



Daniel Firth
Trafikplanering
08-508 261 24

Enskede-Årsta-Vantörs
Stadsdelsförvaltning

2008-06-25

ANKOM

2008-06-25

Dnr 006-323/2008
Enskede-Årsta-Vantörs Stadsdelsförvaltning

Remiss från SL: Förslag på trafikändringar 2009

AB Storstockholms lokaltrafik (SL) har utarbetat förslag till förändringar i kollektivtrafikutbudet för 2009. Förslagen avser främst linjesträckningar, turtäthet och trafikeringstid. Förslaget har skickats ut på remiss och SL önskar synpunkter på förslagen och förslag på eventuella ytterligare förbättringar i kollektivtrafikutbudet. En kopia av de delar av remissmaterialet som gäller Stockholms stad bifogas, tillsammans med slutversionen av utbudsförslaget för 2008.

Trafikkontoret kommer att svara med kontorsremiss som anmäls i trafik och renhållningsnämnden vid sammanträde den 16 september 2008. För att remissen kan besvaras inom angiven tid och ska kunna hanteras på denna sammanträdesdag ber trafikkontoret Er att inkomma med skriftliga synpunkter till kontoret senast 22 augusti 2008.

Remisstiden är dessvärre kort, men trafikkontoret vill be att få påminna stadsdelsnämnderna och -förvaltningarna att synpunkter rörande kollektivtrafikutbudet kan framföras, helst via trafikkontoret, när så önskas, och måste inte begränsas till sådana formella tillfällen.

Vid eventuella frågor, kontakta Daniel Firth, 08 508 261 24,
daniel.firth@tk.stockholm.se.

Med vänliga hälsningar
Staffan Forsell
Enhetschef, strategisk planering



AB
Storstockholms
Lokaltrafik

Trafik
Planering
Trafikplanering

STOCKHOLMS STAD
Kommunstyrelsen
KF/KS Kansli

Datum
2008-05-12

Ink. 2008-05-13

Vår referens
Henrik Engström
08-686 3906
henrik.engstrom@sl.se

Enligt sändlista

Dnr: 314-1302/2008
Till: *BT*

T2008-330-01838:1
Dnr: SL-2008-1534 330

Avsluta

INKOM 08-05-15

Avdelning

Byrå/
Enhet

Inbjudan till yttrande över trafikförändringar 2009

Ansvarig

Sign

TP
Firth

Inom ramen för SLs strategiska plattform utarbetar SL för nästkommande år förslag till trafikförändringar i kollektivtrafikutbudet avseende linjesträckningar, turtäthet och trafikeringstid. Förändringarna kommer att beskrivas i ett gemensamt dokument för alla trafikslag "Förslag till Trafikförändringar 2009" som fastställs av SLs styrelse under hösten 2008.

Syftet med detta remissbrev är att ge SLs remissinstanser möjlighet att redovisa de synpunkter och förslag till förändringar som de anser vara viktiga i sin kommun eller för sin verksamhet. Till detta brev bifogas en bilaga där de förändringar SL föreslår kortfattat beskrivs. Förslagen i bilagan ska ses som idéer. Det är alltså inte klart om de kommer att rymmas inom SLs budget och inga beslut gällande förslagen har heller fattats.

Vi önskar dels få synpunkter på SLs lämnade idéer enligt bilaga, dels ge möjlighet att komma med egna förslag till förändringar och förbättringar/omfördelning i trafiken.

Remissinstansernas yttranden/synpunkter kommer att kommenteras av SL samt vara ett underlag för planering inför budget- och verksamhetsåret 2009.

SL ser gärna att kommunerna delger denna inbjudan till lokala handikappråd samt till ungdomsråd eller ungdomsfullmäktige om sådant finns i kommunen.

Remissinstansernas synpunkter skall ha inkommit till AB Storstockholms Lokaltrafik, Planeringsavdelningen, 105 73 Stockholm senast den 1 september 2008.

Postadress
AB Storstockholms Lokaltrafik
105 73 Stockholm
Besöksadress
Lindhagensgatan 100
Thorildsplan/Stadshagen

Leveransadress
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 48 Stockholm

Telefon vx
08-686 1600
Fax
08-686 1606

E-post
registrator@sl.se
Internet
sl.se

Bankgiro
5215-0364
Plusgiro
536 36-7
Org.nr
556013-0683



AB
Storstockholms
Lokaltrafik

Trafik
Planering
Trafikplanering

2(3)

Datum

2008-05-12

Ytterligare upplysningar lämnas av:

Norra länet	Tony Karlsson,	tel. 08-686 1456
	Edit Knutas,	tel. 08-686 1511
Centrala länet	Ingemar Wellén,	tel. 08-686 1946
Södra länet	Mikael Eriksson,	tel. 08-686 1451
	Helena Sandberg,	tel. 08-686 1425
Tunnelbana och Pendeltåg	Daniel Jäderland,	tel. 08-686 1577

Med vänlig hälsning


.....
Gunilla Glantz
Chef trafikplanering

Bilaga 1: Förslag på trafikförändringar 2009



**AB
Storstockholms
Lokaltrafik**

**Trafik
Planering
Trafikplanering**

3(3)

Datum
2008-05-12

Sändlista:

Samtliga 26 kommuner i länet
Färdtjänsten
SLs styrelse
Politiska sekreterarna
Landstingsrevisionen
Länsstyrelsen i Stockholms län
Regionplane- och trafikkontoret
SL Kundtjänst AB
Vägverket
Banverket
Waxholmsbolaget
Stockholms Handelskammare
Upplands Lokaltrafik AB
Länstrafiken Sörmland
Samtrafiken



Datum
2008-05-12

Bilaga 1

Vår referens
Henrik Engström
08-686 3906
henrik.engstrom@sl.se

Dnr: SL-2008-1534
SL-2008-1535

Förslag på trafikförändringar 2009

Nedan beskrivs kortfattat de trafikförändringar SL överväger inför 2009. Utgångspunkten är att trafikförändringarna ska träda i kraft i augusti 2009, om inte annat anges.

SL planerar även för förändringar som ligger längre fram i tiden, men dessa tas inte upp som konkreta förslag i detta dokument. SL tar dock gärna emot synpunkter på trafikförändringar även längre fram än 2009. Denna typ av förändringar är vanligtvis relativt omfattande och diskuteras på separata samråd med kommunerna. SL har också intentionen att ha en tät dialog med kommunerna angående kollektivtrafiken och dess förutsättningar.

SL ber också trafikentreprenörerna att komma med förslag/justeringar på trafikförändringar. Dessa kommer in nu under våren och sommaren, varför vi återigen vill poängtera att de förändringar som beskrivs nedan enbart är förslag. Det kan av olika skäl både tillkomma och försvinna objekt ur listan nedan. Den slutliga sammanvägningen av vilka åtgärder som bäst tillgodoser aktuella resbehov i länet och som samtidigt effektivast leder i riktning mot SLs övergripande mål görs i SL-styrelsens beslut om budget i december.

Allmänt

SL ser kontinuerligt över all trafik, men kanske speciellt den direktbusstrafik som infördes med anledning av ökat resande efter Stockholmsförsöket och införandet av trängselskatt under 2007. Syftet med översynen är att anpassa utbudet till efterfrågan.

Satsningen på att erbjuda resenärer sittplats på bussar som trafikerar sträckor med en tillåten hastighet över 70 km/h fortsätter även under 2009. Statistik från vinterns trafik kommer att behandlas under sommaren varefter förslag på förändringar kommer under hösten. Förslagen kommer även att beröra övriga linjer där trängseln idag upplevs som stor.

En översyn av trafiken till Arlanda, och mellan Arlanda och närliggande områden, kommer att göras under sommaren/hösten 2008. I översynen kommer både buss- och tåglösningar att studeras. Syftet med översynen är att skapa bättre möjligheter till arbetspendling till och från Arlanda under dygnets alla timmar, samt att på sikt verka för en minskning av vägtrafikens andel av utsläppen vid och i närheten av Arlanda.

Postadress AB Storstockholms Lokaltrafik 105 73 Stockholm	Leveransadress Lindhagensgatan 100 Godsmottagningen 112 48 Stockholm	Telefon vx 08-686 1600 Fax 08-686 1606	E-post registrator@sl.se Internet sl.se	Bankgiro 5215-0364 Piisgiro 5 36 36-7 Org.nr 656013-0683
Besöksadress Lindhagensgatan 100 I Thorildsplan/Stadshagen				



Datum
2008-05-12

Spårtrafik

Tunnelbanan

Under år 2009 kommer bygget av Citybanan att börja påverka SL-trafiken. Påverkan på tunnelbanetraffiken sker på två sätt:

- Blå tunnelbanelinje kommer att stängas av under tre fyramånadersperioder 2009, 2011 och 2012 mellan Rådhuset och Kungsträdgården. Detta görs för att kunna ansluta Citybanan till tunnelbanans anläggning vid T-Centralen. Se vidare under rubriken "Blå linjen" nedan.
- Vid Odenplan och T-Centralen samt mellan Slussen och Mariatorget kommer sprängningsarbetena för Citybanan innebära att tunnelbanetraffiken stoppas under 10 minuter två till tre gånger per dag under perioder med början 2009 och sedan för omkring fyra år framåt. Dessutom är planeringen inriktad på att stationerna T-Centralen och Odenplan också stängs under en timme per sprängningstillfälle för på- och avstignande av komfortskäl. Ersättande busslinjer kommer under dessa tillfällen att köras mellan T-Centralen och Slussen, mellan Rådhuset och Östermalmstorg via T-Centralen samt mellan S:t Eriksplan och Odenplan.

Blå linjen

Under perioden 14 juni – 11 oktober 2009 kommer den blå linjen att vara avstängd på sträckan Rådhuset – Kungsträdgården pga arbeten vid T-Centralen för Citybanan. Samtliga tåg vänder vid Rådhuset. Alternativa färdvägar är ersättningsbuss Rådhuset – T-Centralen, grön tunnelbanelinje Fridhemsplan – T-Centralen och förstärkta blåbusslinjer i innerstaden. Även vissa förstärkningar på bussar i förorterna kan bli aktuella. Motsvarande avstängningar är planerade åren 2011 och 2012.

Gröna linjen

Under den blå linjens avstängning Rådhuset – Kungsträdgården under sommaren och hösten (se Blå linjen ovan) kommer antalet resenärer på den Gröna linjen att öka mellan Fridhemsplan och T-Centralen. Kapaciteten kommer att utökas i den mån det är möjligt och innebär bl.a. att linje 17 körs till Åkeshov istället för Odenplan även i lågtrafik. Under år 2009 kommer försök med att köra 6 tåg per 10 minuter (istället för 5 tåg) under rusningstrafik att genomföras på Gröna linjen.

Röda linjen

Citybanebyggets påverkan på Röda linjen mellan Slussen och Mariatorget enligt ovan. I övrigt inga planerade förändringar.



Datum
2008-05-12

Lokalbanorna

Nockebybanan

För att minska trängseln i tågen föreslås utökning av turtätheten under början och slutet av eftermiddagsrusningen på vardagar samt på lördagsförmiddagar och sena lördagseftermiddagar.

Lidingöbanan

Lidingöbanan föreslås starta morgontrafiken från Gåshaga brygga cirka 30 minuter tidigare på vardagar. Motsvarande trafik på nattbuss linje 291 dras då in.

En utökning av trafiken under sommarhelger undersöks samt eventuellt anpassad trafik under rusningstrafiken på sommaren för bättre passning till tunnelbanan i Ropsten. Det senare skulle innebära att turtätheten i rusningstrafik glesas ut från 15- till 20-minuterstrafik, men att insatståg sätts in under för- och eftersommaren mellan Ropsten och Skärsåtra. Förändringen förutsätter justeringar på de anslutande busslinjerna 201, 203 och 233.

Tvärbanan

För att minska trängseln på Tvärbanan under dagtid vardagar föreslås tågen köras långa (2 vagnar) under hela mellantrafiken. En utökning av turtätheten föreslås på helgnätter mellan midnatt och klockan ett för att göra turtätheten lika som tunnelbanans.

Roslagsbanan

Under sommaren 2009 kommer Roslagsbanan att vara avstängd mellan Stockholm Östra och Mörby samt mellan Djursholms Ösby och Näsbypark pga omfattande renoveringsarbeten. I samband med dessa slås de nuvarande hållplatserna Universitetet och Mörby ihop till en gemensam hållplats i höjd med tunnelbanan vid Universitetet. Samtliga tåg (utom snabbtågen) föreslås stanna för av- och påstigning vid Universitetets nya hållplats.

Under lördags- och söndagsmorgnar är trafiken gles på Roslagsbanan. Vi föreslår en utökning från 60- till 30-minuterstrafik på sträckorna Österskär – Stockholm Ö och Ormsta – Stockholm Ö.

En utökning av trafiken till Åkersberga på lördagar utreds. Trafiken föreslås köras på motsvarande sätt som under vardagar mellantrafik, dvs 4 tåg i timmen fram till Åkersberga. Två av dessa fyra tåg är snabbare tåg, som inte stannar vid alla stationer.

På några av tågen på Kårstalinjen i den tidiga eftermiddagsrusningen är det trångt. Vi förslår att det införs två nya avgångar från Stockholm Östra till



Datum
2008-05-12

Ormsta respektive Lindholmen. De två avgångar som i dagsläget endast körs till Vallentuna förlängs till Ormsta.

En ny tur från Stockholm Östra till Ormsta förslås natt mot lördagar och söndagar. Därmed upprätthålls 30-minuterstrafik fram till sista avgång.

Kårsta- och Österskärgrenarna får under 2008 utökad kvällstrafik från Stockholm Östra på vardagkvällar. 20-minuterstrafik upprätthålls fram till klockan 20. Vi ska undersöka om även Näsbyarklinjen ska få motsvarande utökning.

Saltsjöbanan

Inga föreslagna förändringar år 2009.

Pendeltåg

SL har under april månad lämnat in tåglägesansökan hos Banverket för T09 (Tågplanen som gäller 14 december 2008 – 12 december 2009). I samråd med SL och SJ kommer Banverket att genomföra den s.k. Trångsektorsplanen vilket medför justerade avgångstider för ett stort antal av SLs pendeltåg. Trångsektorsplanen är ett steg på vägen att öka kapaciteten på spåren genom de centrala delarna av Stockholm. Antalet möjliga tåglägen kommer att öka från 24 till 28 per timme och riktning, varav pendeltågen får tillgång till 16. För att inte äventyra punktligheten i systemet kommer ökningen av tågtrafiken ske successivt.

SL har i T09 ansökt om följande förändringar jämfört med årets tidtabell. Om inget annat anges införs förändringarna 14 december 2008:

- Förändrade avgångstider för tågen på sträckan Bålsta – Västerhaninge och omvänt enligt Trångsektorsplanen. (Tågen tidigare- respektive senareläggs cirka 3 minuter.)
- Ändrade tider för insatstågen, så att de i rusningsriktningen läggs före stormtågen på samtliga linjer. Skip-stop-tågen från Upplands Väsby ersätts av tåg som stannar vid samtliga stationer.
- Uppehållen i Spånga återinförs för insatståg i motrusningen, men är fortsatt indragna i Barkarby, Norrviken, Rotebro, Stuvsta och Tullinge.
- Några av insatstågen (Jakobsberg – Tumba och omvänt) körs under två ytterligare sommarveckor, vilket gör att insatståg körs under sommarveckorna 25, 26, 32 och 33.
- De två snabbtågen från Nynäshamn på morgonen tidigare läggs cirka 10 minuter. Uppehållsmönstret för tågen är inte klart ännu, men troligen dras uppehållen i Hemfosa och Krigslida in, men ett uppehåll i Handen tillkommer. Tågen körs som långa och åtminstone ett av dem körs ända till Upplands Väsby.



Datum
2008-05-12

- Två nya avgångar med lillpendeln Nynäshamn – Västerhaninge införs under morgonrusningen i de lägen som snabbtågen går idag. Detta innebär att det blir fyra tåg i timmen från Nynäshamn mellan klockan 6-7 på vardagar.
- Ett nytt snabbtåg Upplands Väsby – Stockholm C – Nynäshamn införs på vardagseftermiddagarna. Avgår från Stockholm C cirka 17.00. Mellan Västerhaninge och Nynäshamn ersätter tåget en av lillpendelns turer.
- Nattrafiken utökas i augusti med ytterligare 30 minuter natt mot helgdag på sträckorna Bålsta – Västerhaninge och Märsta – Södertälje C. De sista tågen från Stockholm C avgår därmed cirka klockan 1.40-1.50. Denna utökning gäller enbart under vintertidtabellen. Ytterligare utökningar av nattrafiken på pendeltågen skulle allvarligt påverka Banverkets möjligheter till underhåll av infrastrukturen.
- Ett tåg i varje riktning tillkommer under mellantrafiken sommartid på sträckan Västerhaninge – Nynäshamn som en följd av den justerade tidtabell i lågtrafik som införs i augusti 2008. (Avgångarna söderut är justerade 30 minuter vid 60-minuters turtäthet.)
- I augusti 2009 föreslås en ny tur i varje riktning Södertälje C – Järna – Gnesta i slutet av morgonrusningen. Turen skulle därmed täcka den tidslucka i trafiken som finns. Objektet förutsätter en medfinansiering från Gnesta kommun.

Objekt som ska utredas inför tågplan T10 (Tågplanen som börjar gälla 13 december 2009) är följande:

- Tidigare trafikstart för pendeltågen på vardagar.
- Tätare trafik i den tidiga morgonrusningen.
- Tätare trafik på lördags- och söndagskvällar.
- Längre tåg på lördagar och söndagar.
- Möjlighet till fler genomgående tåg till/från Nynäshamn.
- Trafikering med pendeltåg till Uppsala/Arlanda.

Ansökan till T10 sker i april 2009.



Datum
2008-05-12

Busstrafik

Centrala länet

Stockholm - Innerstaden:

Linje 49, Stora Essingen – Fridhemsplan, möjligheten till omlagd körväg via Lindhagensgatan – Fridhemsplan – Stadshagen/S:t Görans sjukhus ska studeras.

Linje 53, Roslagstull - Slussen – Henriksdalsberget, utbyggnad av bostäder medför att behovet av utökad trafik ska studeras.

Linje 69, Fridhemsplan – Centralen – Blockhusudden, behovet av utökad trafik på sträckan Centralen – Kaknästornet ska studeras då linjen vissa tider på året har ett stort resande till framförallt museerna på norra Djurgården. Resandet på sträckan är mycket oregelbundet med bl a skolklasser vilket gör efterfrågan på trafiken svår att bedöma. Till hösten 2008 kommer vissa turer på linje 69 att framföras ända fram till Kaknästornets entré och de skyltas då 69K.

Resandet på linje 70, Universitetet – Odenplan – Frösunda, ökar, vilket motiverar en utökad turtäthet i rusningstid. Samtrafikeringen med linje 40 mot universitetet underlättas om bägge linjerna trafikeras var 10:e minut.

Efterfrågan ökar på linje 74, Sickla udde – Skanstull – Mariatorget, i takt med att invånarantalet i Hammarby sjöstad ökar. Linjen föreslås få utökad kvällstrafik samt trafikering på söndagar. Även behovet av tätare turer i rusningstid ska studeras.

Önskemål om söndagstrafik på linje 76, Norra Hammarbyhamnen – Slussen – Ropsten har framförts av berörd stadsdelsnämnd för Södermalm. Behovet ska studeras.

Linje 77, Liljeholmen – Karolinska, behovet av förlängd trafikering kvällstid ska studeras. Idag slutar trafiken c:a 18.30

Stockholm - Söderort:

Konsekvenserna av en delning av linje 144, Gullmarsplan – Älvsjö – Fruängen, vid Älvsjö ska studeras. Förslaget har funnits några år och har sin grund i att denna åtgärd skulle ge bättre passningsmöjligheter till pendeltågen i Älvsjö, förbättrad tidhållning, fördela resursbehovet på linjens olika delar bättre samt att minska trafikeringen med ledbuss på sträckan Älvsjö – Fruängen. Nackdelen är att genomresande trafikanter vid Älvsjö tvingas till ett bussbyte.



Datum
2008-05-12

Ett samlat grepp tas tillsammans med Stockholms stad längs stombusslinje 173, Skarpnäck - Älvsjö - Skärholmen, för att förbättra framkomligheten för bussarna och höja standarden på och kring hållplatserna.

Utbyggnad av bostäder i Sköntorp i Årsta ställer krav på tätare trafik i rusningstid för linje 164, Årsta - Gullmarsplan - Södersjukhuset, på delsträckan Sköntorp - Gullmarsplan.

Vartefter utbyggnaden av bostäder och arbetsplatser i Årstadal/Liljeholmen fortgår krävs en översyn av busstrafiken i området. Under helger finns ingen busstrafik igenom Årstadal vilket ska inrättas. Vardagar trafikerar linje 160 (vissa turer) Gullmarsplan - Årstaberget - Liljeholmen samt linje 143, Högdalen - Älvsjö - Årstaberget - Liljeholmen, sträckan igenom Årstadal.

Möjligheten att starta en busslinje i rusningstid till/från innerstaden från Årstabergets pendeltågstation via Årstadal ska studeras. Lämplig målpunkt i innerstaden ska utredas, Nordvästra Kungsholmen/Fridhemsplan är platser som kan vara lämpliga.

Stockholm - Västerort:

Tillsammans med företrädare för Bromma center och Bromma flygplats (Luftfartsverket) diskuterar SL en in- och utfart till flygplatsen via den norra delen av handelsplatsen, från Ulvsundavägen. Orsaken är att kollektivtrafiken på detta sätt görs tillgängligare för dem som besöker handelsplatsen, en hållplats anläggs i norra delen av området för de busslinjer, 110, Alvik - Bromma flygplats, och 152, Älvsjö - Liljeholmen - Bromma flygplats, som trafikerar flygplatsen.

Behovet av tätare trafik till/från Bromma center ska studeras för linjerna 110 och 152. Linje 152 har idag ingen trafik lördag och söndag och möjligheten att starta trafik på del av sträckan (Solna C/Sundbybergs C - Bromma flygplats) dagtid dessa dagar ska utredas.

Konsekvenserna av en delning av linje 119, Backlura - Spånga - Solna C, vid Spånga ska studeras. Linjen är väldigt lång vilket påverkar möjligheterna till en bra punktlighet. Förslaget skulle ge bättre passningsmöjligheter till pendeltågen i Spånga, förbättrad tidhållning, fördela resursbehovet på linjens olika delar bättre. Nackdelen är att genomresande trafikanter vid Spånga tvingas till ett bussbyte. Tankar på ytterligare en delning av linje 119 vid Hässelby gård finns också. Detta för att få bättre passning till/från tunnelbanan.



Datum
2008-05-12

Utbyggnaden av service och bostäder inom Beckomberga sjukhusområde medför utökat behov av kollektivtrafik. Sträckningen för en eventuell ny linje genom området och lämpliga målpunkter för resandet ska studeras

Stombusslinje 179, Vällingby – Kista – Sollentuna, planeras få varannan tur förlängd till Täby C via bl a Norrortsleden. Förlängningen förutsätter att linjen kan framföras väster om järnvägen genom Sollentuna kommun, samt att framkomligheten är god. I samband med förlängningen ska linjens sträckning på södra Järvafältet ses över.

Förslag från stadsdelsnämnden i Spånga/Tensta om ny förbindelse Tensta/Rinkeby/Hjulsta/Barkaby/IKEA/ Jakobsberg ska analyseras.

Önskemål om en flyttning av ändhållplatsen för linje 540, Universitetet – Ulriksdals station – Tensta C, som skulle innebära en flytt från Tensta C till korsningen Hagstråket/Tensta Allé. Orsaken är att korta gångavståndet till västra delarna av Tensta. Skall studeras vidare i samråd med bussentreprenören i området.

Solna/ Sundbyberg

Den pågående inflyttningen i de första etapperna i Stora Ursvik ställer högre krav på kollektivtrafiken i området. Linje 504, Sundbybergs station – Hallonbergen – Stora Ursvik, förlängdes nyligen in i området och föreslås få en utökad turtäthet dag- och kvällstid från 30 till 15-minuters trafik. Detta gäller alla veckodagar.

Utökad trafik på linje 508, Danderyds sjukhus – Karolinska sjukhuset ska studeras. Inriktningen är tätare trafik i rusningstid samt trafikering dagtid (linjen går idag endast under rusningstid).

Konsekvenserna av en delning av linje 509, Brommaplan – Solna C – Mörby station, vid Danderyds sjukhus ska studeras. Linjen är väldigt lång vilket påverkar möjligheterna till en bra punktlighet. Förslaget skulle ge bättre passningsmöjligheter till tunnelbanan vid Danderyds sjukhus, ge en förbättrad tidhållning samt fördela resursbehovet på linjens olika delar bättre. Nackdelen är att genomresande trafikanter vid Danderyds sjukhus tvingas till ett bussbyte.

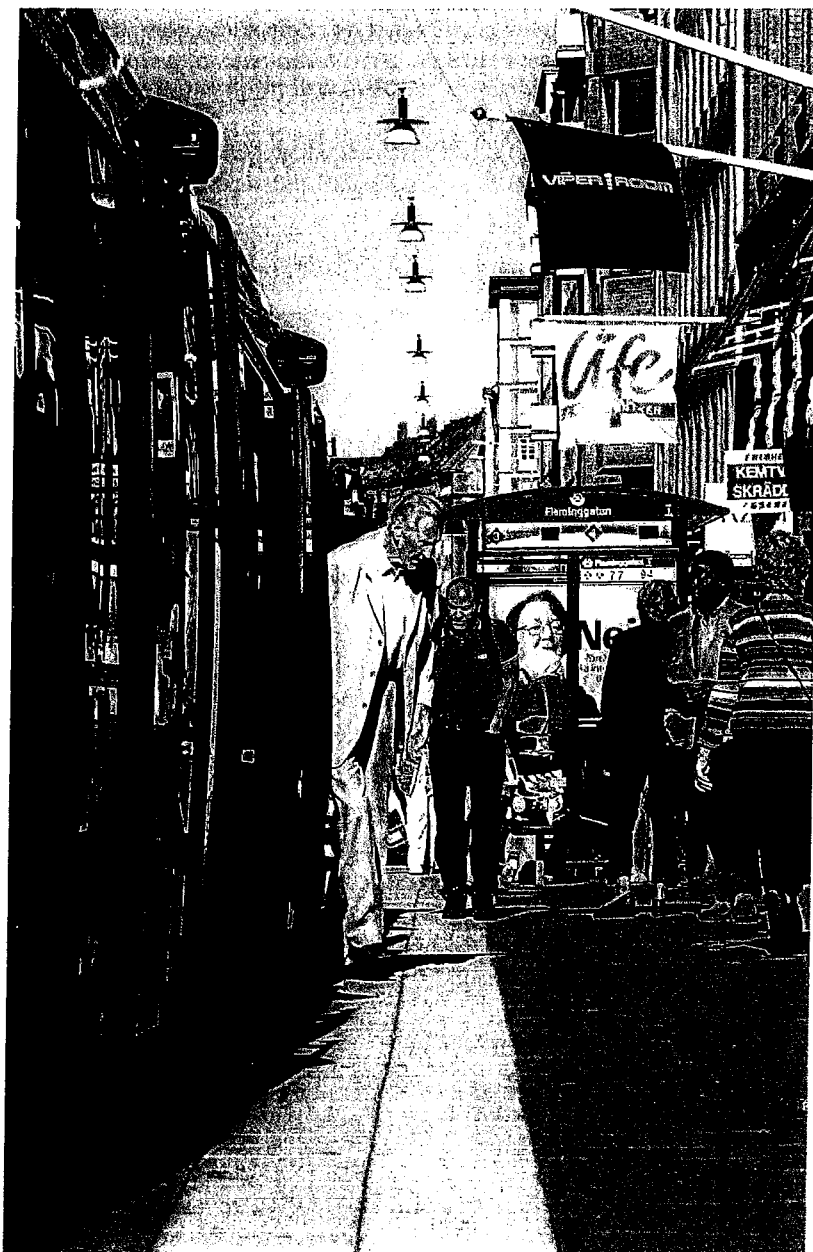


AB
Storstockholms
Lokaltrafik

Förslag till trafikförändringar 2008

SL styrelse 071218

Trafikförändringar 2008



Förord

Inför 2008 presenteras här SLs samlade förslag till förändringar i SL-trafiken. Tidigare har motsvarande beslut tagits dels i huvudstyrelsen (pendeltrafik och tunnelbana) och dels i de tre regionstyrelserna (busstrafik och lokalbanor). Det innebär att en ny planerings- och beslutsrutin nu prövas. Denna kommer att utvärderas, utvecklas och förbättras successivt.

Utgångspunkter för förslaget är SLs övergripande mål och affärsstrategi, gällande budgetramar, förslag från länets kommuner, synpunkter från resenärerna, samhällsekonomiska beräkningar samt senaste kända resandesiffror. Begränsande faktorer som fordonstillgång, förartillgång, depåutrymme, kapacitetsbegränsningar i spårsystemet etc beaktas. Förbättrad punktlighet är högsta prioritet inför 2008 och 2009 och prioriteras i vissa fall framför utökat trafikutbud.

SL arbetar med att utveckla en långsiktig strategisk trafikplan som skall föreslå långsiktig inriktning för SLs arbete med att tillgodose reseefterfrågan. Lägesrapport från detta arbete kommer att redovisas för styrelsen våren 2008.

Nedanstående förslag redovisar först en kort allmän bakgrund och därefter beskrivs förslag till förändringar per trafikslag. Avsnittet om busstrafik redovisas kommunvis.

1 Förutsättningar

SLs affärsidé

Vi erbjuder alla i Stockholms län en väl utbyggd, attraktiv och lättillgänglig kollektivtrafik på spår och väg. Vi möter olika kunders behov av enkla, pålitliga och prisvärda resor. Alla resor ska vara säkra och trygga.

Vi bidrar genom vår verksamhet till en långsiktig hållbar utveckling av regionen.

SLs planeringsprocess

SL utarbetar årligen förslag till trafikförändringar i kollektivtrafikutbudet avseende linjesträckningar, turtäthet och trafikeringstid. SL studerar även förslag till trafikförändringar som inkommit via kundsynpunkter från resenärer samt från våra trafikutövare. Allt detta material bearbetas under hösten tillsammans med inkomna remissynpunkter från kommunerna. Förslagen utreds och beräknas utifrån samhällsnytta och kostnad och samordning med investeringar i depåer mm. Dessutom utreds hur många nya resor per dag och nya biljettintäkter som trafikförändringarna genererar. Detta stäms under hösten också av med budgetprocessen.

Ansökan av tågägen på statens spåranläggning – SLs pendeltågstrafik - sker under april månad för tågplanen (tidtabellen) som startar i december. Varje tågplan gäller i ett år. Det innebär att de förändringar som ska ske i pendeltågstrafiken under perioden december 2008 – november 2009 skall ansökas hos Banverket i april 2008 och därför beskrivs i detta dokument "Trafikförändringar 2008". I kapitlet 3 Pendeltåg, beskrivs de förändringar som vi föreslår till T09, som är den tågplan som gäller december 2008 – december 2009.

Utveckling av trafiksystemet

Riktlinjer för SLs trafikplanering har presenterats för styrelsen och kommer efter revidering att föreläggas styrelsen för beslut i början av 2008. Detta styrdokument kommer att underlätta såväl planeringen av trafikutbudet som dialogen med alla externa intressenter.

Utöver de förändringar som beskrivs i detta ärende pågår en rad förbättringar och utvecklingsarbeten avsedda att effektivisera och höja kvaliteten till kund i SLs trafiksystem. Åtgärder för förbättrad punktlighet beskrivs i SLs verksamhetsplan.

Införandet av den nya Justnu-tekniken kommer bland annat att möjliggöra för trafikentreprenörerna att få en effektivare trafikledning inom busstrafiken. Det kommer också att bli möjligt för SL att med stöd av modern teknik följa upp avtalade krav på bytesmöjligheter mellan tåg och buss liksom avtalade krav på att anslutande buss inväntar försenade tåg. Bytesmöjligheterna är kritiska för upplevelsen av SLs leverans av "hela resan" till kunderna.

Under 2008 kommer nyckeltal avseende upplevd och levererad trängsel att införas. Likaså kommer noggrann uppföljning av stående i busstrafiken att göras, bland annat som underlag för avveckling av stående resenärer i hastigheter över 70 km/h successivt 2008 och 2009. Som framgår nedan är inte detaljerna i denna satsning klara, och inte heller införda i bilaga 1 (Kommunernas synpunkter med SLs kommentarer). Bilagan kommer att uppdateras när detaljerade förslag utarbetats tillsammans med entreprenörerna bland annat avseende åtgärder mot stående på motorväg. Satsningar görs på busslinjer i kommunerna Nacka, Värmdö, Haninge, Tyresö, Ekerö, Sollentuna, Täby, Österåker, Vaxholm och Norrtälje.

Utbyggnaden av infartsparkeringar fortsätter som planerat. I samband med försöket med trängselskatt gjordes en omfattande satsning. Utifrån den nivån planeras ytterligare platser i samråd med de kommuner som har möjlighet att erbjuda mark i lämpliga lägen. Bilaga 2 visar befintliga infartsparkeringar 2007.

Kundnöjdheten ökar successivt och låg i oktober 2007 på den högsta nivån sedan mätningarna inleddes.

Tidtabellsskiftet 2008

Följande datum för tidtabellsskiftet gäller under 2008:

- Sommartidtabellen börjar gälla 2008-06-15.
- Vintertidtabellen börjar gälla 2008-08-18.
- Ny tidtabell för pendeltågen och anslutande busstrafik börjar gälla 2008-12-10. (Under förutsättning att Banverket inför den s.k. Trängsektorsplanen).

Depåer

Förslaget till trafikförändringar 2008 innebär en utökning av bussflottan med ca 45 dimensionerande bussar. Många av SLs depåer är redan idag fullt utnyttjade. SL undersöker möjligheterna att utöka antalet uppställnings- och verkstadsplatser på de berörda bussdepåerna. Speciellt måste depåbehovet på Nacka / Värmdö och Täby / Åkersberga studeras ytterligare. Medel för detta finns i budget. Arbeta pågår även för att på lång sikt säkra depåbehoven för trafiken.

Omfördelning av resurser

SL arbetar kontinuerligt med att anpassa trafikutbudet till den aktuella efterfrågan, och att förbättra effektiviteten i trafiksystemet. Omfördelning av resurser sker fortlöpande. Inbesparingarna sker i trafik som är lågt utnyttjad och i trafik som är parallellgående, dvs där andra alternativ finns. På motsvarande sätt förutsätts i budget 2008 att besparingar kan ske tack vare att nytt tekniskt stöd för trafikledning införs i busstrafiken, att kontanter inte längre hanteras ombord på bussarna och att framkomligheten förbättras i innerstan till följd av trängselskatten.

2 Tunnelbanan

Nattrafiken

Dygnet-runt-trafik på helgerna i tunnelbanan införs i augusti 2008. Trafiken utökas så att den befintliga nattrafiken, som idag går mellan cirka kl. 1.30-3.30, förlängs fram till kl. 6.00, då dagtrafiken startar. Anpassningar sker i busstrafiken.

Gröna linjen

Under våren och sommaren 2008 kommer Farstabanan att vara avstängd mellan Skärmarbrink och Farsta strand pga omfattande renoveringsarbeten av spår och broar. Bussar kommer att ersätta mellan Gullmarsplan och Farsta strand.

Inom det så kallade "Gröna linjen projektet" pågår nu arbete med att förbättra tågens pålitlighet. Förbättringar har uppnåtts under 2007. För att det ska vara möjligt att köra 6 tåg på 10 minuter måste kraftförsörjningen vara utbyggd. Detta kan ske tidigast år 2009.

Röda linjen

Dag före röd dag minskar resandet i eftermiddagsrusningen. Vi föreslår att insatstågen (de tåg som går in och förstärker ordinarie 10-minuterstrafik) mellan Ropsten och Norsborg samt Liljeholmen och Fruängen dras in i eftermiddagsrusningen dag före röd dag. Insatstågen mellan Liljeholmen och Mörby körs som vanligt.

Fördelningen av resenärer mellan Fruängen- och Norsborgslinjen är ojämn. Förslag finns att i morgonrusningen låta några fler tåg gå på Norsborgslinjen och några färre på Fruängenlinjen för att skapa en jämnare fördelning av resenärer i tågen. Detta måste utredas mer och eventuell trafikstart blir tidigast hösten 2009.

Blå linjen

Det har under för- och eftersommaren varit trångt ombord på tågen på den blå linjen, då både turtätheten är glesare och tågen kortare än under vintertidtabellen. Vi föreslår därför att trafikeringen med långa tåg i rusningstid utökas enligt följande:

- I morgonrusningen körs långa tåg under 4 (istället för 3) av 8 sommarveckor.
- I eftermiddagsrusningen körs långa tåg under 3 (istället för 0) av 8 sommarveckor.

Tunnelbanans påverkan under bygget med Citybanan

Byggandet av den nya pendeltågstunneln, Citybanan, under Stockholm med två nya stationer kommer att påverka tunnelbanetraffiken kraftigt, med start år 2009. Under år 2008 kommer planer för trafikering under byggtiden att arbetas fram.

3 Pendeltågen

Tågtrafiken i Mälardalen har under lång tid dragits med stora punktlighetsproblem. Kundnöjdheten ökar men är fortfarande på en låg nivå. SL har låtit göra en extern analys av pendeltågstrafiken och dess förutsättningar. Resultaten redovisades för styrelsen i oktober 2007. Bland de viktigaste störningsorsakerna är:

- Pendeltågstrafiken konkurrerar om utrymme och prioritet på spåren med annan järnvägstrafik.
- Hög felfrekvens på infrastruktur och fordon.
- Brist på fordon och förare.
- Tåg- och produktionsplaner har inte tagit tillräcklig hänsyn till verkliga produktionsförhållanden.

Rapporten ger inte några enkla svar på hur dessa problem ska åtgärdas men problemen kan kortsiktigt minskas genom att:

- Tillsätta resurser för att skapa mer återställningsförmåga i systemet.
- Undvika att ta nyttillkommen kapacitet i anspråk för nya och/eller snabbare avgångar.
- Aktivt arbeta för att minska felen på infrastruktur och fordon.

Kraftsamling Mälardalen är arbetsnamnet för ett samarbete mellan Banverket, SL och SJ där målet är att minska tågförseningarna i regionen med hälften fram till år 2010. Banverket kommer att förutom att öka underhåll och reinvesteringar även genomföra en mängd mindre åtgärder i infrastrukturen. SL satsar på nya fordon och nya depåer. SJ satsar på nya och längre tåg. De nya pendeltågen (X60) har inte kunnat trafiksättas i förväntad utsträckning. För att inte riskera förseningar och inställda turer bör utökningar av pendeltågstrafiken minimeras de närmsta åren. En förbättrad punktlighet bör prioriteras före ett utökat trafikutbud.

Insatståg

Under rusningstrafik körs insatståg – tåg som förstärker ordinarie 15-minuterstrafik - som avlastning till de ordinarie pendeltågen. Några av dessa insatståg har varit indragna sedan början av 2006 för att förbättra trafikens pålitlighet.

SL och Stockholmståg undersöker möjligheten att återinsätta 3-4 av dessa avgångar från hösten 2008, då dessa behövs pga stor trängsel på intilliggande avgångar. Detta bedöms även av Banverket kunna ske utan att punktligheten äventyras.

För att säkerställa att insatstågen kan avgå i rätt tid föreslås att vissa insatståg i motrusningsriktning blir skip-stop-tåg. Det innebär att insatstågen ut från Stockholm på morgonen och in mot Stockholm på eftermiddagen inte stannar vid några av de mindre stationerna för att säkerställa att tåget kan avgå i tid på nästa tur.

Sommartrafiken

Redan under för- och eftersommar 2008 påbörjas arbetet med att införa 15 minuterstrafik dagtid. Under 2008 körs ca fyra högsommarveckor med samma trafik som förra sommaren (15-minuters turtäthet i rusningstrafik och 30- minuterstrafik övrig tid). Efter utvärdering av resandet kommer eventuellt ytterligare utökning att föreslås inför sommaren 2009.

Nattrafiken

Den utökade pendeltågstrafiken nattetid på helger påbörjas under 2008. Från augusti 2008 föreslås en utökning med en ny avgång natt mot lördag och söndag på samtliga linjer. Arbetet med att utöka nattrafiken ytterligare under 2008, enligt beslut, genomförs tillsammans med Stockholmståg och Banverket. Stockholmståg har lämnat ansökan till Banverket om tåglägen för hela natten för att ha full handlingsberedskap.

Vändtider

Utökade vändtider för tågen vid ändstationerna gör att förseningar kan återhämtas i större omfattning. Att utöka vändtiderna är dock kostsamt och ökar fordonsbehovet. Vi kommer att undersöka var utökade vändtider kan göra mest nytta och återkomma till styrelsen med förslag.

Nynäsbanan

Nynäsbanan söder om Västerhaninge kommer att vara avstängd och ersatt med bussar under perioden 5 maj – 17 augusti 2008 till följd av banarbeten.

Efter en period av mycket stora störningar på Nynäsbanan infördes år 2006 trafikering sträckan Västerhaninge – Nynäshamn. Tågen till/från Stockholm och Bålsta vänder sedan dess i Västerhaninge och resenärerna till och från Nynäshamn byter tåg i Västerhaninge. Punktligheten för tågen på hela Nynäsbanan, både norr och söder om Västerhaninge, har därefter förbättrats markant. Att återgå till trafikeringen med genomgående tåg till/från Nynäshamn skulle åter minska punktligheten på hela sträckan Nynäshamn – Västerhaninge – Stockholm C – Bålsta och därmed försämra situationen för många av SLs resenärer. En försämrad punktlighet på en av pendeltågslinjerna påverkar även punktligheten på resterande delen av SLs pendeltågsnät samt även fjärr- och godstågen.

Banverket avråder starkt från alla förändringar som kan innebära ökad risk för störningar. De omfattande åtgärderna i Kraftsamling Mälardalen samt det kommande dubbelspåret mellan Västerhaninge och Tungalsta kommer att ge goda förutsättningar för en mer punktlig trafik på Nynäsbanan. En fortsatt trafikering Nynäshamn - Västerhaninge föreslås därför, vilket också minskar behovet av fordon vilket i sin tur ger bättre förutsättningar att kunna utföra all planerad pendeltågstrafik.

För att kunna tillvarata de positiva effekter som de nya mötesspåren på Nynäsbanan ger möjlighet till görs vissa tidtabellsjusteringar för tågen under lågtrafik.

Kritik har kommit från resenärerna att de i Västerhaninge missat anslutande tåg mot Nynäshamn, när tåget från Stockholm varit sent. För att minska dessa problem kommer antalet bussar som står standby längs Nynäsbanan att utökas kraftigt redan från december 2007. Det kommer därmed att finnas bussar (med förare) tillgängliga i Nynäshamn, Ösmo och Västerhaninge under hela trafikdygnet. Dessa bussar kan omedelbart rycka in för att täcka upp för inställda tåg eller när anslutningen i Västerhaninge till tåget mot Nynäshamn inte fungerat. Direktbuss 861 mellan Nynäshamn och Gullmarsplan kommer att få utökad trafik från januari 2008. Möjlighet att köra mellan Nynäshamn och Stockholms centrum undersöks.

Ett av snabbtågen från Nynäshamn kommer att köras som långt tåg då sittplatserna i dagsläget inte räcker till. Möjligheten till fler snabbtåg på Nynäsbanan kommer att utredas inför T09 (Banverkets tågplan för år 2009). Det ska även undersökas om snabbtågen åter ska stanna i Handen, istället för Farsta strand.

Gnestalinjen

I takt med att allt fler X60-fordon tas i trafik så kommer dessa fordon också att trafikera linjen Södertälje – Gnesta. Eftersom en X60-enhet är längre än de korta tågset som i dagsläget trafikerar Gnestalinjen under kvällar och helger innebär X60-introduktionen en utbudsökning i form av längre tåg. Introduktionen av X60 på Gnestalinjen sker redan i slutet av 2007.

Fordon

Fordonsläget är otillfredsställande. X60 utvecklas positivt, men inför hösten 2008 behöver vi fortsatt disponera några av de äldsta fordonen. Dessa kommer under vintern att behöva visst tungt underhåll. Detta har inte tidigare planerats eftersom X1 ursprungligen inte avsetts var kvar i trafik hösten 2008.

T09

Inför T09 (Banverkets tågplan som gäller december 2008 – december 2009) ska ansökningarna om tåglägen lämnas in till Banverket i april 2008. Förändringar i trafikutbudet som kräver fler fordon i trafik och/eller mer personal måste utredas ordentligt innan eventuellt genomförande så att kvalitén i trafiken inte minskar.

Högst prioritet till T09 är återinsättandet av resterande av ovan nämnda insatståg.

Bland de förändringar till T09 som ska utredas är:

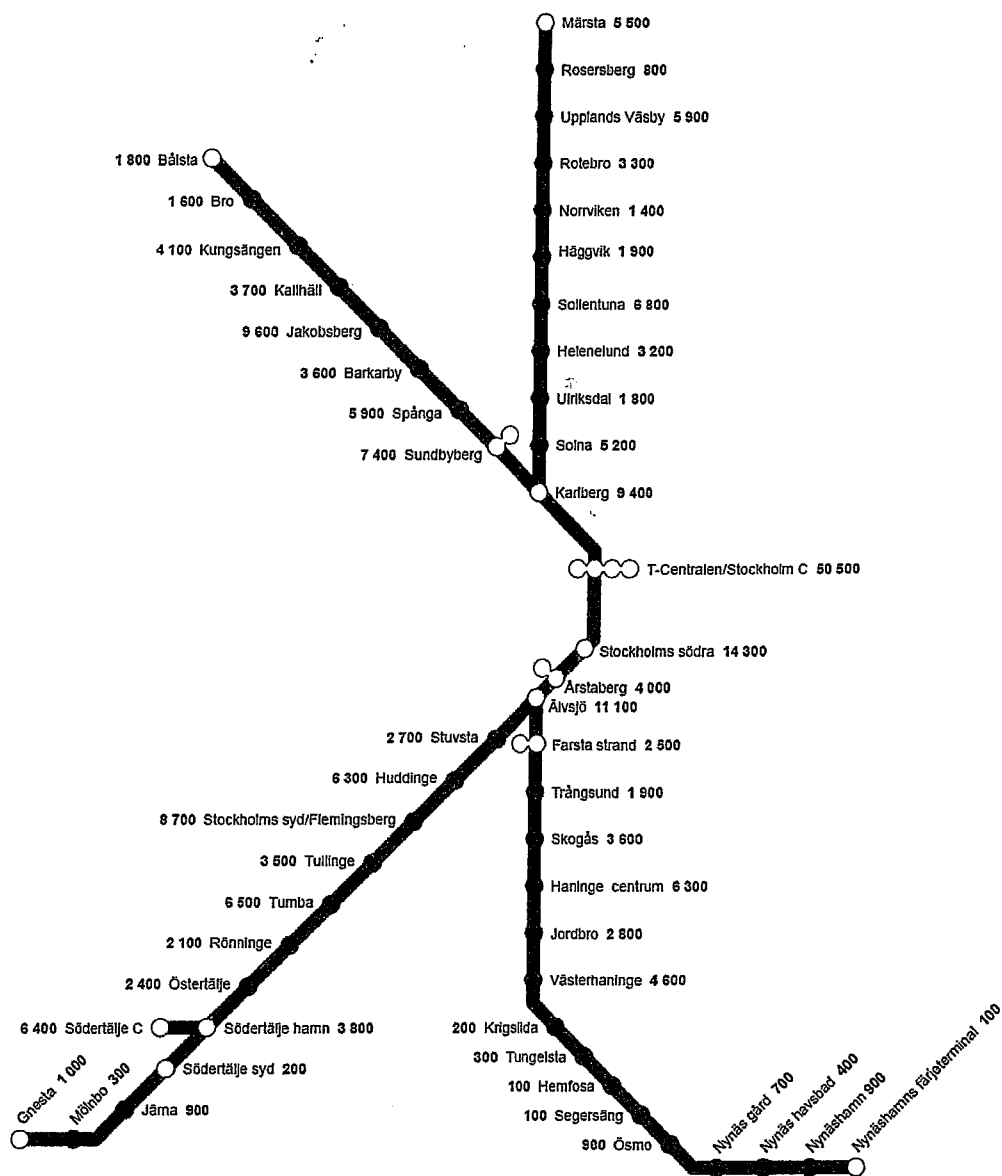
- Fortsatt utökning i sommartrafiken
- Fortsatt utökning i nattrafiken
- Utökning av snabbtågstrafiken till/från Nynäshamn.

Banverket har planer på att införa ett nytt "kanalsystem" för tågen genom centrala Stockholm enligt "Trångsektorsplanen". Det innebär något förändrade tider för pendeltågen och bättre förutsättningar för att insatstågen ska gå rätt, dvs strax före de ordinarie tågen, för att ge en så jämn fördelning av resenärer mellan tågen. SL ställer sig positiv till detta. Det nya "kanalsystemet" införs troligen till T09, dvs den 10 december 2008.

Pendeltåg

Bilden visar påstigande per station en vardag våren 2006.

Källa: ATR.



4 Lokalbanorna

Nockebybanan

Nockebybanan trafikeras idag av både moderna (A32) och äldre (A30/B30) vagnar. Under år 2008 kommer 9 nya vagnar av typen A32 att levereras till Tvär- och Nockebybanan vilket ger möjlighet att från hösten 2008 fasa ut de äldre vagnarna och endast trafikera Nockebybanan med A32-vagnar. Detta medför att samtliga avgångar på Nockebybanan ska köras med tillgänglighetsanpassade fordon.

Tvärbanan

Resandet på Tvärbanan ökar för varje år och uppgick under vintern 2006/07 till cirka 42 000 påstigande per vintervardag. Det här innebär att det blir trångt ombord på spårvagnarna vissa tider. Med de nya spårvagnarna som levereras till SL under 2008 blir det möjligt med turtäthetsutökning under högtrafik.

Föreslagna förändringar i trafiken sommartid:

- Långa tåg i rusningstrafik under 5 av sommarens 9 veckor, istället för som tidigare under 2-4 veckor (olika för morgon- och eftermiddagsrusningen).
- 10-minuterstrafik på lördagar och söndagar under sommaren mellan klockan 10-18 istället för 15-minuterstrafik.

Föreslagna förändringar i trafiken under vintertrafiken (trafikstart augusti 2008):

- Förbättrad turtäthet i rusningstrafik, från 10- till 7½-minuterstrafik.
- Förlängda perioder med långa tåg i både morgon- och eftermiddagsrusningen på vardagar, totalt 8 turer per riktning.
- Långa tåg på lördagar mellan klockan 11-18.
- 10-minuterstrafiken på lördagar och söndagar förlängs med en timme fram till kl. 19.

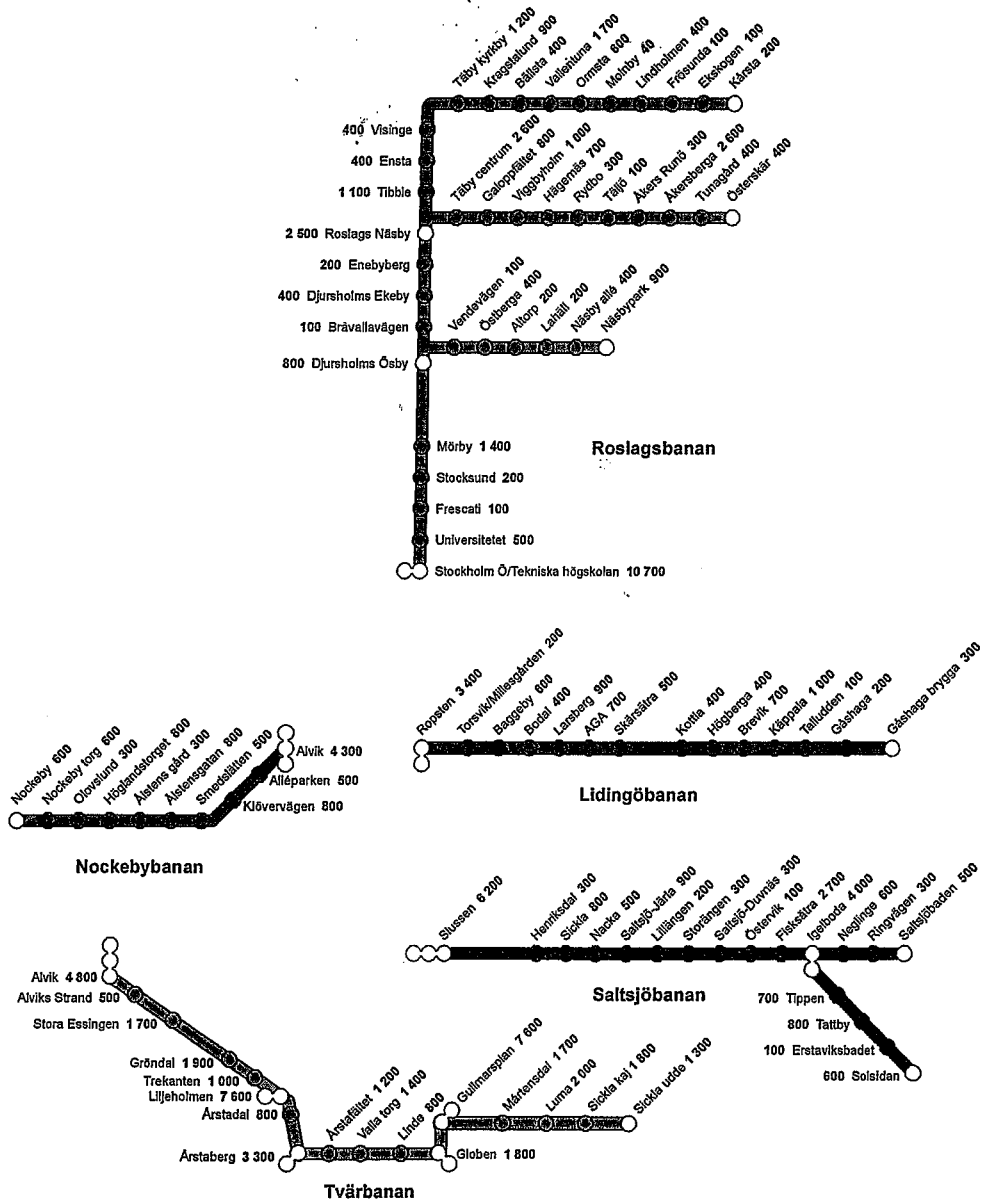
Turtäthetsutökningen i rusningstrafik kan komma att senareläggas om inte fordon finns tillgängliga i augusti.

Arbete pågår med förlängning av Tvärbanan i båda dess ändar, från Hammarby sjöstad till Slussen och från Alvik till Solna via Sundbyberg. Trafikstart för dessa är tidigast 2013 resp. 2011.

Övriga banor

Bilden visar påstigande per station en vintervardag 2006.

Källa: ATR/MTR.



Roslagsbanan

Hållplats Kragstalund i södra delen av Vallentuna ligger längs en lång enkelspårssträcka (Vallentuna – Täby kyrkby) på Roslagsbanans Kårstalinje. Snabbtågen stannar i dagsläget inte vid Kragstalund trots att hållplatsen är en av de större längs linjen. Om snabbtågen ska stanna där förutsätter det, för att klara av 20-minuterstrafiken för övriga tåg, att uppehållen slopas under rusningstrafiken vid Kragstalund eller Bällsta för tåg i motrusningsriktningen. Hållplats Bällsta har mycket få av- och påstigande och busshållplatser med tät busstrafik ligger i direkt anslutning till tågets hållplats. Vi föreslår att uppehållen i Bällsta dras in för nordgående tåg under cirka 1½ timme under morgonrusningen. Därmed kan snabbtågen i morgonrusningen stanna även i Kragstalund. Snabbtågen på denna linje är också mindre belastade än de ordinarie tågen varför denna åtgärd även ger jämnare belastning mellan tågen. Under eftermiddagsrusningen är resandet större till/från Bällsta varför inga förändringar föreslås för eftermiddagstrafiken.

Vardagkvällar startar 30-minuterstrafiken strax efter kl. 19.00 för tågen från Stockholm Ö. Det är då fortfarande många som reser hem från jobbet och för att minska väntetiderna för dessa föreslås att trafiken utökas mellan kl. 19 och 20 till 20-minuterstrafik på sträckorna Stockholm Ö – Österskär resp. Stockholm Ö – Lindholmen.

Ett nytt snabbtåg från Hägernäs mot Stockholm Östra på vardagar cirka kl. 6.55 föreslås. Den avlastar efterföljande avgång från Österskär som är relativt hårt belastad.

Under högsommarperioden (5 veckor) har hittills samtliga snabbtåg varit indragna på Roslagsbanan. Vi föreslår att under högsommaren så kommer två snabbtåg i vardera riktningen att köras på sträckorna Österskär – Stockholm Ö resp. Lindholmen – Stockholm Ö.

Under tre månader sommaren – förhösten 2008 kommer trafiken att vara indragen på Österskärslinjen mellan Galoppfältet och Österskär pga renoveringsarbeten och utbyggnaden av dubbelspår Galoppfältet - Viggbyholm. Förslag till ersättningstrafik med buss kommer att utarbetas under hösten 2007.

När tågtrafiken återupptas på Österskärslinjen efter avstängningen minskas körtiderna på flertalet tåg tack vare den förbättrade banstandarden. En avgång från Åkersberga i den sena morgonrusningen förlängs och startar i Österskär

Saltsjöbanan

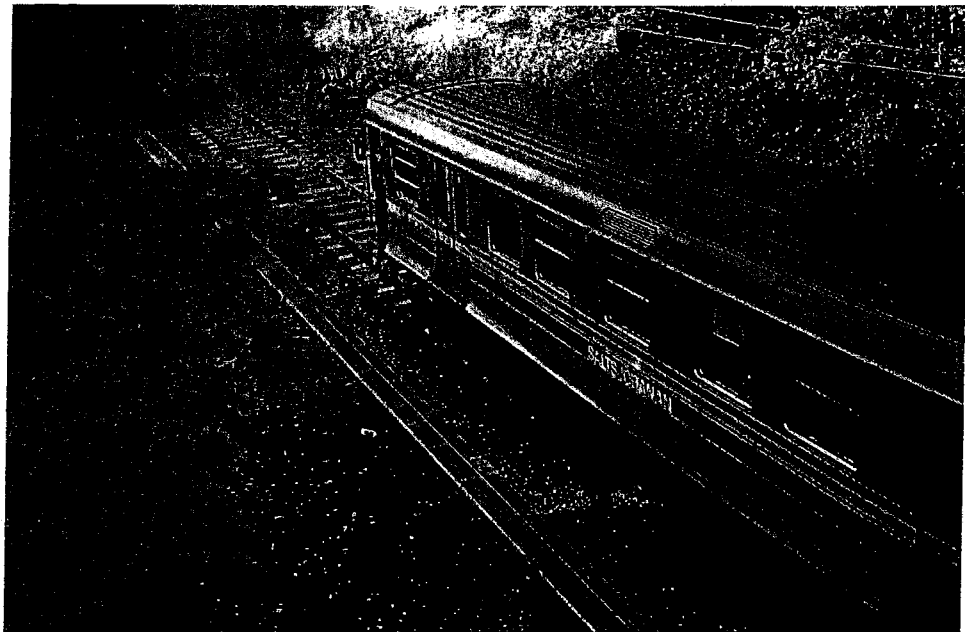
Resandet på Saltsjöbanan ökar för varje år och uppgår nu till ca 20 000 påstigande per vintervardag. Under vissa tider råder trängsel i tågen.

Under sommaren trafikeras Saltsjöbanan i 30-minuterstrafik även under rusningstid. Det gör att vissa tåg blir hårt belastade och vi föreslår att tågen i högtrafik trafikeras med 6 vagnar istället för 4 under ytterligare en försommarvecka. Som det är nu trafikeras en försommar- och två eftersommarveckor med 6-vagnståg.

Övergången mellan 4-vagnarståg och 2-vagnarståg på kvällarna ligger i allmänhet för tidigt, vilket orsakar trängsel i tågen. Därför föreslås att avkopplingen av vagnar senareläggs med 60-90 minuter så att sista 4-vagnarståget går från Slussen 21.15 på vardagar och 19.45 på lör- och söndagar. Detta föreslås gälla året runt med start juni 2008.

Lidingöbanan

Under eftermiddagsrusningen ansluter Lidingöbanan från tunnelbanans insatståg vid Ropsten. Runt vissa helger är insatståg på tunnelbanan indragna och det händer även att enstaka insatståg dras in pga vagnbrist m.m. Detta leder till långa väntetider i Ropsten och ojämn belastning i tågen på Lidingöbanan. Vi föreslår att Lidingöbanan istället ansluter från tunnelbanans ordinarie tåg. För att det inte ska bli för stor lucka mellan tågen i slutet av rusningstrafiken tillkommer en avgång i varje riktning.



5.15 Stockholm

Innerstaden

Idag sker en stor exploatering på Västra Kungsholmen vilket motiverar trafik längs hela Lindhagensgatan, men förändringen av trafiken är aktuell först 2009/2010. Trafik till Ropsten inrättas på lördagar på linje 76. Förtätning av trafiken till norra Djurgården föreslås med anledning av hög resandeefterfrågan.

För stombusstrafiken, linjerna 1, 2 och 3, föreslås en reducerad trafik dagtid c:a 07.00 - 19.00 vardagar. Turtätheten ändras med 0,5 -1 minut vilket motiveras av en anpassning till resandeefterfrågan.

Söderort

På ett antal linjer anpassas trafiken till efterfrågan på resor. Det rör sig mestadels om utökningar av turtätheter och trafikeringstid, men också om viss utglesning samt ändrade linjestreckningar. Områden som berörs av förändringarna är bland annat Älvsjö, Årstadal, Liljeholmen, Mälarhöjden, Telefonplan och Marievik.

Stomtrafiken, linje 173, Skarpnäck – Skärholmen, föreslås få en utökad turtäthet, från 30 till 15-minuters trafik, på delsträckan Älvsjö station – Skärholmen. Trängsel motiverar utökningen.

Västerort

I Kista planeras för en utbyggnad av både bostäder och arbetsplatser under flera år. Omläggningar av vägsystemet kommer att ske. De nya områden som planeras kommer att delvis trafikförsörjas med buss eftersom de ligger långt från tunnelbanan.

Stomtrafiken, linje 179, som trafikerar sträckan Vällingby – Sollentuna station föreslås få en utökad turtäthet måndag till fredag, kvällstid mellan c:a 19.00 och 21.30 från 30 till 15-minuters trafik. Motiveras av högt resande kvällstid till och från Kista C, affärerna stänger runt 21.00.

Kommuntrafiken, linje 117, Brommaplan – Spånga station, föreslås få en utökad turtäthet på vardagar i rusningstid. Utbyggnaden av bostäder inom Beckomberga sjukhusområde pågår och en successiv inflyttning medför ökad trängsel på bussarna.

För kommuntrafiken mellan Spånga och Kista samt Spånga och Sollentuna föreslås en utglesad turtäthet vissa tider som en anpassning till efterfrågan.

Datum
2006-11-22

Diarienummer
SL-2006-1559

Stockholm

Synpunkter

SLs kommentar

<p>Tillgänglighetsåtgärderna gör användningen av kollektivtrafiken lättare och mera trivsamt för alla trafikanter. Störningsinformationen till måste anpassas till funktionshindrade. Realtidsinformation vid hållplatser bör omfatta alla bussar.</p>	<p>SL arbetar fortlöpande med att utveckla information och testar olika kanaler för att nå ut till resenärerna. Systemet med realtidsinformation ska byggas ut till att omfatta fler hållplatser, detta möjliggörs av att samtliga bussar i SL-trafiken försetts med en dator som klarar denna typ av kommunikation.</p>
<p>Miljö, staden förutsätter att SLs ambitiösa arbete med införande av etanolbussar och försök med hybridbussar resulterar i lägre energiförbrukning i framtiden. Bullerreducerande åtgärder av buller från fordon på väg och spår är också angelägna</p>	<p>SL övergång till alternativa bränslen (även biogas) syftar till att minska miljöbelastningen från fordonsutsläppen, minskad energiförbrukning är också angeläget. SL arbetar med att sänka bullernivåer vid nybyggnation av t ex spårvägar. Vid utbyte av bussparken ställs krav på låga bullernivåer</p>
<p>Tvärförbindelserna bör förbättras även på kort sikt, förslag finns från stadsdelarna. På längre sikt bör utbyggnaden av Tvärbanan norrut och till Slussen prioriteras</p>	<p>Ofta är tvärresandet förhållandevis lågt och har därför svårt att hävdas i prioriteringen av vilken trafik som ska utökas. Utbyggnaden av Tvärbanan har dock hög prioritet hos SL</p>
<p>Trygghet och trivsel, det är viktigt att arbetet med intensifierad övervakning fortsätter för att stävja vandalisering och klotter. Höjd standard avseende städning och underhåll liksom att arbetet med trygghetsskapande åtgärder fortsätter är viktigt. Staden önskar att samarbetet kan fördjupas med SL i dessa frågor. Den tekniska utrustningen måste fungera så att trafiken blir säker och bekväm</p>	<p>SL satsar stora resurser för att öka trygghet och trivsel, bl a så utökas antalet trafikvärdar/väktare i trafiksystemet. Övervakningen via kameror utökas successivt och SL välkomnar stadens vilja till samarbete i dessa frågor.</p>
<p>Vattenburen kollektivtrafik, staden har i uppdrag att tillsammans med landstinget utveckla kollektivtrafiken på vatten</p>	<p>Landstinget har en uppdelning av ansvaret för det kollektiva resandet, WÅAB sköter den vattenbaserade kollektivtrafiken.</p>

Datum
2006-11-22

Diarienummer
SL-2006-1559

Ambitionen för stadsbyggandet är att bygga staden inåt. En kraftfull utbyggnad av kollektivtrafiken, helst före inflyttning, med satsning att utveckla den spårbundna trafiken

SL välkomnar stadens ambition att förtäta staden, helst då i områden med utbyggd kollektivtrafik. SL deltar i diskussioner kring kollektivtrafiken i de nybyggnadsområden som planeras



Datum
2007-10-19

Vår referens
Ingemar Wellén

Diarienummer

Stadsdelsnämndernas synpunkter på SLs förslag till trafikförändringar 2008

Kista/Rinkeby

Synpunkter

SLs kommentar

Att linje 179 ges en linjesträckning via Husby C. Olika körväg olika tider bör övervägas	Linje 179 inrättades för att ge bra och snabba regionala tvärförbindelser och binda ihop de olika spårsystemen. Tydlighet/snabbhet eftersträvas, därför bör linjen inte gå olika körvägar. Linje 514 har fått utökad turtäthet vilket förbättrat kontakterna mellan de olika stadsdelarna.
Upprustning nödvändig för Kista och framförallt Akalla bussterminaler liksom Kista T-station. Station och bussterminal bör byggas in i samband med att Kista galleria byggs ut	En ombyggnad av bussterminalen diskuteras i samråd med berörda intressenter i Kista centrum
Bussar med låga insteg, utbyte till denna typ av bussar bör snabbas på	All nyanskaffning av bussar utgörs av bussar med lågt insteg
Växande behov av servicelinjer	Närtrafiken, som servicelinjerna numera kallas, administreras och planeras numera av Färdtjänsten, inte SL. Synpunkterna ska vidarebefordras till dem
Zongränsindelningen bör ses över, olyckligt när en delning sker av ett regioncentrums närområde	Indelningen i zoner innebär att vissa reserelationer "drabbas" av oönskade effekter. SL har fn inga planer på en revidering av zongränserna

Datum
2006-11-22

Diarienummer
SL-2006-1560

Bättre tvärförbindelser för såväl buss som spår	Kista trafikeras av två stombusslinjer, 178 och 179 som ger bra förbindelser på tvären i sina relationer samt ytterligare busslinjer från olika delar av regionen. Att hitta ytterligare relationer som ger ett underlag för nya linjer är svårt.
Tunnelbaneförbindelse mellan Rinkeby och Hallonbergen bör startas i nuvarande transporttunnel	Förslaget har tidigare utretts och bedömts påverka trafiklogistiken bl a i depåtrafiken och i trafikuppläggen
Tunnelbana bör förlängas till Barkarby från Hjulsta/Akalla	Objektet finns med i den regionala utvecklingsplanen men utreds för närvarande inte av SL

Spånga/Tensta

Synpunkter

SLs kommentar

Ombyggnad av bussterminalen vid Spånga station behövs för att få plats med fler bussar från nya områden som bebyggs	SL har en beredskap för en större ombyggnad av bussterminalen. Det som styr planeringen är stadens omläggning av gatunätet på den aktuella platsen
Direktbussförbindelse mellan Barkarby handelsplats och södra Järva saknas	Denna utökning kan fn inte prioriteras
Västlig stationsentré vid Spånga station behövs för tillkommande bostäder	En västlig entré kan vara aktuell tidigast när Banverket utför kapacitetshöjningen av Mälärbanan, dvs utbyggnad från två till fyra spår
"Flexbuss" behövs i Bromsten	Närtrafiken, som flexbuss/service-linjerna numera kallas, administreras och planeras numera av Färdtjänsten, inte SL. Synpunkterna ska vidarebefordras till dem

Hässelby/Vällingby Synpunkter

SLs kommentar

Lövsta Allé-projektet ger stort lägenhetstillskott, 700 st. Viktigt att reservatet för spårtrafik till Barkarby och Häggvik inte försvinner	Spårvägstrafik till Lövsta utreds inte av SL. Stombuss 179 finns som förbinder Vällingby med pendeltågsgrenarna Längs Lövstavägen finns busstrafik som kan förstärkas. Viss nybyggnad ligger inom gångavstånd till tunnelbanan
Vid en permanentning av trängselförsoket bör förstärkning av kollektivtrafiken i bostadsområden som har långt till buss/tågförbindelse studeras	SL kartlade innan försöket vilka områden som behövde en förstärkning av kollektivtrafiken. Hässelby/Vällingby bedömdes då ha en tillräcklig kapacitet i form av tunnelbana och matartrafik till denna.

Datum
2006-11-22

Diarienummer
SL-2006-1560

Bättre kollektivtrafik till Lövsta-Kyrkhamnsområdet främst sommartid.	Denna trafik kan fn inte prioriteras
Det bör framgå tydligare vilka bussar som är tillgänglighetsanpassade	En symbol i tidtabellen visar vilka busslinjer som alltid trafikeras med låggolvsbussar. Fler linjer ska få denna markering i takt med att fler sådana bussar köps in
Delar av Hässelby villastad/Kälvesta är bilberoende pga att områdenas utformning inte gjorts med utgångspunkt från kollektivtrafikförsörjning. Behov finns av en fördjupad gemensam framtidsplanering mellan stadsdelen och SL när det gäller kollektivtrafikförsörjning av stadsdelen	SL välkomnar ett utökat samarbete och ser fram emot att bli kontaktade för att diskutera önskemålet vidare.
Vissa bussar har ingen ramp. Det framgår inte vilka bussar eller vid vilka tider linjer trafikeras av handikappanpassade bussar.	Senast 2010 ska alla bussar ha ramp. SLs markering i tidtabellen vilka bussar som är handikappanpassade görs bara linjevis dvs när samtliga bussar på en linje är av låggolvstyp. Än så länge kan inte denna utfästelse göras på alla linjer då det inte finns tillräckligt antal bussar med lågt golv

Bromma

Synpunkter	SLs kommentar
Ombyggnad och modernisering av Brommaplans bussterminal så att den blir mer användarvänlig för trafikanterna	Bussterminalen skall tillgänglighetsanpassas år 2009 enligt nu gällande plan. I samband med detta planeras för en upprustning av terminalen
Ytterligare turer till Blackebergs sjukhus, Ängbybadet och campingen	Resandeunderlaget inte så stort, antalet resande på de turer som går till sjukhuset idag är lågt.
Önskemål om tätare trafik på linje 112 och 113, spara tid för stadsdelens personal i hemtjänst mm	Turtätheten är satt med utgångspunkt från efterfrågan. En standardhöjning kan fn inte prioriteras med hänsyn till befintliga resurser
Linje 124 bör förlängas till Nockebyhov via Brommaplan. Besparing när två busslinjer slås ihop	Idén har prövats tidigare, busstrafik på Tunnländsvägen kan innebära problem med buller och trafiksäkerhet. Kan stadsdelen förankra trafiken lokalt så är SL beredd att studera en sådan trafikering.
Bygg ut sjötrafiken i SLs regi samt återuppta båtförbindelsen mellan Alviks strand och Slussen i SLs regi	En fråga för WÅAB
Infartsparkeringar för bilar och cyklar bör anläggas vid större bytespunkter	Infartsparkeringar inom stadens gränser byggs och sköts av Stockholm Parkering. SL ansvarar för infarts-

Datum
2006-11-22

Diarienummer
SL-2006-1560

	parkeringar i övriga kommuner i länet.
Övervakning för att stävja vandalisering, öka tryggheten samt höja standarden på underhåll och städning	SL arbetar mycket med dessa frågor i samarbete med våra entreprenörer. Kameraövervakning finns i de nya tågen
Förlängning av Tvärbanan bör snarast påbörjas för bättre tvärförbindelser	Utbyggnad kan starta tidigast 2010 på Solnagrenen. Kistagrenen har ännu ingen finansiering
Tydlig information till boende vid förändringar i trafiken och i möjligaste mån en dialog med de boende	Bra information har stor betydelse, den utförs i samarbete med våra entreprenörer. Vid större förändringar försöker SL delta på informationsmöten
Ekerö bör få snabbspårväg till Brommaplan för att minska biltrafiken i västerort	SL har ingen planering för spårtrafik på Ekerö
Viktigt att hållplatsernas namn ropas ut under resan	Automatiska hållplatsutrop finns nu i de flesta fordon
Spårvagnstrafiken på linje 12 bör utökas nattetid	Ska studeras i samband med att tunnelbanan får utökad nattrafik helger

Kungsholmen

Synpunkter

SLs kommentar

Snabba, miljövänliga båtar kan öppna för nya kommunikationsmönster runt såväl Ulvsundasjön som Riddarfjärden.	Dessa frågor hanteras av WÅAB, synpunkterna ska vidarebefordras till dem
Lindhagenområdet bör få en busstrafik med hög turtäthet, gärna en stomlinje och en ringlinje	SL skall starta busstrafik längs Lindhagensgatan. Troligen får linje 49 omlagd körväg via Lindhagensgatan. Linje 56 trafikerar också området till innerstaden. Stombusslinje är inte aktuell, stomlinjer finns i form av två tunnelbanelinjer nära området
Bra att SL fortsätter arbetet med att hitta smarta mixar mellan olika trafikslag, bilpooler, rabatt på taxi, cykel, kollektivtrafik	Arbete pågår för att hitta utvecklingsmöjligheter för det kollektiva resandet
Fler soffor Kristinebergs T-station, trapphallens övre plan	Skall placeras ut snarast om utrymme finns

Norrmalm

Synpunkter

SLs kommentar

Viktigt att nybyggnadsområden har kollektivtrafik redan före inflyttning	Ibland kan det vara problem med framkomligheten i nybyggnadsområden då utbyggnaden sker etappvis och gatan används för byggtrafik
Stora Skuggan, förskoleverksamheten utökas, önskemål om fler turer	SL har haft kontakt med representant för förskolan, en ytterligare tur har

Datum
2006-11-22

Diarienummer
SL-2006-1560

	satts in på eftermiddagen enligt önskemål.
<p>Tillgänglighet, positivt med låggolvsbussar och syntetiskt tal. Fler tunnelbanestationer bör få längsgående metallribbor inlagda i perronggolvet för att hjälpa synskadade. För högt insteg i tunnelbanevagnarna, upphöjning som på station Rådmsgatan önskvärd. Ramperna i bussarna kan ibland inte hanteras av förarna. Nödvändigt med information/utbildning. "Minirampen" på pendeltågen kräver ett kontinuerligt underhåll för att fungera.</p>	<p>Tillgänglighetsfrågorna är viktiga för SL. Trafikpersonalen går en utbildning i tillgänglighet för att förstå dessa frågors betydelse och lär sig då bl a att hantera ramperna i bussarna</p>

Datum
2006-11-22

Diarienummer
SL-2006-1560

Östermalm

Synpunkter

SLs kommentar

Utbyggnader längs Valhallavägen ställer krav på utökad kollektivtrafik	Stomlinje 4 med hög kapacitet trafikerar Valhallavägen
Bussterminalen på Valhallavägen bör flyttas till ett läge utanför Roslagstull i närheten av tunnelbanan. I avvaktan att det sker bör ytan minskas	Att mata ytterligare resenärer till tunnelbanan bör undvikas då kapacitetstaket i stort sett är uppnått redan idag. En eventuell reducering av terminalytan måste i så fall först utredas, där SL bereds plats i arbetet
Anpassning av kollektivtrafikutbudet till förtätningar inom området	SL deltar i diskussioner tillsammans med staden om trafiken i utbyggnadsområden
Måste finnas ett fungerande lokalt stadsdelslinjenät.	De lokala innerstadsbussarna har relativt tätt mellan hållplatserna. De blå stomlinjebussarna har längre hållplatsavstånd för ett snabbare resande
Inga ledbussar i skolzoner.	Linjesträckningarna kan inte styras av skolzoner, kapacitetsskäl avgör var ledbussar behövs
Ny uppgång vid T-station Universitetet	SL planerar inte för en öppning av stationsentrén
Ny T-baneuppgång vid Albano bör undersökas	Att anlägga en ny tunnelbanestation kräver ett högt resandeunderlag. Exploateringen i Albano visar i nuvarande planering inte på sådana nivåer att en tunnelbanestation kan anses motiverad
Buss 55 bör få en ny hpl vid Artemisgatan/Kolargatan	Studeras i samråd med Trafikkontoret som är beslutande instans när det gäller placering av busshållplatser
Busshållplatser nära korsningar och som innebär tvära vänstersvängar måste ses över	Placeringen avgörs av stadens Trafikkontor
Linje 4 och 72 bör få en ny hållplats på Valhallavägen vid T-station Stadion i körriktning österut	Skall undersökas om en permanent hållplats kan inrättas.
Hjorthagen förses med busstrafik nattetid	Utökning av nattrafiken helger på T-banan ger Hjorthagen förbindelse dygnet runt
Framkomligheten i korsningen Sibyllegatan/Karlavägen bör förbättras	SL ska ta upp frågan med Trafikkontoret
Översyn av framkomligheten i innerstaden får inte innebära sämre förutsättningar för kollektivtrafiken	Syftet är det motsatta förutsättningarna ska förbättras

Datum
2006-11-22

Diarienummer
SL-2006-1560

**Maria-Gamla stan
Katarina-Sofia**

Synpunkter

SLs kommentar

Positivt med SLs med att öka tillgängligheten med hjälp av låginstebsbussar	SL har som mål att nå uppsatta nationella mål för tillgänglighet
Positiva till de extra satsningar SL gjort i samband med att Stockholmsförsöket permanentats.	En utökning av trafiken med anledning av permanentade trängselavgifter startade i aug 2007
Tvärbanan kan på sikt få ökad turtäthet även på sträckan Hammarby sjöstad-Gullmarsplan	Turtäthetsökningen gäller för hela sträckningen Alvik – Hammarby sjöstad, felskrivet i det utskickade underlaget.
Tillfredsställande att SL satsar etanol- och biogasdrivna bussar	SL fortsätter satsningen på biogasdrivna bussar parallellt med etanol-driften.

Enskede - Årsta

Synpunkter

SLs kommentar

Förlängning av servicelinjen Svedmyra – Högdalen till Rågsved för att underlätta kontakterna mellan stadsdelarna	Färdtjänsten planerar och administrerar Närtrafiken. Synpunkten vidarebefordras till dem.
Tillgänglighetsanpassning vid Hagsätra tunnelbanan, hiss saknas	Installation av hiss planeras genomföras under 2008
Förlängning av tunnelbana från Hagsätra till Älvsjö skulle få en positiv inverkan på stadsdelen.	SL arbetar inte med detta projekt fn utan prioriterar andra strategiska utbyggnader
Kommunikationer till/genom Östberga bör utredas närmare i sin helhet, befolkningen ökar och turtätheten är otillräcklig. Delning av linje 144 okej om det inte försämrar turtätheten	En viss utökning av turtätheten vardagar eftermiddag och kväll samt söndagar finns med i förslag till trafikförändringar 2008.
Östbergahöjden saknar nattrafik, förslag att linje 134 får utökad trafikeringsstid eller att befintliga nattlinjer dras via Östberga.	Förslaget ska studeras i samband med att tunnelbanan får utökad natt trafik helger
Ökad turtäthet på linje 168 önskvärd	Utökningen kan fn inte prioriteras
Tvärbanan bör dras till Älvsjö via Östbergahöjden	Planering för denna förbindelse pågår inte. Nya pendeltågstationen vid Årstaberget ger möjlighet till byte till Tvärbanan och bussar.
Bättre tvärförbindelser inom det nya stadsdelsnämndsområdet, nybebyggelse sker	SL följer utbyggnadsplaner som finns i området, tveksamt om tillräckligt underlag finns för nya tvärförbindelser
Busslinje 744, ökad turtäthet för att undvika långa väntetider, bör förlängas till Farsta strand	Dessa förändringar kan inte prioriteras

Skarpnäck

Synpunkter	SLs kommentar
Ändrad linjesträckning genom Skarpnäck föreslås för linje 180 och 181.	Förslaget innebär sämre tillgänglighet för dem som reser med bussarna och dyrare trafikering för SL.
Ingen ändring av trafiken tidig kväll på linje 163 trots löfte i utbudsplan 2006	Turtätheten har ändrats från aug 06 till 15-min trafik istället för 30-min trafik mellan 18.00-20.00
Ny tunnelbanentré söderut för station Skarpnäck bl a för utbyggnaden i Norra Sköndal och kontakten med bussarna mot Huddinge.	En ny tunnelbanentré kräver ett stort resandeunderlag för att motivera kostnader för utbyggnad och drift. Underlaget bedöms i detta fall vara för litet.

Farsta

Synpunkter	SLs kommentar
Ersättningsbussar för tunnelbanans avstängning 2008 körs in till city ej till Gullmarsplan	Söderledstunneln ska ha fortsatta reparationer sommaren 2008 vilket begränsar framkomligheten
Utbyggnad av bostäder sker inom området. Beredskap för en utökning av de allmänna kommunikationerna bör finnas.	SL följer bebyggelseplanering och inflyttning via bl a remissvar på detaljplaner
Utökad turtäthet på linje 188, dag och kvällstrafik samt dubbelriktad trafikering. Sköndal har ingen direktkontakt med tunnelbanan	Förslag finns till utökning av trafiken på linje 188 dagtid samt i rusningstid. Kvällstid kan fn inte prioriteras. Sköndal har direktkontakt med tunnelbanan via linje 182 vid Hökarängen
Fagersjö, angeläget med närtrafik till Hökarängen samt ringlinje via Högdalen, Farsta och Farsta strand	Färdtjänsten ansvarar för planeringen av närtrafiken, förslaget ska vidarebefordras till dem. Förbindelse finns Högdalen-Fagersjö-Farsta C med byte till buss eller tunnelbana till Farsta strand
Förutsättningarna för en tvärgående spårväg i söderort undersöks	Planering för Spårväg syd pågår. Andra spårförbindelser får tas upp i arbetet med ny regionplan som pågår.
Utbyggnaden av bostäder på Larsbodafältet innebär att infartsparkeringen försvinner. Behov av nya platser för infartsparkering kan förväntas	Hänvisas till Stockholm Parkering som ansvarar för infartsparkeringar inom stadens gränser. Ny infartsparkering anlades i samband med trängsel-skatteförsöket
Linje 744 förlängs från Högdalen till Farsta strand över Fagersjö.	Mellan Högdalen och Farsta C finns linje 165, byte till buss eller T-bana vid Farsta C
Under tunnelbanans avstängning bör trafiken på servicelinjen utökas	Eventuellt ska trafiken på servicelinjen utökas för att förbättra tillgängligheten till ersättningstrafikens hållplatser
Tunnelbanans avstängning bör ske enbart under sommartidtabellen under	En rad fördelar finns med en längre sammanhängande avstängning, en

Datum
2006-11-22

Diarienummer
SL-2006-1560

två år. Ersättningsbussarna kommer inte att klara det stora resandet på tunnelbanan	avstängning under fler somrar kan annars bli följden. Erfarenheten från avstängningen av Fruängengrenen visar att resenärerna var relativt nöjda med den ersättande busstrafiken.
---	---

Älvsjö

Synpunkter	SLs kommentar
Högre turtäthet på linje 142 pga öka antal lägenheter i Solberga	Förslag finns att utöka turtätheten på linje 142 kvällstid vardagar samt dagtid helger, från 30 till 20-min trafik
Viktigt att skapa en attraktiv bytespunkt vid Älvsjö centrum med ett attraktivt resecentrum. Dessa möjligheter får inte byggas bort, risk för detta finns då ett "mini"-alternativ väljs för utbyggnad	SL och staden samarbetar i detta projekt och det råder samsyn kring det "mini"-alternativ som presenterats. SL bedömer att detta är fullt tillräckligt för busstrafikanterna med moderna serviceytor, uppvärmt väntutrymme inomhus med tillhörande servicemöjligheter. Utformningen av bussterminalen är en kompromiss mellan stadens vilja att bebygga området och SLs krav på bra bytesmöjligheter.
Ökad turtäthet kvällstid på linje 141, 161, 163	Kan fn inte prioriteras
Bättre passning mellan kollektivtrafikslagen	SL ska studera passningarna i söderort mellan buss/tåg

**Hägersten/
Liljeholmen**

Synpunkter	SLs kommentar
Utökad turtäthet på linje 133	Förslag finns till utökning av trafiken dagtid söndagar från 30 till 15-min trafik
Inflyttning i nya bostäder inom stadsdelen, kollektivtrafiken måste planeras med utgångspunkt från detta	SL följer de utbyggnader som pågår och planeras i samråd med stadsbyggnadskontoret
Lågt resande med linje 143 igenom Årstadal eftersom området inte är fullt utbyggt.	SL ska studera trafikförsörjningen av Årstadal, bl a ska en förbindelse direkt med innerstaden analyseras
Utökning av trafiken på tunnelbanans Norsborgsgren får inte ske på Fruängsgrenens bekostnad	SL kommer att utreda en omfördelning av trafiken på röda linjens grenar för att minska trängseln totalt sett. Att enbart öka turtätheten är inte möjligt med hänsyn till spårkapaciteten
Trivsel – stationerna utmed röda linjen är i behov av regelbunden skötsel så att inte klotter mm tar överhanden.	SL lägger stora resurser för att hålla stationsmiljöerna trivsamma och välstädade

Skärholmen

Synpunkter

SLs kommentar

Service linjen har nu trafikerats ett år, görs någon utvärdering?	Ansvar för Närtrafiken ligger hos Färdtjänsten. Frågan ska vidarebehandlingas till dem
Tätare trafik på Röda linjen	En omfördelning av trafik mellan Norsborgsgrenen och Fruängengrenen ska utredas
Tillgänglighet, viktigt att påskynda arbetet inom SLs verksamhetsområde	SL arbetar med att skapa en bättre tillgänglighet bl a genom lågsteg i bussar, anpassning av plattformshöjder mm
Tvårbussförbindelse som knyter ihop Älvsjö, Fruängen, Skärholmen, Kungens Kurva och Flemingsberg. Bussbro bör byggas över väg E4	Inrättande av linje 173 som stombusslinje mellan Skarpnäck och Skärholmen är ett första steg. En eventuell fortsättning finns i dagsläget inte resurser för
Vändspåret vid Sättra bör överdäckas alternativt användas för att öka kapaciteten	Trafikeringen av röda linjens grenar ska utredas. Vändspår behövs för bl a återställning av trafiken efter förseningar
Framkomlighet, ökad inflyttning ställer större krav på framkomligheten	SL arbetar tillsammans med väghållarna med dessa frågor
Oro över kapaciteten och pålitligheten på tunnelbanans röda linje	SL följer upp hur trafiken fungerar. Läget har förbättrats avseende antalet stopp, tidhållning och inställda avgångar
Busstorget behöver byggas om så att inte kollektivtrafiken störs av bilar. Hållplatslägen bör förses med digital information	SL håller med om detta, frågan ligger hos Trafikkontoret. Dynamiska informationssystemen byggs ut successivt
Viktigt att dynamisk kundinformation görs tillgänglig för funktionshindrade	I det kommande arbetet med sk dynamisk information ingår att denna även ska vara tillgänglig för synskadade
Ingen infartsparkering finns planerad längs E4/E20	Inom Stockholms stad ansvarar stadens P-bolag för anläggandet av infartsparkeringar
Flygbussarna bör få tillgång till terminalen vid Skärholmsplan	Avvakta en terminalombyggnad, idag är det för trångt för ytterligare busslinjer
Spårväg syd bör genomföras	SL avvaktar beslut hos berörda (Stockholm och Huddinge) kommuner innan vidare utredningar görs. Avvaktar förstudie tills resultatet av "Cederschiöldsförhandlingarna" blivit känt

