstrafikens tidtabeller anpassas för att ansluta till/från tåg i Åkersberga.
- Att busslinje 683 ges utökad turtäthet med hänsyn till nya bostadsområden.
- Att Åsättra som replipunkt inte får minskad båttrafik på sommaren och att busstrafikens tidtabeller synkar med båttrafiken.

Föreslagna prioriterade förändringar beskrivs mer i detalj senare i detta dokument.

Synpunkter på föreslagna förändringar gällande Österåkers kommun

Sjötrafiken

Linje 12 Stockholm – Vaxholm – Husarö föreslås att samordnas med trafiken på linje 36 Åsättra – Husarö. Det framgår inte om detta innebär mer eller mindre trafik. Österåkers kommun vill inte att detta innebär försämrad trafik till/från Åsättra. Österåkers kommun vill också lyfta fram att trafiken på Åsättra inte ska minskas

sommartid utan behålla samma antal turer som under höst-/vinter- och vårperioderna.

Utökningen av söndagstrafiken på linje 36 Åsättra – Husarö är kommunen positiv till och vill informeras om den kommande utvärderingen.

Föreslagna förändringar på linje 13 med fler genomgående turer till/från Stockholm och fler genomgående turer på anslutande buss 438 i Boda är kommunen positiv till.

Trafikutökningen på linje 9 till Stora Timrarö är kommunen positiv till.

Buss- och tågtrafiken

För Roslagsbanan och busstrafiken föreslås inga förändringar.

Synpunkter på andra förändringar i remissen

Det finns några föreslagna förändringar utanför kommunen som kan påverka resor till/från Österåker och som kommunen har åsikt om:

Tunnelbanans röda linje kan få förändringar i takt med att nya fordon sätts i trafik. Här ser Österåkers kommun det som mest prioriterat att kunna utöka turtätheten i högtrafik på Mörbylinjen, där stor trängsel råder på sträckan T-Centralen – Tekniska högskolan.

Förändringarna på linje 508 för att ge en snabbare koppling mellan Nordostsektorn och Hagastaden är kommunen positiv till. Linje 508 bör dock förlängas till Mörby station för att förbindelsen även ska komma Roslagsbanans resenärer till del.

Linje 684 ska få en snabbare färdväg mellan Täby Centrum och Upplands Väsby station och utökad trafik. Detta anser kommunen är bra då linjen i kombination med Roslagsbanan/busslinje 685 ger ökad tillgänglighet mot Upplands Väsby och i förlängningen Arlanda och Uppsala.

Förändringar som föreslås av kommunen

Framtagandet av en kollektivtrafikplan kommer att tydliggöra kommunens ställningstagande i hur kollektivtrafiken inom och till/från kommunen bör utvecklas. Men det finns ett antal punkter som Trafikförvaltningen och dess entreprenörer snarast bör se över:

Åsättra brygga bör utvecklas som replipunkt för skärgårdstrafiken. Trafiken på linje 36 bör utvecklas med fler turer. Den nya planerade eftermiddagsturen till Åsättra på söndagar anser vi är högst prioriterad. Sedan bör den sena torsdagsturen från Åsättra även köras fredagar och eftermiddagsturen som bara går onsdagar och fredagar bör köras samtliga vardagar. Busstrafiken på linje 626 behöver också utvecklas för att passa till och från samtliga båtavgångar vid Åsättra.

Kommunen önskar att Trafikförvaltningen gör en kartläggning över de öar med fastboende som saknar svävarförbindelse vintertid. Helikopter är inte alltid ett alternativ då lämplig landningsplats för detta ibland saknas. Det blir i praktiken

perioder under vintersäsongen som dessa invånare isoleras, då de inte kan nyttja egen transport pga issituationen.

Roslagsbanan är stomtrafiken som kopplar samman Åkersberga med Stockholm, Täby och Danderyd (med vidare kopplingar mot exempelvis Solna). Turtätheten har med åren ökat men fortsatt är det halvtimmestrafik med den långsammare linjen 28 under tidiga morgnar, kvällar och söndagar. Förutom att turtätheten är låg så blir det i form av den längre restiden som linje 28 har jämfört med linje 28S oattraktivt att resa med Roslagsbanan dessa tider. Möjligheten till busspassning i Åkersberga försämras också med den glesa trafiken. Kommunen anser därför att det är prioriterat att turtätheten utökas till kvartstrafik till Österskär (motsvarande vardagar dagtid) till cirka klockan 24 på kvällen alla veckans dagar. Motsvarande förändring skedde inom pendeltågtrafiken i december 2017.

Stoppmönstren för tågen på Roslagsbanan bör ses över och det bör övervägas att i större grad införa linje 28X under högtrafik såsom delvis skett i morgonrusningen. Det innebär snabbare resor mot Stockholm för alla stationer inom Österåkers kommun samtidigt som kortturer Viggbyholm – Stockholms östra tar hand om de mindre stationerna söder om Roslags Näsby. I takt med att Åkers Runö växer som bostadsort så ser kommunen det som angeläget att snabbtågen (linje 28S) börjar stanna även där.

Linje 620 har sin sista tur från Åkersberga vid 19-tiden på kvällen alla veckans dagar. Därefter står områdena Bammarboda, Dyvik och Björnhuvud utan busstrafik. Kommunen föreslår att det inrättas en senare tur vid 21-22-tiden från Åkersberga, för att möjliggöra senare hemresor på kvällarna. På förmiddagarna på vardagar är det också en mer än 4 timmar lång lucka mellan avgångarna i riktning mot Åkersberga som bör ses över.

Linje 620 och 621 går vissa turer via Östanå färjeläge. Österåkers kommun anser att fler turer bör gå via färjeläget för att skapa ytterligare kopplingar Åkersberga – Ljusterö, men även förenkla resandet Ljusterö – Norrtälje.

Linje 622 och 633 samverkar i stråket Åkersberga station – Tråsättra. Linjerna har delar av dygnet extremt dålig passning till/från tågen vid Åkersberga station. Passningen skulle kunna gå att få till genom tidsreglering av bussarna vid ändhållplatserna i Skärgårdsstad respektive Margretelunds centrum, istället för att spetsvända bussarna som sker idag. Denna typ av spetsvändning av bussar som leder till dessa långa väntetider till/från tåg är relativt unik i regionen. Exempelvis de flesta anslutande busslinjer längs pendeltåget, ansluter till/från tågen med lämplig bytestid även om det innebär att bussarna får stå vid ändhållplatserna och vänta.

Stråket Åkersberga – Tråsättra (linje 622 och 633) saknar också passning till/från några av de mer attraktiva tågavgångarna: Snabbtåg 7.41 från Åkersberga och ankommande snabbtåg till Åkersberga 17.33, 18.12 och 18.33. Detta medför en onödig överflyttning av resenärer till linje 628/628C. Det saknas också anslutning mot Tråsättra från sista ankommande tåg för kvällen (1.13 natt mot vardag, 1.43 natt mot lördag-söndag).

SP M

Trafiken på linje 622 startar vid 9-tiden på lördagar och söndagar vilket är sent. Trafiken skulle behöva starta åtminstone 2 timmar tidigare för att medge arbetsresor. Trafikförvaltningen bör överväga tidigare trafikstart för linje 622, eventuellt genom att flytta över de turer som går på linje 633 till 622 under denna tidsperiod.

Linje 622 har också en inkonsekvent trafikering då den på vardagskvällar inte trafikeras i riktning mot Åkersberga station mellan klockan 17-20. Det gör att resenärer från Brevik och Flaxenvik mot Åkersberga måste stiga på bussen i riktning mot Skärgårdsstad och fortsätta med linje 622X vilket är inkonsekvent mot resenärerna.

Linje 623H och linje 623V bör ges högre turtäthet, i första hand bör det införas 30-minuterstrafik vardagar dagtid. Linjerna 623V och 623H är numera ensamma (utöver enstaka turer på linje 635) att trafikera Norrgårdsvägen och Hackstavägen, där bland annat kommunhus, sportcentrum och vårdcentral finns. Dessa större målpunkter i kommunen står nu med i praktiken 60-minuterstrafik dagtid (för den som inte vill åka en lång omväg via Skånsta – Sjökarby).

Linje 624 och 624C har efter neddragningen av antalet turer fått så låg turtäthet (30-minuterstrafik på vardera linjen på eftermiddagarna) att linjerna inte kan anses vara attraktiva. Trafikförvaltningen bör här överväga att slå ihop linjerna och trafikera via Danderyds sjukhus till/från Humlegården, på samma sätt som linje 680 (Resaröbussen) gör. Det gör då att kvartstrafik kan upprätthållas från både Humlegården och Danderyd, på bekostnad av något ökad restid från Humlegården.

Trafikeringen på Ljusterö (linje 626) är i stort behov av översyn. Vägstrukturen innebär långa skaftkörningar och många av vägarna är inte heller lämpade för trafikering med stora bussar. Kommunen föreslår att trafikeringen med större bussar sker mellan Danderyd och Mellansjö på Ljusterö. Vid Mellansjö ansluter mindre buss som lättare tar sig fram på det mindre vägnätet och storleksmässigt är tillräckligt för behoven för de flesta av turerna. Delar av trafiken med mindre bussar bör också kunna göras anropsstyrd för att kunna nå in till områden som i nuläget inte har busstrafik. En bättre samordning med skolskjutsar bör också vara möjlig. En sen förbindelse från Ljusterö färjeläge vid klockan 23.25 mot Mellansjö, Åsättra och Linanäs är önskvärd, främst fredags- och lördagskvällar. Den skulle då ansluta från färjan som i sin tur har anslutning från linje 621 från Åkersberga.

Linje 683 går igenom områden som är under stark utveckling. Linjen behöver utvecklas för att bli ett attraktivt alternativ till bilen, där den överfulla parkeringen vid Kulla vägska är ett tydligt tecken på att så inte är fallet. En ändrad linjesträckning där linjen förlängs till Rydbo – Arninge station bör övervägas när Arninge station öppnar för trafik. Detta skulle möjliggöra att samma tur kan hantera både skolresor till/från Rydbo samtidigt som de fortsätter till/från Danderyds sjukhus, något som inte går med nuvarande upplägg. Linje 615 kan därmed avkortas till Täby Centrum – Arninge. Det behövs dock redan nu en utökad turtäthet på linje 683 med tätare trafik i högrafik, ett minimum av 60-minuterstrafik på kvällar och trafikering fram till minst midnatt. Under den period som Trafikverket kommer arbeta med ny gångport



under väg 274 vid Kulla vägskäl kommer delar av infartsparkeringen vara avstängd. Det är under denna period extra viktigt med tät trafik under rusningstid på linje 683. I avvaktan på att gångporten vid Kulla vägskäl blir klar bör den eller de turer på linje 670 mot Vaxholm där skolbarn byter från linje 683 gå omvägen via vändslangan vid Kulla vägskäl för att barnen på väg mot Vaxholm inte ska behöva korsa väg 274.

Linje 685 har en stor utvecklingspotential. Tyvärr är linjen i nuläget hårt drabbat av dålig framkomlighet på Norrortsleden, vilket ska studeras i en åtgärdsvalsstudie som startar upp under året. Potentiella nya bytespunkter för linjen finns vid Mossens trafikplats (kommande stomlinje Arninge – Vallentuna – Upplands Väsby – Barkarby), Rosenkälla trafikplats (stomlinje 676 med flera linjer) och Häggviks station (med ny stationsentré till pendeltågsstationen). Föreslagen förändring på linje 684 (Täby kyrkby – Upplands Väsby) skulle på kort sikt kunna innebära förbättrade tvärresor mot Upplands Väsby. Linje 685 behöver få bättre turtäthet i rusningstid, längre trafikeringstid och bättre passning till lokalbussar i Åkersberga för att bli ett attraktivt alternativ till bilen. Den neddragning av turtätheten på linje 685 för att inte bussarna ska hamna i köer måste anses vara kontraproduktiv, då lägre turtäthet snarare leder till ännu längre köer då busstrafiken inte blir ett vettigt alternativ.

Boende i Svinninge som vill hem nattetid hänvisas till busslinje 698 och promenad från Svinningevägen. Österåkers kommun föreslår att bussen går via Svinninge (som linje 683 gör). För att inte restiden ska förlängas till Tunagård och Österskär föreslås därför att linjerna 694 och 698 inväntar varandra i Åkersberga station (vilket ser ut att fungera tidsmässigt), och detta skulle i praktiken ge betydligt kortare restid från Stockholm mot Österskär genom att resenärerna även kan åka linje 694 med ett bussbyte till linje 698 i Åkersberga.

Lervik är ett bostadsområde en halvmil öster om Åkersberga där de boende är hänvisade till busslinje 622 på Margretelundsvägen, vilket ger uppemot 3 km i gångavstånd till närmaste busshållplats. Det finns runt 500 boende, varav 100 barn under 18 år, som har mer än 1 km fågelvägen till närmaste busshållplats på Margretelundsvägen. Vägnätet i Lervik uppfyller i nuläget inte Trafikförvaltningens krav för att kunna trafikeras av normalstor buss. Österåkers kommun föreslår därför att merutnyttja den mindre buss som används för närlinjetrafiken för att i morgon- och eftermiddagsrusningen och även på helgerna skapa förbindelser mellan Lervik och centrala Åkersberga.

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 linjesträckningar, 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

38 m

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 | Tidtabellskiften | 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 |

30/12

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
2019-02-19

Diarienummer
TN 2018-1821

Infosäk. 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. Veldig 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.

J.P. 2019

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.

39

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 funktionshindersorganisationer.

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 |
| Norrälje | 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 |

SS 12

Trafikavdelningen

PM
2019-02-19

Diarienummer
TN 2018-1821

Infosäk. 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.

JP

Trafikavdelningen

PM
2019-02-19

Diarienummer
TN 2018-1821

Infosäk. 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.

Mälarbanan

Trafiken på Mälarbanan anpassas för att möjliggöra förbigångar för regionalståg vilket påverkar avgångstider medan utbudet behålls.

Handwritten signature

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.

38-11

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.

Handwritten signature

Trafikavdelningen

PM
2019-02-19

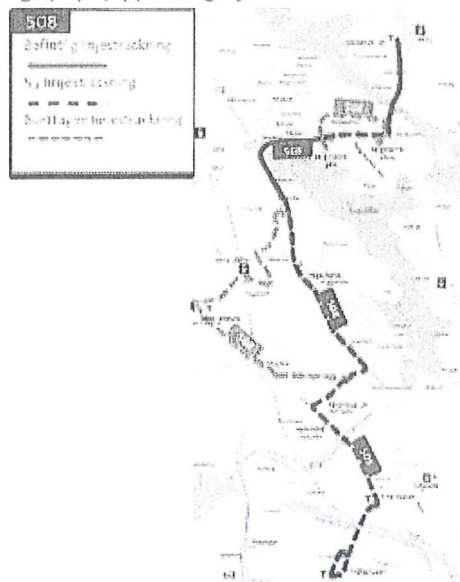
Diarienummer
TN 2018-1821

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

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

[Handwritten signature]

Trafikavdelningen

PM
2019-02-19

Diarienummer
TN 2018-1821

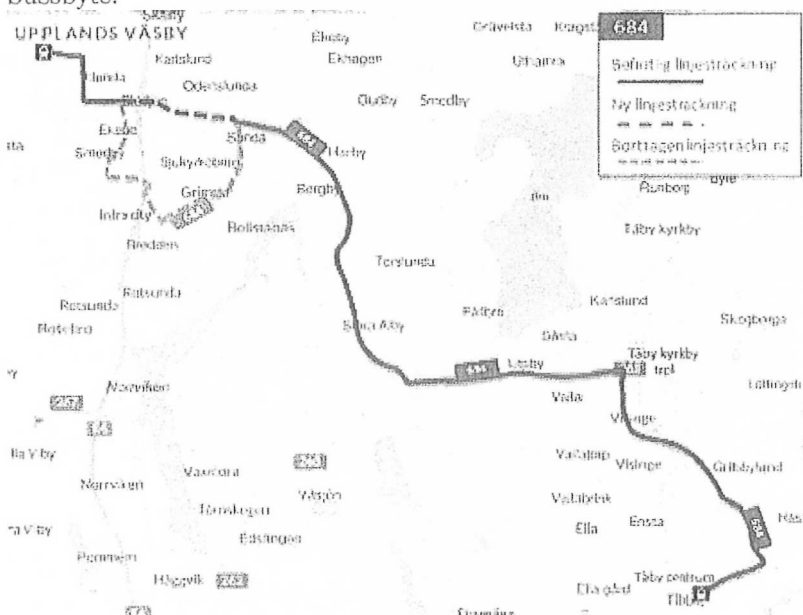
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

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 bussbyte.



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

38 m