



Datum  
2008-10-19

Vår referens  
Ingemar Wellén

Diarienummer

**Stadsdelsnämndernas synpunkter på SLs förslag till trafikförändringar 2009**

**Rinkeby/Kista**

**Synpunkter**

**SLs kommentar**

Hållplatser bör anläggas vid Borgarfjordsgatan 14 för busslinje 514. Stadsdelsförvaltningen flyttar dit och förutom 360 anställda räknar man med c:a 200 externa besökare	Hållplatserna placeras så att de ger en rimlig avvägning mellan gångavstånd och reshastighet, dvs hur tätt hållplatserna ligger. Hållplatsernas placering på Borgarfjordsgatan ska ses över.
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. För Kista T-station liksom för Akalla och Kista bussterminal planeras tillgänglighetsåtgärder. För T-baneperrongen i Kista studeras möjligheten att sätta upp vindskydd.
Ökat behov av kollektivtrafik uppstår med de utbyggnader av bostäder och arbetsplatser som byggs i Kista. Järvalyftet innebär fler bostäder kommer att byggas	SL träffar staden i olika sammanhang för att diskutera kollektivtrafikförsörjning av de nya områden som byggs, bl a vägsystem och hållplatser med anknnytning till de tillkommande exploateringarna
Servicelinjer behövs i stadsdelens centrum samt till Spånga kyrkogård	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

105 73 Stockholm  
Besök: Lindhagensgatan 100  
☐ Thorildsplan/Stadshagen  
Telefon 08-686 1456  
Fax 08-686 1005  
www.sl.se

Bankgiro 5215-0364  
Plusgiro 5 36 36-7  
Org nr 556013-0683

Datum  
2006-11-22

Diarienummer  
SL-2006-1560

Bättre tvärförbindelser för såväl buss som spår. Förvånande att en förlängning av tunnelbanan från Hjulsta eller Akalla till Barkarby inte utreds av SL	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. För Tvärbanans utbyggnad till Kista pågår nu utredningsarbete. När det gäller övriga spårprojekt så prioriterar SL att arbeta med de objekt som lyfts fram i Stockholmsförhandlingen.
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 på ett negativt sätt
Planeringen för en förbindelse mellan södra Järva och Barkarby handelsplats positivt. Behov finns av förbindelse mellan Kista och Rissne liksom med den nya Järvastaden i Ursvik	SL planerar för trafikering av de nya områden som byggs och vilka lämpliga områden som bör knytas ihop. Från Rissne till Kista finns idag en bussförbindelse som kommer att utvecklas ytterligare då Stora Ursvik bebyggs.

**Spånga/Tensta**

**Synpunkter**

**SLs kommentar**

I Lunda har antalet arbetsställen samt besökande ökat, bl a "jobbtorg" och stadsdelsförvaltning. Viktigt med goda och lättillgängliga kommunikationer	Verksamheterna i Lunda kan nås med buss från Spånga och Tensta, i vissa fall med byte i bussterminalen vid Spånga station
Direktbussförbindelse mellan Barkarby handelsplats och södra Järva saknas	Utrymme för denna förbindelse finns inte i budget för 2009
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
Boende i Sörgården samt besökande till Spånga kyrka önskar bussförbindelse/hållplats på Spånga Kyrkväg	Vissa turer till kyrkan finns. SL prioriterar trafikeringen via Tensta, underlag för ytterligare busslinje via Spånga Kyrkväg finns inte.

**Hässelby/Vällingby**

**Synpunkter**

**SLs kommentar**

Behov av spårbunden förbindelse till Kista finns	När det gäller spårprojekt så prioriterar SL att arbeta med de objekt som lyfts fram i Stockholmsförhandlingen
Det bör framgå tydligare vilka bussar som är tillgänglighetsanpassade, byte	En symbol i tidtabellen visar vilka busslinjer som alltid trafikeras med

Datum  
2006-11-22

Diarienummer  
SL-2006-1560

till låggolvsbussar bör ske linjevis. Linjer som bör prioriteras är 118, 119 samt linjer som trafikerar sträckan Åkermyntan - Vällingby	låggolvsbussar. Fler linjer ska få denna markering i takt med att fler låggolvsbussar köps in
Delar av Hässelby villastad/Kälvesta är bilberoende pga den begränsade tillgången på kollektivtrafik. Stadsdelen avser att kontakta SL angående detta.	SL välkomnar ett utökat samarbete och ser fram emot att bli kontaktade för att diskutera önskemålet vidare.
Vissa bussar har ingen ramp. Fler låggolvsbussar bör förses med ramp för rullstolar	SL arbetar för att senast 2010 ska alla bussar, där det är tekniskt möjligt att montera, ha ramp .
Ökad inflyttning och generationsskifte gör att befolkningen ökar inom området. Nya Vällingby C är klart med ökad handel. Hänsyn till denna utveckling behöver tas vid översyn av kollektivtrafiken.	SL följer resandeutvecklingen kontinuerligt och anpassar successivt utbudet till efterfrågan, både utökningar och neddragningar. SL och staden diskuterar också utbyggnadsprojekt i tidiga skeden.

**Bromma**

**Synpunkter**

**SLs kommentar**

Linje 127 , ökad turtäthet till Mälarbackens äldreboende samt till Ängbybadet och campingen	Utbudet är väl avvägt till efterfrågan, begränsat resandunderlag till bad och camping, denna utökning kan därför inte prioriteras
Linje 110 och 112 bör få utökad turtäthet och sträckning till Bryggerivägen	Turtätheten är satt med utgångspunkt från efterfrågan en utökning kan inte prioriteras. Bryggerivägen kan nås från hållplats Voltavägen.
Bättre tvärförbindelser önskvärt bl a för att 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 diskuterats 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
Hänvisningen till tunnelbanestationer behöver ses över. Skylt "T-blå" saknas vid Alviks T-station	SL kommer att starta ett projekt för att se över skyltningen som berör tunnelbanestationerna. T-skylt vid Alvik ska åtgärdas snarast
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	En fördjupad sträckningsstudie pågår i

Datum  
2006-11-22

Diarienummer  
SL-2006-1560

påbörjas till Kista	samarbete mellan staden och SL för att bli klargöra behov av utrymme mm för banan
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 avser inte att starta planering för spårtrafik på Ekerö
Tätare turer för närtrafiken i Blackeberg samt närtrafik även till Räcksta kyrkogård	Närtrafikfrågor handläggs av Färdtjänsten. Synpunkterna vidarebefordras till dem

**Kungsholmen**

**Synpunkter**

**SLs kommentar**

Viktigt med en tillgänglig kollektivtrafik med bl a följande åtgärder: bussar med lågt insteg, syntetiskt tal, metallribbor i perronggolv, "bulor" på perrongen för lättare insteg, ramper i bussarna för rullstolsbundna, underhåll av "miniramper" på pendeltågen	SL arbetar med samtliga de frågor som tagits upp, bli ska senast 2010 alla bussar, där det är tekniskt möjligt att montera, ha ramp .
Lindhagenområdet bör få en busstrafik med hög turtäthet, gärna en stomlinje och en ringlinje	SL utreder om en förlängning av den planerade Cityspårvägen till Lindhagenområdet är möjlig. Komplettering med viss busstrafik ska utredas.
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
Tillgänglighetsfrågorna och miljöfrågorna ska även i fortsättningen vara av mycket stor vikt.	Dessa frågor är högt prioriterade hos SL med tanke på de nationella krav som ställs i dessa sammanhang

**Norrmalm**

**Synpunkter**

**SLs kommentar**

Viktigt att nybyggnadsområden redan från början får en väl utbyggd kollektivtrafik. Aktuella områden är N:a Stationsområdet, Sabbatsberg och Norra Bantorget	SL har en dialog med staden i planeringen av nybyggnadsområden Ibland kan det vara problem med framkomligheten i dessa områden då utbyggnaden sker etappvis och gatan används för byggtrafik. För de områden som nämns så planeras för tunnelbana och bussar till N:a Station /Karolinska, Sabbatsberg och N:a Bantorget ligger nära befintlig kollektivtrafik, buss, tunnelbana och pendeltåg (Citybanan vid station Odenplan och
--	--

Datum  
2006-11-22

Diarienummer  
SL-2006-1560

	station City)
Viktigt med en tillgänglig kollektivtrafik med bl a följande åtgärder: bussar med lågt insteg, syntetiskt tal, metallribbor i perronggolv, "bulor" på perrongen för lättare insteg, ramper i bussarna för rullstolsbundna, underhåll av "miniramper" på pendeltågen	SL arbetar med samtliga de frågor som tagits upp, bl a ska senast 2010 alla bussar, där det är tekniskt möjligt att montera, ha ramp .
Tillgänglighetsfrågorna och miljöfrågorna ska även i fortsättningen vara av mycket stor vikt.	Dessa frågor är högt prioriterade hos SL med tanke på de nationella krav som ställs i dessa sammanhang

**Östermalm**

**Synpunkter**

**SLs kommentar**

Viktigt med en tillgänglig kollektivtrafik med bl a följande åtgärder: bussar med lågt insteg, syntetiskt tal, metallribbor i perronggolv, "bulor" på perrongen för lättare insteg, ramper i bussarna för rullstolsbundna, underhåll av "miniramper" på pendeltågen	SL arbetar med samtliga de frågor som tagits upp, bl a ska senast 2010 alla bussar, där det är tekniskt möjligt att montera, ha ramp .
Tillgänglighetsfrågorna och miljöfrågorna ska även i fortsättningen vara av mycket stor vikt.	Dessa frågor är högt prioriterade hos SL med tanke på de nationella krav som ställs i dessa sammanhang

**Södermalm**

**Synpunkter**

**SLs kommentarer**

Viktigt att behovet av kollektivtrafik mellan Södra Hammarbyhamnen och övriga staden bevakas med tanke på den stora inflyttningen i området.	Resandet på den befintliga kollektivtrafiken följs upp kontinuerligt. Tvärbanan fick utökad turtäthet från aug.-08 och förslag finns på utökad trafik på linje 74 från aug.-09
Ändhållplatsen för linje 74 bör ändras från Mariatorget till Hornstull	En förlängning till Fridhemsplan via Hornstull som avlastning av linje 4 kan bli aktuell
Linje 71 bör få turer till Norrmalmstorg även under andra tider än rusningstrafik	Ledig kapacitet finns på andra linjer mellan Slussen och Norrmalmstorg vilket gör att en vändning av linje 71 kan ske vid Slussen
Tillgänglighetsfrågorna och miljöfrågorna ska även i fortsättningen vara av mycket stor vikt.	Dessa frågor är högt prioriterade hos SL med tanke på de nationella krav som ställs i dessa sammanhang

Datum  
2006-11-22

Diarienummer  
SL-2006-1560

Jämnare tidsavstånd mellan pendeltågslinjerna bör eftersträvas, skulle innebära förbättrad service för resande till/från Södermalm	Från december 2008 så kommer tidsavstånden mellan tågen att utökas till 7-8 minuter mot dagens 5 under större delen av trafiktiden.
Fortsatt arbete med att skapa tryggare miljöer behövs för ett ökat resande	SL arbetar kontinuerligt att rusta upp miljön, införa tekniska system för övervakning, förbättrad belysning mm. Stadens hjälp behövs när det gäller att skapa tryggare miljöer till och från hållplatser och stationer

Datum  
2006-11-22

Diarienummer  
SL-2006-1560

**Enskede – Årsta-  
Vantör**

**Synpunkter**

**SLs kommentar**

Ny servicelinje Älvsjö – Högdalen som komplement till linje 143, alt. tätare turer på linje 143 eftersom bussarna är fullsatta	Färdtjänsten planerar och administrerar Närtrafiken. Synpunkten vidarebefordras till dem. Tätare turer på linje 143 anser vi inte behövs i nuläget.
Fullgod tillgänglighet vid stationer och hållplatser viktigt, framförallt vid stora knutpunkter som Gullmarsplan, Årstaberget, Högdalen och Globen	SL arbetar kontinuerligt med att tillgänglighetsanpassa stationer och hållplatser, de senare i samarbete med staden.
Förlängning av tunnelbana från Hagsätra till Älvsjö skulle få en positiv inverkan på stadsdelen.	När det gäller spårprojekt så prioriterar SL att arbeta med de objekt som lyfts fram i Stockholmsförhandlingen
Bättre kollektivtrafik till Östberga. Delning av linje 144 får inte försämra turtätheten mellan Tussmötevägen och Gullmarsplan	En viss utökning av turtätheten på linje 134 infördes från aug-08. Delning av linje 144 ska studeras ytterligare innan förslag läggs fram
Ökad turtäthet på linje 168 önskvärd	Dagens turtäthet på linjen svarar mot efterfrågan
Tvärbanan bör dras till Älvsjö via Östberga höjden	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 önskvärd	Dagens turtäthet på linjen svarar mot efterfrågan
Förvaltningens kontor flyttat till Slakthusplan, station Globens södra uppgång kommer att nyttjas av besökare, många med särskilda behov och under olika tider på dygnet. Viktigt att entrén är tillgänglighetsanpassad och bemannad hela trafiktiden.	SL planerar för en bemanning av stationen, vissa åtgärder i personalutrymmen behöver utföras innan dess

**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.
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.
För få bussar med lågt golv trafikeras Skarpnäck. Av linjerna 161, 163, 180, 181, 172, 173, 811 och 816 är det	Alla nyinköpta bussar har numera lågt golv. SL:s mål är att 2010 ska huvuddelen av alla bussar ha lågt golv.

Datum  
2006-11-22

Diarienummer  
SL-2006-1560

endast 180 som har lågt golv	Varefter andelen bussar med lågt golv ökar så kan garanti (symbol i tidtabellen) lämnas att linjen alltid trafikeras med denna typ av fordon
------------------------------	--

**Farsta**

<b>Synpunkter</b>	<b>SLs kommentar</b>
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
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.
Linje 744 bör förlängas från Högdalen till Farsta strand över Fagersjö.	Mellan Högdalen och Farsta C finns linje 165, byte till buss eller T-bana vid Farsta C

**Älvsjö**

<b>Synpunkter</b>	<b>SLs kommentar</b>
Önskemål att hållplatsen "Solberga park" återflyttas till sitt ordinarie läge då byggnadsarbetet är avslutat	SL ska se till att hållplatsen flyttas till ursprungligt läge
Ett attraktivt resecentrum måste skapas vid Älvsjö centrum. Det förslag som SL och staden kommit överens om är ett mini-alternativ som inte innehåller vare sig biljettförsäljning eller toalett	SL och staden samarbetar i detta projekt. Biljettförsäljning kommer att ske via biljettautomater i anslutning till Bussgatan samt vid pendeltågstationen och via SLs ordinarie ombud i området. Toalett för allmänheten är stadens ansvar i denna typ av anläggning. SL tillhandahåller toalett i pendeltågstationen för resenärerna
Ökad turtäthet kvällstid på linje 141, 161, 163. I Långbro park fortsätter inflyttningen fram till 2010 med ytterligare 175 lägenheter	Behovet av ökad turtäthet pga av inflyttning följs upp löpande via automatisk trafikankräkning. Tunnelbana finns inom gångavstånd från delar av området vid Fruängens C och stomlinje 173 har hållplats vid områdets norra entré.
Delning av linje 144, konsekvensutredning behövs så att inte turtätheter försämras eller väntetider uppstår vid byten	Konsekvenserna av en delning av linjen har inte kunnat studeras tillräckligt ännu, förslaget skjuts därför framåt i tiden. Ett syfte med att studera en delning är att kunna anpassa



Datum  
2006-11-22

Diarienummer  
SL-2006-1560

	utbudet till efterfrågan, dvs turtätheten på delsträckorna.
Bussarna kör för fort på både 30- och 50-sträckor	SL ska ta upp frågan med bussentreprenörerna som kör trafiken
I underlaget saknas redovisning av satsningar avseende trygghet, tillgänglighet, miljö, upprustningar av stationer mm. Dessa frågor är mycket viktiga för resenärernas uppfattning av resan.	SL ska fundera på om underlaget ska breddas till att omfatta fler aspekter på kollektivresandet än de som vi begränsat oss till i denna remiss.
Förvaltningen anser att den direktkontakt som tidigare fanns mellan stadsdelarna och SL ska återupptas. Remissen bör nästa år skickas ut i god tid så att nämnden och råden hinner ta ställning till den inom utsatt tid.	Direktkontakten mellan stadsdelarna och SL skedde via SLs Centrala regionsstyrelse som numera upphört. Remisstiden är ganska väl tilltagen , drygt 3 månader

**Hägersten/  
Liljeholmen**

**Synpunkter**

**SLs kommentar**

	Inget remissvar har inkommit till SL
--	--------------------------------------

Datum  
2006-11-22

Diarienummer  
SL-2006-1560

**Skärholmen**

**Synpunkter**

**SLs kommentar**

Serviceinjen har nu trafikerats ett år, görs någon utvärdering?	Ansaret för Närtrafiken ligger hos Färdtjänsten. Frågan ska vidarebe- fordras till dem
Tätare trafik på Röda linjens Norsborgsdel	En omfördelning innebär glesare trafik på Fruängengrenen, frågan utreds under 2009. En upphandling av nytt signalsystem för Röda linjen startar 2009 för att möjliggöra tätare trafik generellt
Tillgänglighet, viktigt att påskynda arbetet inom SLs verksamhetsområde	SL arbetar med att skapa en bättre tillgänglighet bl a genom låginsteg i bussar, anpassning av plattform- höjder mm
Tvårbussförbindelse som knyter ihop Älvsjö, Fruängen, Skärholmen, Kungens Kurva och Flemingsberg. Bussbro bör byggas över väg E4	Inrättande av linje 173 som stom - busslinje 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
Oro över kapaciteten och pålitligheten på tunnelbanans röda linje	En upphandling av nytt signalsystem för Röda linjen startar 2009 för att möjliggöra tätare trafik generellt. Mätningar av kundnöjdheten visar allt bättre resultat.
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 syn- skadade
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
Ökad turtäthet på linje 710 och stombusslinje 173	Båda linjerna fick utökad turtäthet från aug-08 dagtid vardagar, från 30 till 15- min. trafik
Fortsatt utbyggnad av busskurer i området	SL har som mål att hållplatser med minst 20 påstigande per dag ska ha regnskydd.

Datum  
2006-11-22

Diarienummer  
SL-2006-1559

Stockholm

Synpunkter

SLs kommentar

Behov av gemensam översyn av hållplatslägen i City för direktbussarna	SL instämmer och ser fram mot att staden kallar till möte i frågan
Stöder SLs önskan att skapa bättre möjligheter till kollektiva resor från stadens alla delar till Arlanda	En ökad kollektivtrafik till/från Arlanda är en förutsättning för att kunna uppnå miljömål och kunna utveckla flygtrafiken.
Positivt med ökad turtäthet på Tvärbanan och Nockebybanan	Utbyggnaden av bostäder och arbetsplatser längs Tvärbanan fortsätter vilket ger underlag för tätare trafik.
Nya läget för hållplats "Universitetet" ger en bättre service och bytesmöjligheter.	Åtgärden ger dessutom en mer tillgänglig och modern hållplats.
Tidigt samarbete för att tillförsäkra en bra framkomlighet för ersättningstrafiken när Roslagsbanan stängs av 2009	SL kommer att ta upp diskussion om bl a framkomlighet med berörda väghållare vid planeringen av ersättningstrafiken
Staden är beredd på ett aktivt samarbete för att förbättra framkomligheten och höja standarden på stombusslinjerna i ytterstaden.	SL välkomnar stadens inställning och kontakter kommer att tas för att diskutera olika åtgärder
Stomlinje 179 är en viktig del av koll.trafiken i Tensta/Rinkeby. Förändringar i trafikeringen måste ta hänsyn till lokala behov tillsammans med överväganden om hela linjens prestanda.	SL instämmer och förändringar i trafikeringen av södra Järva kommer att noga analyseras innan beslut tas
Tidigt införande av ökad kapacitet eller turtäthet på kollektivtrafiken i nya eller expanderande stadsdelar är viktigt för att skapa ett hållbart resande.	SL för en dialog med ansvariga för exploateringsområden så att kollektivtrafiken kan erbjuda resmöjligheter i tidigt skede.

Datum  
2006-11-22

Diarienummer  
SL-2006-1559

Direktlinjerna från närförort till innerstaden, "70-linjerna", viktiga kopplingar som har hög efterfrågan även under lågtrafik. Ökad trafik och turtäthet på linje 70 och 74 är mycket angeläget liksom längre trafikeringstid på linje 76 och 77.	Linjerna avlastar stomtrafiken (tåg och buss) och efterfrågan ökar såväl i hög- som lågtrafik. Linje 70 och 74 föreslås få tätare trafik fr o m aug-09 och linje 76 kommer att trafikeras med boggibussar under 2009 för ökad kapacitet
Linje 119 och 144 försörjer stora områden som saknar spårtrafik. Förslag som kan förbättra pålitligheten och turtätheten utan att försämra resmöjligheterna är välkomna.	Delning av linjerna föreslås för att förbättra tidhållningen och därmed säkra byten till spårtrafiken. Anpassning av turtätheten till efterfrågan på de olika delsträckorna är också ett syfte med en ev delning
Förbättrade kopplingar till och från Bromma flygplats genom förändringar för linjerna 110 och 152 gynnar Bromma i dess roll som regional flygplats	Förändringarna föreslås bl a för att tillgodose det handelscentrum som växer fram i området, Bromma center, med en bättre och tillgängligare kollektivtrafik.
Stockholm ska år 2030 vara den stad i världen där invånarna använder kollektivtrafiken mest. För att uppnå detta krävs ett ännu tätare samarbete mellan SL och staden.	Stadens ambitioner kräver en ytterligare fördjupning av det redan nära samarbete som finns. Stadens medverkan när det gäller framkomlighet, tillgängliga hållplatser och utveckling av spårtrafiken är av största vikt för en attraktiv SL-trafik