



2018-05-04

Tid 2018-05-15, kl 18:30

Plats Kommunhuset, Tumba, Plan 2, Rum 3 (Stange)

Ärenden

Justering

ÖPPET SAMMANTRÄDE

- 1 MBF – Förbättra gångstigen mellan Tullinge och Björnkulla
- 2 MBF – Hundrastgård i Tumba
- 3 MBF – Gör hastighetssänkande åtgärder till rondellen vid Nibblevägen- Katrinebergsvägen
- 4 MBF – Gör i ordning stigen mellan Stockrosvägen och Dymmelkärrsvägen
- 5 MBF – Hundrastgård vid allmanningen - Källvägen
- 6 Återrapportering av uppdraget att utreda lånecykelsystem
- 7 Yttrande över remiss från Trafikförvaltningen avseende trafikförändringar i kollektivtrafiken, 2019
- 8 Beslut om att utse dataskyddsombud samt entledigande av befintligt personuppgiftsombud
- 9 Återrapportering av uppdrag Mål- och budget 2018 **SENARE UTSKICK**
- 10 Muntlig redovisning av Trafiköversyn Riksten

- 11 Exploateringsprojekt 9169 Slättmalm **SENARE UTSKICK**
- 12 Muntlig information om Tullinge bryggprojekt
- 13 Muntlig information om förvaltningslagen
- 14 Framtid Alby – stadsmiljö i utveckling
- 15 Delegationsbeslut
- 16 Anmälningssärenden
- 17 Förvaltningschefen informerar

SLUTET SAMMANTRÄDE

- 18 Antagande av detaljplan för Hantverket 1
- 19 Antagande av detaljplan för Orren 3
- 20 Planbesked för fastigheten Tumba 7:241 **SENARE UTSKICK**
- 21- Bygglovsärenden
34

Gabriel Melki
Ordförande

Olov Lindquist
Nämndsekreterare

**1****Medborgarförslag - Förbättra gångstigen mellan Tullinge och Björnkulla (sbf/2017:662)****Förslag till beslut**

Samhällsbyggnadsnämnden anser medborgarförslaget besvarat.

Sammanfattning

Efter ett förtydligande av vilken sträcka av stigen/ vägen som förslagsställaren avser framkommer att hela sträckan ligger i Huddinge kommun. Botkyrka kommun har därför inte rätt att besluta om eller ansvar för att utföra de åtgärder som förslagsställaren framför.

Samhällsbyggnadsförvaltningen vill dock informera om att förvaltningens trafikplanerare har återkommande möten med trafikplanerare i Huddinge kommun. Vid samrådsmöte har Huddinge kommun informerat om de planer som finns att koppla samman Björnkullaringen med Tullinge Hantverksby. I anslutning till vägbygget planeras även gång- och cykelbana, vilket involverar den sträcka som avses i medborgarförslaget.

Ärendet

Samhällsbyggnadsnämnden har fått i uppdrag att besvara ett medborgarförslag från Olle Törnblom om att förbättra cykel- och gångstigen mellan Tullinge industriområde och Björnkulla.

Förslagsställaren inser att stigen helt eller delvis ligger i Huddinge kommun och föreslår samverkan mellan kommunerna om så behövs.

Förslaget inkom till Botkyrka kommun 2017-10-30 och till samhällsbyggnadsförvaltningen 2017-12-28.

Samhällsbyggnadsförvaltningens tjänsteskrivelse, daterad 2018-03-28, utgör underlag för beslutet.



2018-03-28

Dnr sbf/2017:662

Referens

Ann-Christine Gebart

Mottagare

Samhällsbyggnadsnämnden

Uppdrag att besvara medborgarförslag - Förbättra gångstigen mellan Tullinge och Björnkulla, KS/2017:695

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden anser medborgarförslaget besvarat.

Ärende

Samhällsbyggnadsnämnden har fått i uppdrag att besvara ett medborgarförslag från Olle Törnblom om att förbättra cykel- och gångstigen mellan Tullinge industriområde och Björnkulla.

Vägen/stigen används enligt förslagsställaren av många elever från Botkyrka till och från Södertörns friskola i Björnkulla. Den är genare än att cykla Alfred Nobels allé och att cykla längs Huddingevägen är inte lämpligt. Förslagsställaren anser att grusning av en ca 100 meter lång sträcka av vägen skulle vara tillräckligt.

Förslagsställaren inser att stigen helt eller delvis ligger i Huddinge kommun och föreslår samverkan mellan kommunerna om så behövs.

Förslaget inkom till Botkyrka kommun 2017-10-30 och till samhällsbyggnadsförvaltningen 2017-12-28.

Yttrande

Efter ett förtydligande av vilken sträcka av stigen/ vägen som förslagsställaren avser framkommer att hela sträckan ligger i Huddinge kommun. Botkyrka kommun har därför inte rätt att besluta om eller ansvar för att utföra de åtgärder som förslagsställaren framför.

Samhällsbyggnadsförvaltningen vill dock informera om att förvaltningens trafikplanerare har återkommande möten med trafikplanerare i Huddinge kommun. Vid samrådsmöte har Huddinge kommun informerat om de planer som finns att koppla samman Björnkullaringen med Tullinge Hantverksby. I anslutning till vägbygget planeras även gång- och cykelbana, vilket involverar den sträcka som avses i medborgarförslaget.

2018-03-28

Dnr sbf/2017:662

Samhällsbyggnadsförvaltningen föreslår samhällsbyggnadsnämnden att anse medborgarförslaget besvarat. Vägsträckan/ stigen som avses i medborgarförslaget ligger i Huddinge kommun och långtgående planer finns att anlägga en vägförbindelse, som inkluderar gång- och cykelväg mellan Björnkullaringen och Tullinge hantverksby.

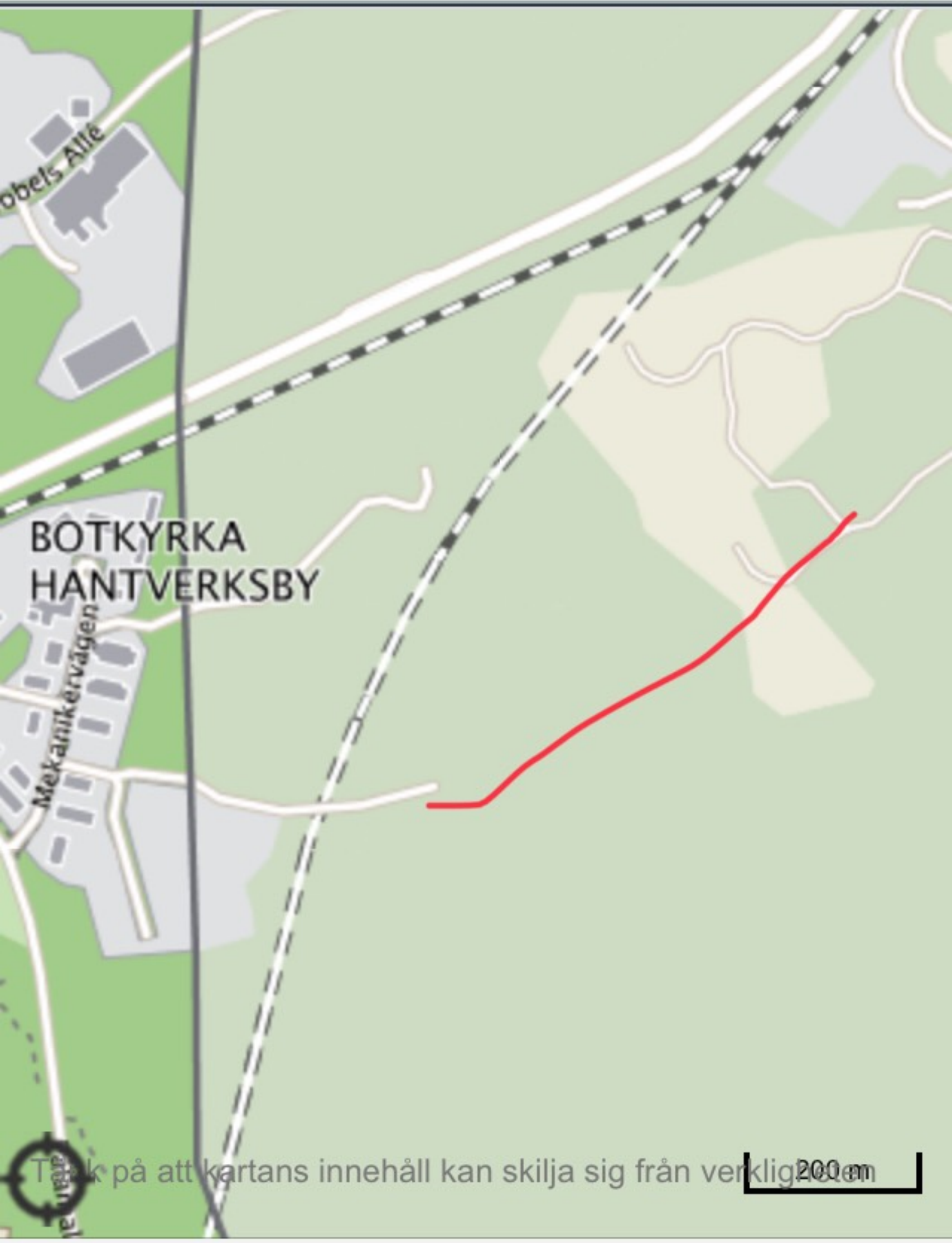
Carina Molin
Samhällsbyggnadschef

Anders Öttenius
Chef Gata/Parkenheten

Expedieras till
Förslagsställaren
Kommunfullmäktige
Ann-Christine Gebart
Anders Öttenius

Klar

karta.botkyrka.se



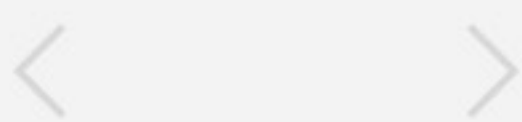
BOTKYRKA
HANTVERKSBY

Mekanikervägen

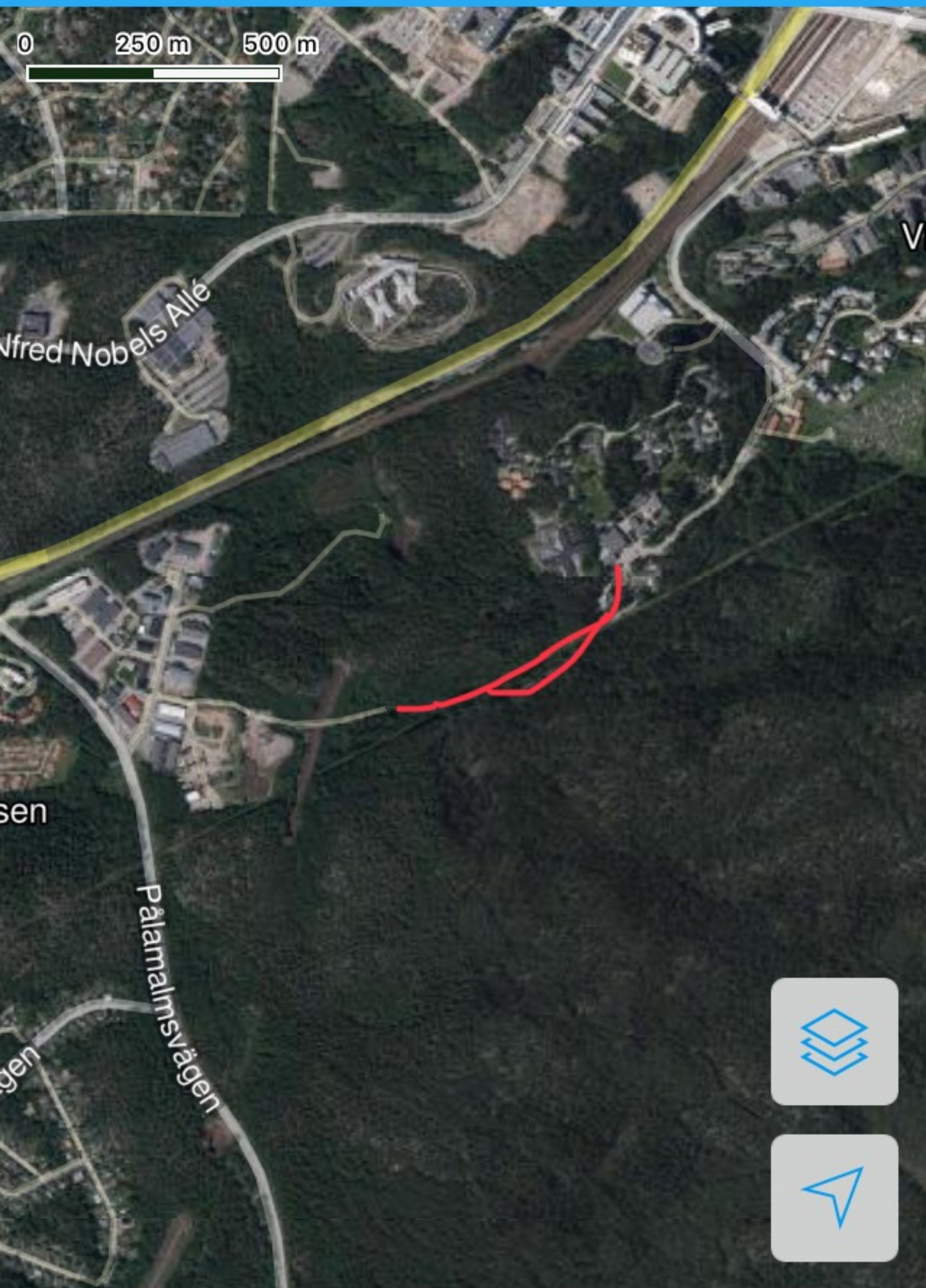
obels Allé

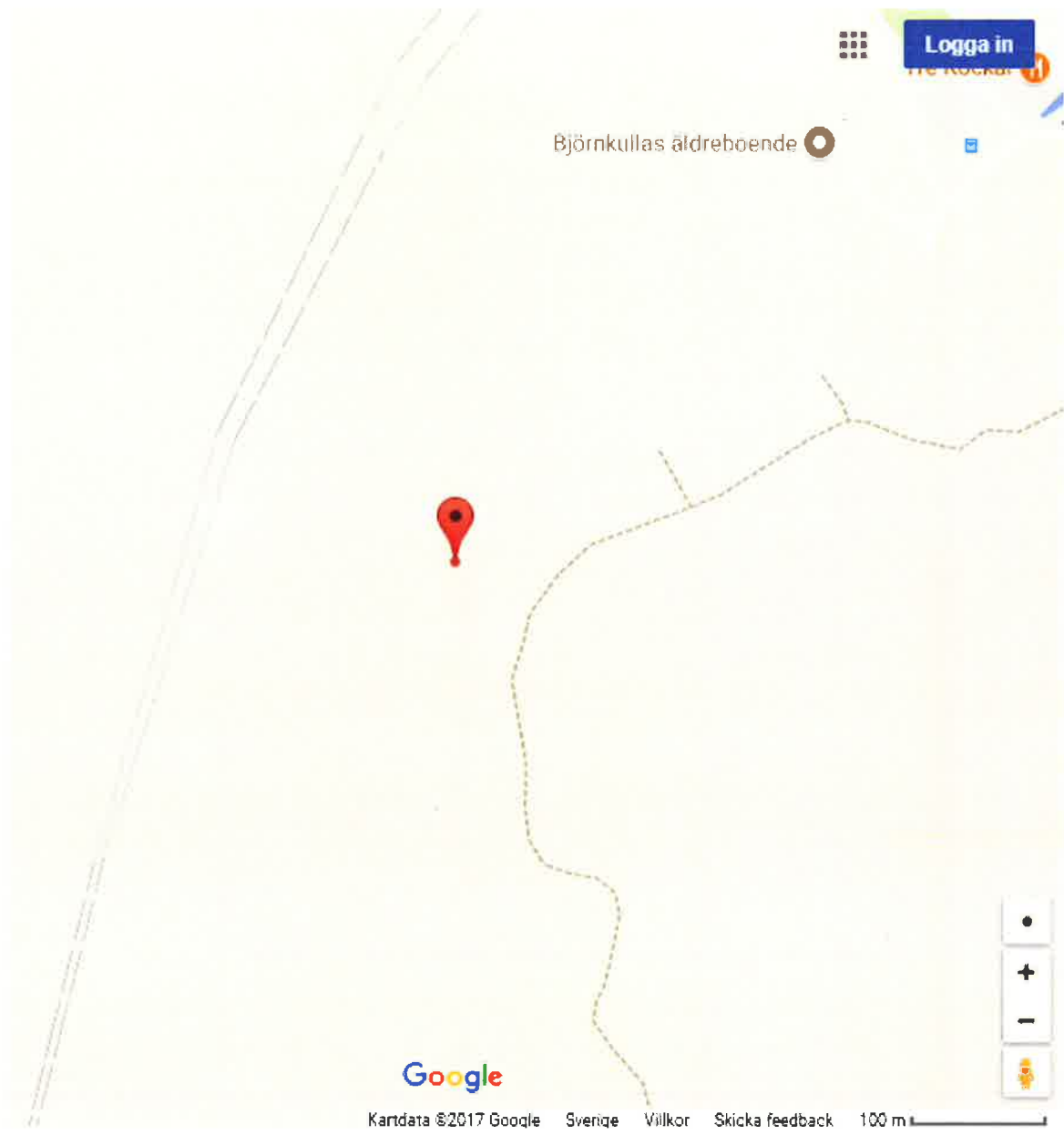
Tänk på att kartans innehåll kan skilja sig från verkligheten

200m



Q Namn gata ort telefon föret...







Lämna medborgarförslag

Ärendenummer
Inskickat

171025-MBF-IB41
2017-10-25 22:09

Dina uppgifter

Förmamn
Adress
Postnummer
E-post
Telefon

Förslag

Presentera ditt förslag och förklara hur det kan genomföras

Förbättra cykel- och gångstigen mellan Tullinge industriområde och Björnkulla. Vägen/stigen är vid regn väldigt lerig. Några lass med grus skulle sannolikt göra den helt ok. Krångligare än så behöver det inte vara. Den dåliga delen är endast cirka 100 meter lång.

Motivera ditt förslag

Södertöms friskola i Björnkulla i Huddinge kommun har många elever från Botkyrka. Hur många elever der handlar om vet nog ni på kommunen bäst. De elever som vill cykla kan välja mellan två vägar. En lång väg (5,5 km) som går längs Alfred Nobels allé, via Huddinge sjukhus och Flemingsberg, eller den skogsväg (3.8 km) som vi med det här förslaget vill förbättra. Att barnen ska cykla på Huddingevägen är uteslutet. Att resa kollektivt till skolan tar längre tid, ger mindre motion och dessutom är eleverna från Tullinge inte berättigade till åkkort då avståndet till skolan är för kort. Vi inser att stigen helt eller devis ligger i Huddinge kommun. Så ni får väl samverka med dem om hur gruset ska komma på plats. Men det borde väl gå?

Om ditt förslag gäller en plats, beskriv gärna var (adress, område etc)

[59.20729990156191,17.933986194097763]

Bifoga bild

Ja

Statistik

Ålder
Vilket kön har du?
Vilken kommundel bor du i?

20-65
Man
Tullinge



2

Medborgarförslag - Hundrastgård i Tumba (sbf/2017:672)

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden avslår medborgarförslaget.

Sammanfattning

Samhällsbyggnadsförvaltningen tog 2011 på uppdrag av samhällsbyggnadsnämnden fram tjänsteskrivelsen "Hundrastgårdar – en nulägesbeskrivning och förslag till åtgärder" sbf/ 2011:752. Skrivelsen godkändes vid nämndens sammanträde i november samma år varvid förvaltningen fick i uppdrag att arbeta vidare med förnyelse av kommunens hundrastgårdar.

Sedan dess har ett antal befintliga hundrastgårdar upprustats och nya har anlagts. Företrädesvis i tätbebyggda områden med avsaknad av strövområden och begränsade möjligheter att rasta och motionera hundar. Vid nyanläggning har även avstånd till redan befintliga hundrastgård varit av betydelse.

Närmast i planeringen ligger en hundrastgård i Segersjö som beräknas anläggas under 2018. Under 2018 planeras även en hundrastgård i Riksten, där det ännu helt saknas. Det finns även önskemål om och planer på att därefter anlägga en hundrastgård i Uttran/ Broängen.

I Storvreten/ Skäcklingeområdet finns fyra hundrastgårdar varav den senaste anlades 2017. Den plats som förslagsställaren föreslår ligger uppskattningsvis maximalt 1 000 meter från den närmast belägna.

Bland de medborgarförslag som samhällsbyggnadsförvaltningen har att yttra sig över är nya hundrastgårdar ett återkommande inslag. Vid bedömningen av vilka projekt som kan prioriteras läggs i nuläget stor vikt vid förslag som bedöms ge ökad trygghet och säkerhet för kommuninnevanorna. Samhällsbyggnadsförvaltningen gör bedömningen att den hundrastgård som föreslås inte faller inom ramen för detta. Detta tillsammans med att flera nya hundrastgårdar redan planeras, gör att förvaltningen inte ser det som möjligt att prioritera en hundrastgård på föreslagen plats under de närmaste budgetåren.

2018-05-15

Dnr sbf/2017:672

Ärendet

Samhällsbyggnadsnämnden har fått i uppdrag att besvara ett medborgarförslag från Sara Berg angående en hundrastgård i skogspartiet mellan Båtsmannabacken och Korpvägen/ Hökvägen i Tumba.

Förslaget inkom till Botkyrka kommun 2017-10-11 och till samhällsbyggnadsförvaltningen 2017-12-08.

Samhällsbyggnadsförvaltningens tjänsteskrivelse, daterad 2018-03-23, utgör underlag för beslutet.



2018-03-23

Dnr sbf/2017:672

Referens

Ann-Christine Gebart

Mottagare

Samhällsbyggnadsnämnden

Uppdrag att besvara medborgarförslag - Hundrastgård i Tumba, KS/ 2017:641

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden avslår medborgarförslaget.

Ärende

Samhällsbyggnadsnämnden har fått i uppdrag att besvara ett medborgarförslag från Sara Berg angående en hundrastgård i skogspartiet mellan Båtsmannabacken och Korpvägen/ Hökvägen i Tumba. Enligt förslagsställaren är detta ett område som inte används och skriver ”då denna plätt inte används vore en hundrastgård fint att få”.

Efter kontakt med förslagsställaren inkom den 23 februari ett flygfoto över området med avsedd plats markerad.

Förslaget inkom till Botkyrka kommun 2017-10-11 och till samhällsbyggnadsförvaltningen 2017-12-08.

Yttrande

Samhällsbyggnadsförvaltningen tog 2011 på uppdrag av samhällsbyggnadsnämnden fram tjänsteskrivelsen ”Hundrastgårdar – en nulägesbeskrivning och förslag till åtgärder” sbf/ 2011:752. Skrivelsen godkändes vid nämndens sammanträde i november samma år varvid förvaltningen fick i uppdrag att arbeta vidare med förnyelse av kommunens hundrastgårdar.

Sedan dess har ett antal befintliga hundrastgårdar upprustats och nya har anlagts. Företrädesvis i tätbebyggda områden med avsaknad av strövområden och begränsade möjligheter att rasta och motionera hundar. Vid nyanläggning har även avstånd till redan befintliga hundrastgård varit av betydelse.

Närmast i planeringen ligger en hundrastgård i Segersjö som beräknas anläggas under 2018. Under 2018 planeras även en hundrastgård i Riksten, där det ännu helt saknas. Det finns även önskemål om och planer på att därefter anlägga en hundrastgård i Uttran/ Broängen.

2018-03-23

Dnr sbf/2017:672

I Storvreten/ Skäcklingeområdet finns fyra hundrastgårdar varav den senaste anlades 2017. Den plats som förslagsställaren föreslår ligger uppskattningsvis maximalt 1 000meter från den närmast belägna.

Bland de medborgarförslag som Samhällsbyggnadsförvaltningen har att yttra sig över är nya hundrastgårdar ett återkommande inslag. Vid bedömningen av vilka projekt som kan prioriteras läggs i nuläget stor vikt vid förslag som bedöms ge ökad trygghet och säkerhet för kommuninnevånarna. Samhällsbyggnadsförvaltningen gör bedömningen att den hundrastgård som föreslås inte faller inom ramen för detta. Detta tillsammans med att flera nya hundrastgårdar redan planeras, gör att förvaltningen inte ser det som möjligt att prioritera en hundrastgård på föreslagen plats under de närmaste budgetåren.

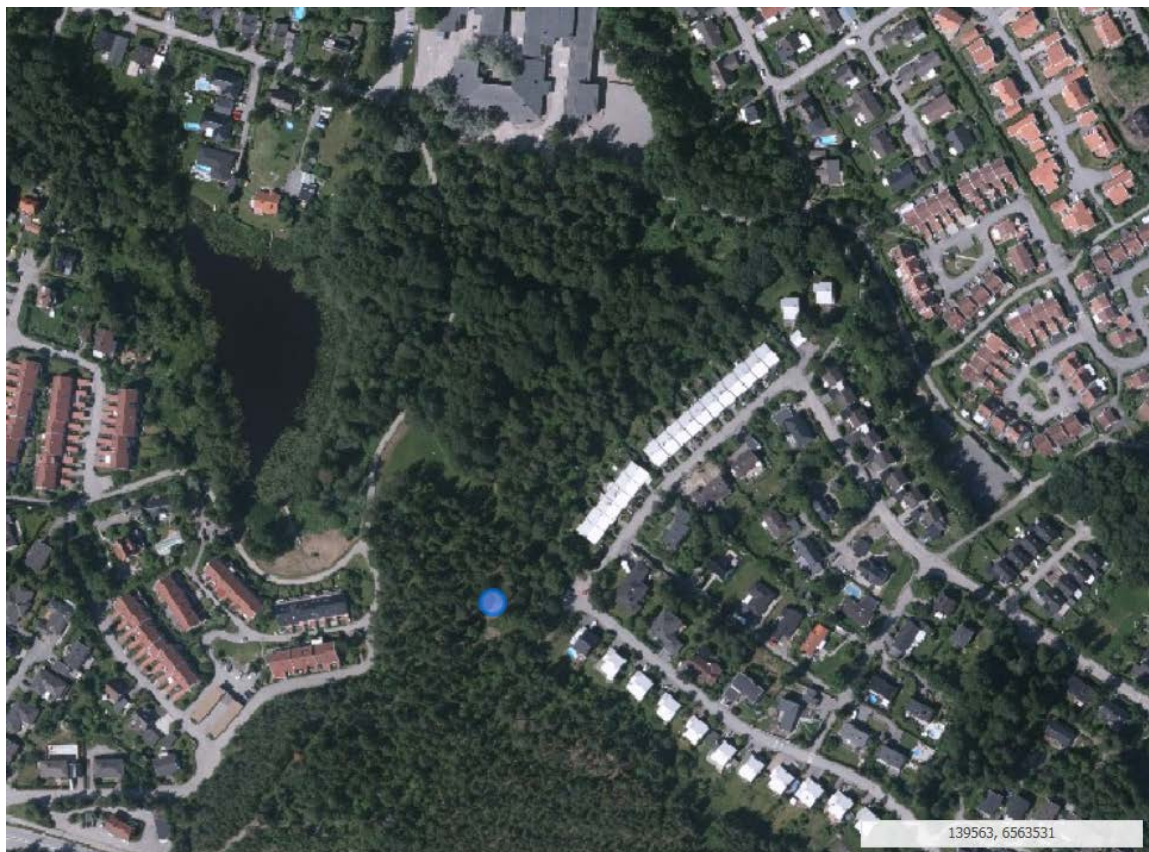
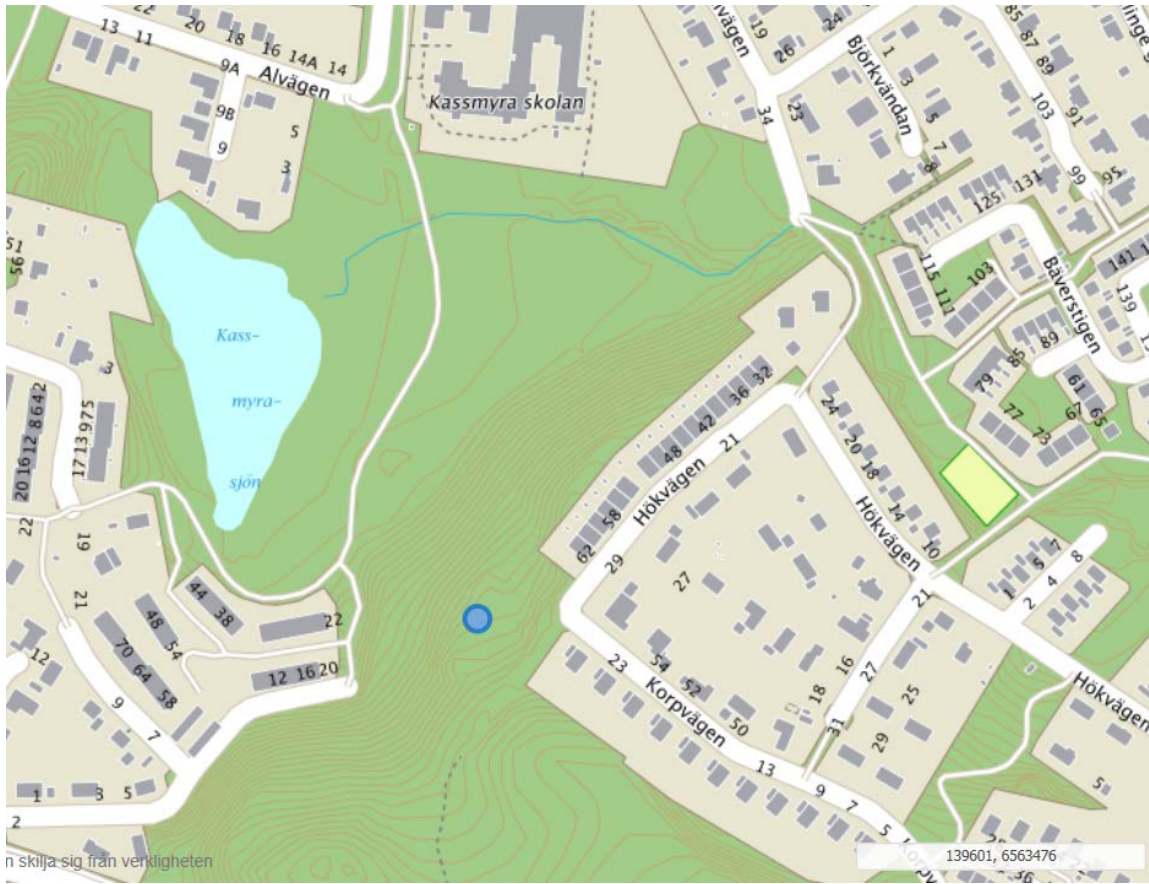
Samhällsbyggnadsförvaltningen föreslår samhällsbyggnadsnämnden att avslå medborgarförslaget.

Carina Molin
Samhällsbyggnadschef

Anders Öttenius
Chef för Gata/parkenheten

Expedieras till
Förslagsställaren
Kommunfullmäktige
Ann-Christine Gebart
Anders Öttenius

Medborgarförslag 2017:672 Hundrastgård i Tumba





Lämna medborgarförslag

Ärendenummer 171006-MBF-OS55
Inskickat 2017-10-06 12:31

Dina uppgifter

Förmamn Sara Berg
Adress Bäverstigen 129
Postnummer 147 33 tumba
E-post villimey@live.se
Telefon 0731591328

Förslag

Presentera ditt förslag och förklara hur det kan genomföras Då denna plätt inte används vore en hundrastgrd fint att få.
Motivera ditt förslag Döutrymme
Om ditt förslag gäller en plats, beskriv gärna var (adress, område etc) [59.1838813,17.8192801]
Bifoga bild Ja

Statistik

Alder 20-65
Vilket kön har du? Kvinna
Vilken kommundel bor du i? Tumba



3

Medborgarförslag - Gör hastighetssänkande åtgärder till rondellen vid Nibblevägen – Katrinebergsvägen (sbf/2017:673)

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden avslår medborgarförslaget.

Sammanfattning

År 2011 genomfördes en översyn av samtliga kommunala vägar i Botkyrka kommun enligt en metod framtagen av Vägverket och Sveriges kommuner och landsting. Resultatet blev en hastighetsplan, "Rätt fart i Botkyrka". Högsta tillåtna hastighet på Södra Parkhemsvägen, som klassas som en uppsamlingsgata för områdets lokalgator, fastställdes till 40 km/h (en sänkning med 10 km/h) och skyltades om enligt den nya hastighetsplanen.

I november 2017 genomfördes en trafikmätning på gator i Tullinge. En av mätningarna låg inom den sträcka som avses i medborgarförslaget. Resultatet visar att medelhastigheten håller en godtagbar överensstämmelse (40,4 km/h) med skyltad hastighetsgräns.

Samhällsbyggnadsförvaltningen får in många önskemål om hastighetsdämpande åtgärder på kommunens gator. Förvaltningen är generellt försiktig med att anlägga fartgupp och avsmalningar, då dessa medför ökade problem vid bland annat snöröjning, framkomlighet för utryckningsfordon samt med avgaser vid inbromsning och acceleration. På vägar som trafikeras av bussar i linjetrafik ska även bussförarens arbetsmiljö beaktas. Fartgupp har av den orsaken redan tagits bort från kommunens bussgator bland annat på den östra delen av Södra Parkhemsvägen.

Geotekniska undersökningar visar också att området kring Södra Parkhemsvägen innehåller lera och silt. Med dessa markförhållanden finns ökad risk för sättningsskador i fastigheter till följd av vibrationer, vilket gör att fart hinder i form av fartgupp så långt möjligt bör undvikas.

2018-05-15

Dnr sbf/2017:673

Att åstadkomma en god och säker trafikmiljö bygger på många faktorer och det är inte möjligt att bygga bort alla risker i trafiken. Ytterst är det fordonsförarens ansvar att framföra sitt fordon på ett trafiksäkert sätt, följa gällande trafikregler samt att ha god uppsikt. Att övervaka detta är en polisiär uppgift. Ytterligare en viktig faktor är att barn som vistas i trafiken har sällskap av vuxna och genom dem lära sig ett säkert beteende.

Längs den vägsträcka som förslagsställaren avser finns en timglasformad avsmalning vid övergångsstället Petunievägen, vidare finns mittrefug vid övergångsstället vid cirkulationsplatsen. Längs hela sträckningen av Södra Parkhemsvägen finns gångväg.

Samhällsbyggnadsförvaltningen bedömer att både den beslutade högsta tillåtna hastigheten samt de framkomlighets- och trafiksäkerhetshöjande insatserna som gjorts för oskyddade trafikanter längs vägsträckan är väl genomtänkta.

Ärendet

Samhällsbyggnadsnämnden har fått i uppdrag att besvara ett medborgarförslag från Annika Severin angående hastighetssänkande åtgärder på den nordligaste delen av Södra Parkhemsvägen. Förslaget inkom till Botkyrka kommun 2017-10-12 och till samhällsbyggnadsförvaltningen 2017-12-08.

Samhällsbyggnadsförvaltningens tjänsteskrivelse, daterad 2018-04-03, utgör underlag för beslutet.



2018-04-03

Dnr sbf/2017:673

Referens

Ann-Christine Gebart

Mottagare

Samhällsbyggnadsnämnden

Uppdrag att besvara medborgarförslag - Gör hastighets-sänkande åtgärder till rondellen vid Nibblevägen – Katrinebergsvägen/ KS 2017:654

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden avslår medborgarförslaget.

Ärende

Samhällsbyggnadsnämnden har fått i uppdrag att besvara ett medborgarförslag från Annika Severin angående hastighetssänkande åtgärder på den nordligaste delen av Södra Parkhemsvägen. Konkret föreslås farthinder i form av gupp på Södra Parkhemsvägen i anslutning till, samt 200–300 meter söder om rondellen vid Nibblevägen- Katrinebergsvägen. Dessutom föreslås att 30-zonen utökas till att omfatta denna sträcka.

Förslaget inkom till Botkyrka kommun 2017-10-12 och till samhällsbyggnadsförvaltningen 2017-12-08.

Yttrande

År 2011 genomfördes en översyn av samtliga kommunala vägar i Botkyrka kommun enligt en metod framtagen av Vägverket och Sveriges kommuner och landsting. Resultatet blev en hastighetsplan, "Rätt fart i Botkyrka". Högsta tillåtna hastighet på Södra Parkhemsvägen, som klassas som en uppsamlingsgata för områdets lokalgator, fastställdes till 40 km/h (en sänkning med 10 km/h) och skyltades om enligt den nya hastighetsplanen.

I november 2017 genomfördes en trafikmätning på gator i Tullinge. En av mätpunkterna låg inom den sträcka som avses i medborgarförslaget. Resultatet visar att medelhastigheten håller en godtagbar överensstämmelse (40,4km/h) med skyltad hastighetsgräns.

Samhällsbyggnadsförvaltningen får in många önskemål om hastighetsdämpande åtgärder på kommunens gator. Förvaltningen är generellt försiktig med att anlägga fartgupp och avsmalningar, då dessa medför ökade problem vid bland annat snöröjning, framkomlighet för utryckningsfordon samt med avgaser vid inbromsning och acceleration. På vägar som trafikeras av bussar i linjetrafik ska även bussförarens arbetsmiljö beaktas. Fartgupp har av

2018-04-03

Dnr sbf/2017:673

den orsaken redan tagits bort från kommunens bussgator bland annat på den östra delen av Södra Parkhemsvägen.

Geotekniska undersökningar visar också att området kring Södra Parkhemsvägen innehåller lera och silt. Med dessa markförhållanden finns ökad risk för sättningsskador i fastigheter till följd av vibrationer, vilket gör att fart hinder i form av fartgupp så långt möjligt bör undvikas.

Att åstadkomma en god och säker trafikmiljö bygger på många faktorer och det är inte möjligt att bygga bort alla risker i trafiken. Ytterst är det fordonsförarens ansvar att framföra sitt fordon på ett trafiksäkert sätt, följa gällande trafikregler samt att ha god uppsikt. Att övervaka detta är en polisiär uppgift. Ytterligare en viktig faktor är att barn som vistas i trafiken har sällskap av vuxna och genom dem lära sig ett säkert beteende.

Längs den vägsträcka som förslagsställaren avser finns en timglasformad avsmalning vid övergångsstället Petunievägen, vidare finns mittrefug vid övergångsstället vid cirkulationsplatsen. Längs hela sträckningen av Södra Parkhemsvägen finns gångväg.

Samhällsbyggnadsförvaltningen bedömer att både den beslutade högsta tillåtna hastigheten samt de framkomlighets- och trafiksäkerhetshöjande insatserna som gjorts för oskyddade trafikanter längs vägsträckan är väl genomtänkta.

Samhällsbyggnadsförvaltningen föreslår samhällsbyggnadsnämnden att avslå medborgarförslaget.

Carina Molin
Samhällsbyggnadschef

Anders Öttenius
Chef Gata/Parkenheten

Expedieras till
Förslagsställaren
Kommunfullmäktige
Ann-Christine Gebart
Anders Öttenius



Södra Parkhemsvägen





Lämna medborgarförslag

Ärendenummer 171003-MBF-GB01
Inskickat 2017-10-03 23:55

Dina uppgifter

Förmamn	Annika
Efternamn	Severin
Adress	Petunievägen 7 A
Postnummer	146 49
Ort	Tullinge
E-post	aseverin@comhem.se
Telefon	0705431236

Förslag

Presentera ditt förslag och förklara hur det kan genomföras

Jag förmedlar förslaget i egenskap av sekreterare i Samfälligheten Petunian. Vi föreslår åtgärder för att sänka hastigheten på den nordligaste delen av Södra Parkhemsvägen, förslagsvis genom att utvidga existerande 30-zon som finns i anslutning till förskolan Fröhuset och att bygga farthinder i form av gupp i anslutning till och 200-300 m söder om rondellen. Nuvarande hastighetsbegränsning är 40 km/h. Den beskrivna sträckan ansluter till 30-zonen framför Förskolan Fröhuset, vår upplevelse är att många förare som kör i nordlig riktning håller högre hastighet än så in i rondellen eller de som kör i sydlig riktning ökar hastigheten markant precis där 30-zonen slutar vilket är vid övergångsstället därflertalet barn/ungdomar/vuxna boende i trädgårdsstaden dagligen använder för att ta sig till Förskolan Fröhuset, Parkhemsskolan men även de som kommer från Tullinge gård och t ex ska till Trädgårdsstadsskolan. Vi har vid ett flertal tillfällen upplevt potentiellt farliga/livshotande situationer där bilar håller för hög hastighet, har för dålig uppsikt, inte lämnar företräde och där en olycka precis har kunnat avväjas. Vår upplevelse är att trafiken och problemet ökat sedan fartbegränsningar/gupp tillkom längre ned på Katrinebergsvägen i anslutning till Kästa skola. Utöver ovanstående är det dessutom ett stort problem med "busåkning" nattetid på denna vägsträcka, bilar med dåliga avgassystem som medför problem med buller och väcker de boende i området mellan kl 00-02, gissningsvis då sträckan innehåller utmanande kurvor. Vår erfarenhet är att den nuvarande avsmalningen ofta motverkar sitt ursprungliga syfte, att sänka hastigheten så den i stället får många att öka denna för att hinna före mötande bil. De föreslagna åtgärderna är relativt begränsade i omfattning och kostnad och skulle förbättra miljön för alla som använder det beskrivna övergångsstället (samt de boende i samfälligheten) och även vara viktiga för att förhindra en framtida olycka med fatal utgång.

Motivera ditt förslag

Om ditt förslag gäller en plats, beskriv gärna var (adress, område etc)

Södra Parkhemsvägen, ca 200-300 m innan den ansluter till rondellen vid Nibblevägen-Katrinebergsvägen.



Statistik

Alder	20 - 65 år
Vilket kön har du?	Kvinna
Vilken kommundel bor du i?	Tullinge

**4****Medborgarförslag - Gör i ordning stigen mellan Stockrosvägen och Dymmelkärrsvägen (sbf/2017:676)****Förslag till beslut**

- 1.Samhällsbyggnadsnämnden anser medborgarförslaget besvarat.
- 2.Samhällsbyggnadsförvaltningen får i uppdrag att slyröja gångstigen och montera varningsskyltar A.14, ”Varning för gående”, vid platsen för gångpassage på Dymmelkärrsvägen.

Sammanfattning

Den drygt 100 meter långa upptrampade genvägen/stigen som förslagsställaren avser mynnar ut på Dymmelkärrsvägen 31, nära en hastighetsreducerande avsmalning.

En inspektion av plats och stig visar att omfattande åtgärder behövs för att göra stigen framkomlig i överensstämmelse med det önskemål förslagsställaren framför. Förutom preparering av underlaget i form av grusning och/ eller asfaltering behöver rötter tas bort och två mindre diken förses med spänger. Samhällsbyggnadsförvaltningen ser det inte som möjligt att prioritera detta projekt. Vid inspektionen konstaterades däremot att slyröjning är befogad längs stigen.

Förvaltningen anser inte heller att det är lämpligt att anlägga ett övergångsställe på platsen. Generellt sett ska inte ett obevakat övergångsställe betraktas som en trafiksäkerhetshöjande åtgärd. Övergångsstället anläggs för att förbättra framkomligheten för fotgängare, men för en säker övergång måste både fordonsförare och gångtrafikanter vara uppmärksamma på trafikbilden.

För att öka fordonsförares uppmärksamhet vid platsen för gångpassagen, anser förvaltningen att ett vägmärke som varnar för gående är ett lämpligare alternativ.

Ärendet

Samhällsbyggnadsnämnden har fått i uppdrag att besvara ett medborgarförslag från Eva-Lotta Duhlin, angående stigen som är belägen mellan Stockrosvägen 9 och Dymmelkärrsvägen. Förslaget inkom till Botkyrka kommun 2017-10-17 och till samhällsbyggnadsförvaltningen 2017-12-08.

Samhällsbyggnadsförvaltningens tjänsteskrivelse, daterad 2018-04-03, utgör underlag för beslutet.



2018-04-03

Dnr sbf/2017:676

Referens

Ann-Christine Gebart

Mottagare

Samhällsbyggnadsnämnden

Uppdrag att besvara medborgarförslag - Gör i ordning stigen mellan Stockrosvägen och Dymmelkärrsvägen, KS/2017:665

Förslag till beslut

- 1.Samhällsbyggnadsnämnden anser medborgarförslaget besvarat.
- 2.Samhällsbyggnadsförvaltningen får i uppdrag att slyröja gångstigen och montera varningsskyltar A.14, ”Varning för gående”, vid platsen för gångpassage på Dymmelkärrsvägen.

Ärende

Samhällsbyggnadsnämnden har fått i uppdrag att besvara ett medborgarförslag från Eva-Lotta Duhlin, angående stigen som är belägen mellan Stockrosvägen 9 och Dymmelkärrsvägen. Förslagsställaren föreslår att stigen grusas alternativt asfalteras och gärna förses med någon sorts belysning.

Enligt förslagsställaren används stigen frekvent till och från skola och förskola. Stigen blir lerig vid regn och mörk om kvällar/ nätter. Här är också svårt att ta sig fram med barnvagn.

Enligt förslagsställaren behövs även ett övergångsställe över Dymmelkärrsvägen, där stigen mynnar ut. Hon skriver ”Idag korsar många barn och ungdomar vägen på ett trafikfarligt sätt (utan övergångsställe)”.

Förslaget inkom till Botkyrka kommun 2017-10-17 och till samhällsbyggnadsförvaltningen 2017-12-08.

Yttrande

Den drygt 100 meter långa upptrampade genvägen/ stigen som förslagsställaren avser mynnar ut på Dymmelkärrsvägen 31, nära en hastighetsreducerande avsmalning. Trottoaren på Dymmelkärrsvägen ligger på motsatt sida av vägen, högsta tillåtna hastighet på platsen är 30 km/h.

Inspektion av plats och stig visar att omfattande åtgärder behövs för att göra stigen framkomlig i överensstämmelse med det önskemål förslagsställaren framför. Förutom preparering av underlaget i form av grusning och/ eller as-

2018-04-03

Dnr sbf/2017:676

faltering behöver rötter tas bort och två mindre diken förses med spänger. Samhällsbyggnadsförvaltningen ser det inte som möjligt att prioritera detta projekt. Vid inspektionen konstaterades däremot att slyröjning är befogad längs stigen, i likhet med den siktröjning som under hösten och vintern utförts i trygghetsskapande syfte längs vissa stigar och gångvägar i kommunen.

Förvaltningen anser inte heller att det är lämpligt att anlägga ett övergångsställe på platsen. Generellt sett ska inte ett obevakat övergångsställe betraktas som en trafiksäkerhetshöjande åtgärd. Övergångsstället anläggs för att förbättra framkomligheten för fotgängare, men för en säker övergång måste både fordonsförare och gångtrafikanter vara uppmärksamma på trafikbilden även om övergångsställe är anlagt. Det är därför viktigt att barn som vistas i trafiken, har sällskap av vuxna och genom dem lär sig ett säkert beteende.

För att öka fordonsförarens uppmärksamhet vid platsen för gångpassagen, anser förvaltningen att ett vägmärke som varnar för gående är ett lämpligare alternativ.

Samhällsbyggnadsförvaltningen föreslår samhällsbyggnadsnämnden att anse medborgarförslaget besvarat, samt att förvaltningen får i uppdrag att:

1. Slyröja gångstigen till en beräknad kostnad av ca 5 000kr.
2. Montera varningsskyltar A.14, "Varning för gående" vid platsen för gångpassage på Dymmelkärrsvägen, till en beräknad kostnad på ca 4 800kr.

Åtgärderna kommer att belasta innevarande års driftsbudget och beräknas att utföras under 2018.

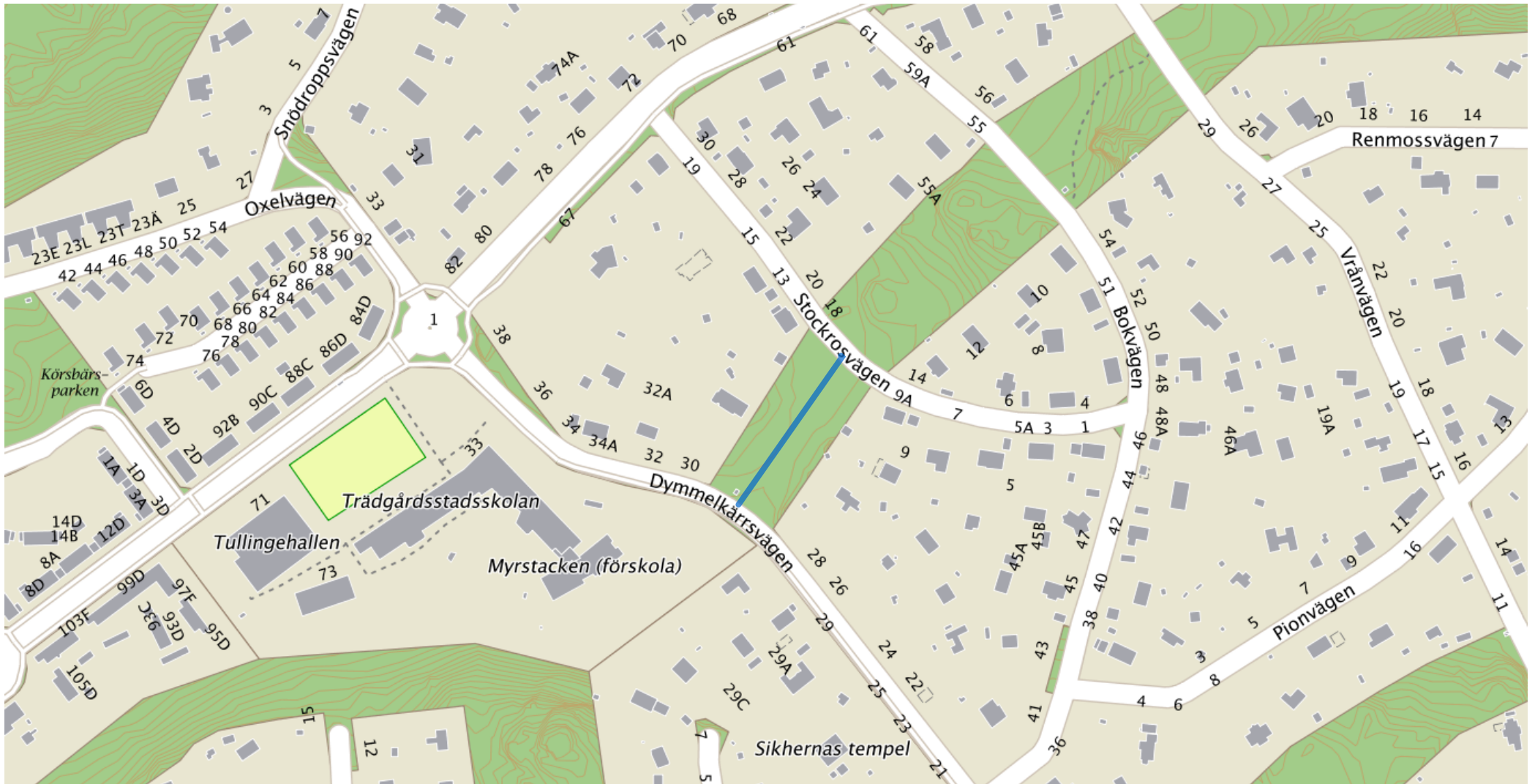
Carina Molin
Samhällsbyggnadschef

Anders Öttenius
Chef Gata/Parkenheten

Expedieras till
Förslagsställaren
Kommunfullmäktige
Ann-Christine Gebart
Anders Öttenius



Stig mellan Stockrosvägen-Dymmekärrsvägen



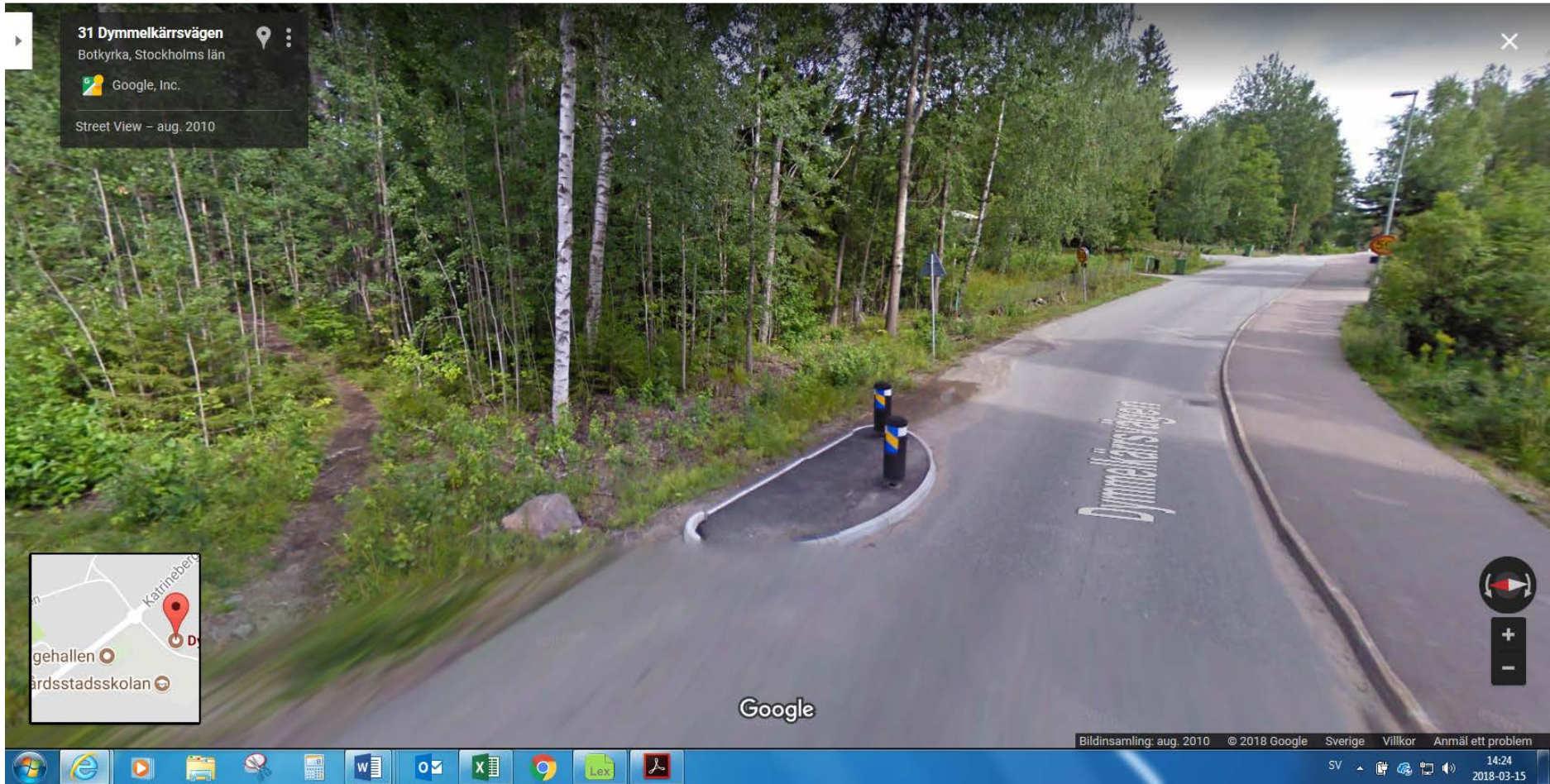


Ladda ner Google Chrome

Prova en snabb, säker webbläsare med inbyggda uppdateringar

NEJ TACK

J A





Ladda ner Google Chrome

Prova en snabb, säker webbläsare med inbyggda uppdateringar

NEJ TACK

J A

31 Dymmelkärrsvägen
Botkyrka, Stockholms län
Google, Inc.
Street View - aug. 2010

Bildinsamling: aug. 2010 © 2018 Google Sverige Villkor Anmäl ett problem

SV 14:25 2018-03-15



Lämna medborgarförslag

Ärendenummer 171016-MBF-FR44
Inskickat 2017-10-16 09:58

Dina uppgifter

Förnamn	Eva-Lotta
Efternamn	Duhlin
Adress	Stockrosvägen 1
Postnummer	146 50
Ort	Tullinge
E-post	e.duhlin@telia.com
Telefon	0707609933

Förslag

Presentera ditt förslag och förklara hur det kan genomföras	Medborgarförslag Jag skulle önska att kommunen gör i ordning den stig som många barn och vuxna använder för att komma till Trädgårdsstadsskolan och förskolan Myrstacken. Kanske asfaltera gången eller lägga grus? Gärna med någon sorts belysning!
Motivera ditt förslag	Stigen används av väldigt många varje morgon och eftermiddag som väg till och från skola och förskola. Det är en upptrampad stig som därför är lerig vid regnigt eller blött väder, mörk om kvällar och nätter samt svår att använda för barnvagnar och dyl. pga. rötter. Stigen tar slut/börjar vid Dymmelkärrsvägen och där skulle det behövas ett övergångsställe. Idag korsar många barn och ungdomar vägen på ett farligt sätt (utan övergångsställe).
Om ditt förslag gäller en plats, beskriv gärna var (adress, område etc)	Förslaget gäller stigen som går igenom skogen mellan Stockrosvägen (9) och Dymmelkärrsvägen.

Statistik

Ålder	20 - 65 år
Vilket kön har du?	Kvinna
Vilken kommun del bor du i?	Tullinge



5

Medborgarförslag – Hundrastgård vid allmänningen – Källvägen (sbf/2018:122)

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden avslår medborgarförslaget.

Sammanfattning

Samhällsbyggnadsförvaltningen tog 2011 på uppdrag av samhällsbyggnadsnämnden fram tjänsteskrivelsen ”Hundrastgårdar – en nulägesbeskrivning och förslag till åtgärder” sbf/ 2011:752. Skrivelsen godkändes vid nämndens sammanträde i november samma år varvid förvaltningen fick i uppdrag att arbeta vidare med förnyelse av kommunens hundrastgårdar.

Sedan dess har ett antal befintliga hundrastgårdar upprustats och nya har anlagts. Företrädesvis i tätbebyggda områden med avsaknad av strövområden och begränsade möjligheter att rasta och motionera hundar. Vid nyanläggning har även avstånd till redan befintliga hundrastgård varit av betydelse. Avstånd från den föreslagna platsen till närmast belägna hundrastgård, belägen i skogsområdet bakom förskolan Fröhuset är uppskattningsvis 1,2 km.

Vid bedömning av lämplig plats för en hundrastgård behöver samhällsbyggnadsförvaltningen beakta flera aspekter. Det är givetvis bra om platsen ligger nära bebyggelse, men platsen bör inte vara så nära omgärdad av bebyggelse att den upplevs som störande för omkringboende. Därför väljs företrädesvis platser i anslutning till grönområden eller skogspartier.

För att begränsa kostnaderna, bör platsen naturligt ha de egenskaper som förslagsställaren vill skapa på allmänningen vid Källvägen, såsom kullar och vegetation i form av träd och buskar.

Bland de medborgarförslag som samhällsbyggnadsförvaltningen har att yttra sig över är nya hundrastgårdar ett återkommande inslag. Närmast i planeringen ligger en hundrastgård i Segersjö som beräknas anläggas under 2018. Under 2018 planeras även en hundrastgård i Tullinge, Riksten, där det ännu helt saknas. Därefter planeras en hundrastgård i Uttran/ Broängen.

2018-05-15

Dnr sbf/2018:122

Flera nya hundrastgårdar planeras således i kommunen de kommande åren. Detta tillsammans med bedömningen att den föreslagna platsen är mindre lämplig gör att förvaltningen inte anser att medborgarförslaget kan prioriteras.

Ärendet

Samhällsbyggnadsnämnden har fått i uppdrag att besvara ett medborgarförslag från Linda Hanna angående att anlägga en hundrastgård på allmänningen vid Källvägen. Förslaget inkom till Botkyrka kommun 2018-01-19 och till samhällsbyggnadsförvaltningen 2018-03-14.

Samhällsbyggnadsförvaltningens tjänsteskrivelse, daterad 2018-03-27, utgör underlag för beslutet.



2018-03-27

Dnr sbf/2018:122

Referens

Ann-Christine Gebart

Mottagare

Samhällsbyggnadsnämnden

Uppdrag att besvara medborgarförslag – Hundrastgård vid allmanningen – Källvägen, KS/2018:37

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden avslår medborgarförslaget.

Ärende

Samhällsbyggnadsnämnden har fått i uppdrag att besvara ett medborgarförslag från Linda Hanna angående att anlägga en hundrastgård på allmanningen vid Källvägen. Förslaget avser en rastgård med högt staket och grindsluss. Då allmanningen är platt önskas att några mindre kullar anläggs, samt att träd och buskar planteras. Enligt förslagsställaren är det nu för långt att promenera med barn till den nu närmast belägna hundrastgården.

Förslaget inkom till Botkyrka kommun 2018-01-19 och till samhällsbyggnadsförvaltningen 2018-03-14.

Yttrande

Samhällsbyggnadsförvaltningen tog 2011 på uppdrag av samhällsbyggnadsnämnden fram tjänsteskrivelsen ”Hundrastgårdar – en nulägesbeskrivning och förslag till åtgärder” sbf/ 2011:752. Skrivelsen godkändes vid nämndens sammanträde i november samma år varvid förvaltningen fick i uppdrag att arbeta vidare med förnyelse av kommunens hundrastgårdar.

Sedan dess har ett antal befintliga hundrastgårdar upprustats och nya har anlagts. Företrädesvis i tätbebyggda områden med avsaknad av strövområden och begränsade möjligheter att rasta och motionera hundar. Vid nyanläggning har även avstånd till redan befintliga hundrastgård varit av betydelse. Avstånd från den föreslagna platsen till närmast belägna hundrastgård, belägen i skogsområdet bakom förskolan Fröhuset är uppskattningsvis 1,2 km.

Vid bedömning av lämplig plats för en hundrastgård behöver Samhällsbyggnadsförvaltningen beakta flera aspekter. Det är givetvis bra om platsen ligger nära bebyggelse men platsen bör inte vara så nära omgärdad av bebyggelse att den upplevs som störande för omkringboende. Därför väljs företrädesvis platser i anslutning till grönområden eller skogspartier.

2018-03-27

Dnr sbf/2018:122

För att begränsa kostnaderna, bör platsen naturligt ha de egenskaper som förslagsställaren vill skapa på allmanningen vid Källvägen, såsom kullar och vegetation i form av träd och buskar.

Bland de medborgarförslag som Samhällsbyggnadsförvaltningen har att yttra sig över är nya hundrastgårdar ett återkommande inslag. Närmast i planeringen ligger en hundrastgård i Segersjö som beräknas anläggas under 2018. Under 2018 planeras även en hundrastgård i Tullinge, Riksten, där det ännu helt saknas. Därefter planeras en hundrastgård i Uttran/ Broängen.

Flera nya hundrastgårdar planeras således i kommunen de kommande åren. Detta tillsammans med bedömningen att den föreslagna platsen är mindre lämplig gör att förvaltningen inte anser att medborgarförslaget kan prioriteras.

Samhällsbyggnadsförvaltningen föreslår samhällsbyggnadsnämnden att avslå medborgarförslaget.

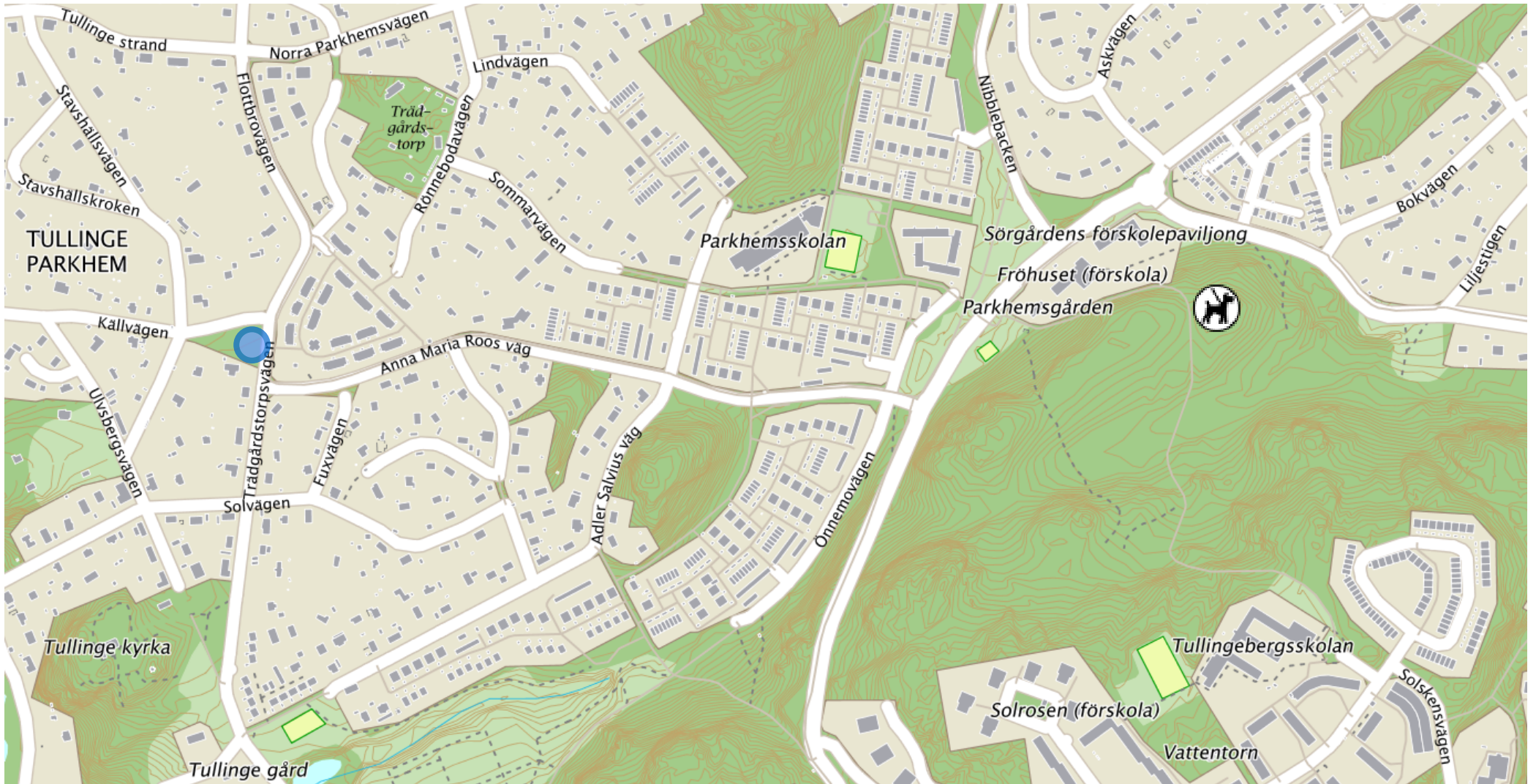
Carina Molin
Samhällsbyggnadschef

Anders Öttenius
Chef Gata/Parkenheten

Expedieras till
Förslagsställaren
Kommunfullmäktige
Ann-Christine Gebart
Anders Öttenius



Hundrastgård vid Källvägen sbf/2018:122





Lämna medborgarförslag

Ärendenummer	180112-MBF-YW80
Inskickat	2018-01-12 22:33

Dina uppgifter

Förmamn	Linda
Efternamn	Hanna
Adress	Tullinge Strand 90
Postnummer	146 54
Ort	Tullinge
E-post	lindaevahanna@outlook.com
Telefon	0709395071

Förslag

Presentera ditt förslag och förklara hur det kan genomföras	<p>Vår familj önskar att kommunen gör en hundrastgård vid allmänningen vid Källvägen. Idag består allmänningen av högt gräs, där många ändå rastar sina hundar. Vi tycker att det vore bäst att ta våra ungdomar i kommunen till hjälp. Kanske kan detta vara ett sommarjobb? Det vi ser framför oss är dubbla grindar likt en sluss, så ingen hund smiter ut. Högt staket. Allmänningen är idag platt och skulle för glädjens skull få mer kuperad terräng, några mindre kullar, träd, buskar. Kanske kan ni återanvända några av de träd som tagits ner i området för att hjälpa den naturliga djurfloran att leva vidare genom liggande stockar som både går att sitta på eller klättra på?</p>
Motivera ditt förslag	<p>En hundrastgård kan vara en fantastisk mötesplats för hundägare. Lyckligare djur som träffar kompisar i ett säkert område och lugnare medborgare som inte alls gillar att möta hundar som skuttar omkring med ett virrvarr av koppel när hundarna får mötas. Det finns ingen hundrastgård på denna sidan som går att promenera till tillsammans med barnen. I så fall få vi ta bilen dit, vilket inte är särskilt miljövänligt.</p>
Om ditt förslag gäller en plats, beskriv gärna var (adress, område etc)	Allmänning vid Källvägen

Statistik

Ålder	20 - 65 år
Vilket kön har du?	Kvinna
Vilken kommun del bor du i?	Tullinge

**6****Återrapportering av uppdraget att utreda låncykelsystem (sbf/2016:360)****Förslag till beslut**

Samhällsbyggnadsnämnden godkänner återrapporteringen av uppdraget att utreda låncykelsystem.

Sammanfattning

Det finns flera olika system runt om i Sverige för lån av cykel, både när det gäller finansiering, drift och det geografiska läget. Syftet med ett låncykel-system är att kunna erbjuda medborgarna i en kommun ett alternativ till gång, egen cykel eller transport med egen bil.

Låncyklar behöver vara centralt placerade och med fördel i anslutning till kollektivtrafiken. I den rapport som Stockholms Läns Landsting, (SLL) skrev fram, redovisas vikten av att involvera hela länet i ett och samma system. Kommunmedborgarna har ganska vaga uppfattningar om kommungränser. För Botkyrkas del skulle detta innebära att många låncyklar skulle färdas till intilliggande kommuner. Syftet med SLL:s utredning var att beskriva nuläget, men också att sammanställa länets kommuners intresse för ett gemensamt låncykelsystem.

När rapporten skrevs så hade 4 kommuner i länet ett låncykelsystem, Stockholm, Lidingö, Solna och Sundbyberg. Dessa drevs av samma operatör vilket gjorde det möjligt för resenärerna att färdas över kommungränserna.

Finansiering av ett låncykelsystem är ytterligare en aspekt att väga in. De fyra i länet befintliga låncykelsystemen, finansieras genom användaravgifter och reklam. Detta innebär att kommunernas enda åtagande är upplåtelse av mark för låncykelstationerna.

Analysen av Trafikförvaltningens utredning pekar mot att ett låncykelsystem i Botkyrka kommun skulle kräva kommunal medfinansiering. Dock behöver förutsättningarna för att införa ett låncykelsystem i Botkyrka kommun utredas specifikt. Utredningen behöver undersöka Botkyrkamedborgarnas resmönster och efterfrågan. En fördjupad specifik utredning för Botkyrka skulle medföra en kostnad om 100 000kr.

2018-05-15

Dnr sbf/2016:360

Ärendet

Samhällsbyggnadsnämnden gav samhällsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att utreda vilka låncykelsystem som förekommer på marknaden.

Samhällsbyggnadsförvaltningens tjänsteskrivelse, daterad 2018-04-18, utgör underlag för beslutet.



2018-04-18

sbf/2016:360

Referens
Anders Öttenius

Mottagare
Samhällsbyggnadsnämnden

Återrapportering av uppdraget att utreda låncykelsystem

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden godkänner återrapporteringen av uppdraget att utreda låncykelsystem.

Ärendet

Samhällsbyggnadsnämnden gav samhällsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att utreda vilka låncykelsystem som förekommer på marknaden.

Då samhällsbyggnadsförvaltningen inledde utredningen visade det sig att Stockholms Läns Lokaltrafiks Trafikförvaltning redan genomfört en utredning kring detta.

Denna utredning biläggs denna tjänsteskrivelse som bilaga 1.

Låncykelsystem

Det finns flera olika system runt om i Sverige för lån av cykel, både när det gäller finansiering, drift och det geografiska läget.

Syftet med ett låncykelsystem är att kunna erbjuda medborgarna i en kommun ett alternativ till gång, egen cykel eller transport med egen bil.

Låncyklar behöver vara centralt placerade och med fördel i anslutning till kollektivtrafiken. I den rapport som SLL (Stockholms Läns Landsting) skrev fram, redovisas vikten av att involvera hela länet i ett och samma system. Kommunmedborgarna har ganska vaga uppfattningar om kommungränser. För Botkyrkas del skulle detta innebära att många låncyklar skulle färdas till intilliggande kommuner. Syftet med SLL:s utredning var att beskriva nuläget, men också att sammanställa länets kommuners intresse för ett gemensamt låncykelsystem.

När rapporten skrevs så hade 4 kommuner i Länet ett låncykelsystem, Stockholm, Lidingö, Solna och Sundbyberg. Dessa drevs av samma operatör vilket gjorde det möjligt för resenärerna att färdas över kommungränserna.

Finansiering av ett låncykelsystem är ytterligare en aspekt att väga in. De 4 i länet befintliga låncykelsystemen, finansieras genom användaravgifter och reklam. Detta innebär att kommunernas enda åtagande är upplåtelse av mark för låncykelstationerna.

Analysen av Trafikförvaltningens utredning pekar mot att ett låncykelsystem i Botkyrka kommun skulle kräva kommunal medfinansiering. Dock behöver förutsättningarna för att införa ett låncykelsystem i Botkyrka kommun utredas specifikt. Utredningen behöver undersöka Botkyrkamedborgarnas resmönster och efterfrågan. Vidare behöver finansiering och marknaden undersökas. Det skulle vara stora fördelar om Botkyrkas grannkommuner också deltog i samma låncykelprojekt, då många resor med låncyklarna har sitt slutmål i en grannkommun, som exempelvis Flemingsberg, Huddinge sjukhusområde, Södertörns Högskola. Marknaden behöver undersökas huruvida Botkyrka har förutsättningar för ett kommersiellt bärkraftigt låncykelsystem, eller om ett låncykelsystem förutsätter kommunal medfinansiering. En fördjupad specifik utredning för Botkyrka skulle medföra en kostnad om 100 000kr.

Carina Molin
Samhällsbyggnadschef

Anders Öttenius
Gata/parkchef

Strategisk utveckling
Planering
Strateg

RAPPORT
2016-12-14

Ärende/Dok. id.
SL 2016-0239

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Ida Stjärnström
ida.stjarnstrom@sll.se

Utredning om kombinationsresor med låncykel och kollektivtrafik samt ett eventuellt införande av ett regionalt låncykelsystem i Stockholms län



RAPPORT
2016-12-14Diarienummer
SL 2016-0239Infosäk. klass
K1 (Öppen)

SAMMANFATTNING	5
1 INLEDNING	6
2 BAKGRUND OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	7
2.1 Syfte	7
2.2 Bakgrund till utredningen	7
2.3 Utredningsspecifika omvärldsförutsättningar	8
2.3.1 Berörda planer och strategier	8
2.3.2 Trafikförvaltningen utreder kombinerad mobilitet	11
2.3.3 Stockholm stads kommande upphandling av lånecykelsystem	11
2.4 Upplägg av utredningsarbete	12
2.4.1 Avgränsning	12
2.4.2 Upplägg	12
3 MÅL OCH UTVÄRDERINGSPARAMETRAR	14
3.1 Övergripande mål	14
3.2 Effektmål	14
3.3 Utvärderingsparametrar	15
4 OMVÄRLDSANALYS	16
4.1 Omvärldsanalys Sverige med utblick Europa	16
4.1.1 Kombinationsresor med kollektivtrafik och lånecykel	17
4.1.2 Lånecykelsystemets olika delar	18
4.2 Kartläggning av befintligt lånecykelsystem i Stockholms län	24
4.2.1 Dagens lånecykelsystem i Stockholms län	25
4.2.2 Organisation och finansiering	25
4.2.3 Användning och attraktiv lokalisering i Stockholms län	26
4.2.4 Kommunernas motiv för lånecyklar	27
4.2.5 Framgång och utmaningar i befintligt system	28

4.3	Förutsättningar för ett regionalt låncykelsystem - resultat från enkät- och intervjustudien	29
4.3.1	Kommunernas intresse för att införa ett låncykelsystem	29
4.3.2	Synpunkter på stationernas lokalisering	30
4.3.3	Förväntningar på kombinationsresor	31
4.3.4	Förväntad användning i regionalt låncykelsystem	32
4.3.5	Möjliga för- och nackdelar med ett regionalt låncykelsystem	33
4.3.6	Kommunernas drivkrafter för att införa ett regionalt låncykelsystem	34
4.3.7	Synpunkter på organisation och finansiering	35
4.3.8	Sammanfattning av enkät- och intervjustudien	37
5	UTREDNING AV INRIKTNINGAR FÖR TF: S ROLL	38
5.1	Förutsättningar	38
5.2	Beskrivning av studerade inriktningar	39
5.2.1	Tillgängliggörande av SL:s system för betalning, biljetter och information	39
5.2.2	Regional tjänstekoncession	41
5.2.3	Upphandling av ramavtal för kommunerna att avropa tjänster från	42
5.2.4	Subventionering av lokala låncykelsystem som inte bedöms vara kommersiellt bärkraftiga	43
6	KONSEKVENSBEDÖMNING	44
6.1	Konsekvensbedömningens utgångspunkter och förutsättningar	44
6.2	Tillgängliggörande av SL:s system för betalning, biljetter och information	44
6.2.1	Betalning och biljetter	45
6.2.2	Reseplaneraren och övriga informationskanaler	48
6.3	Regional tjänstekoncession	50
6.4	Upphandling av ramavtal för kommunerna att avropa tjänster från	53
6.5	Subventionering av lokala låncykelsystem som inte bedöms vara kommersiellt bärkraftiga	55

RAPPORT
2016-12-14

Diarienummer
SL 2016-0239

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

7	SAMLAD BEDÖMNING OCH REKOMMENDATION	58
7.1	Samlad bedömning	58
7.1.1	Övergripande om låncykelsystem	58
7.1.2	Trafikförvaltningens närmare roll	59
7.1.3	Inriktningen för kommunala låncykelsystem	60
7.1.4	Närmare om kravställande kopplat till tillgängliggörande av system och lokalisering av låncykelstationer	60
7.2	Mål för föreslagen inriktning	61
7.3	Rekommendationer för det fortsatta arbetet	62
8	KÄLLFÖRTECKNING	64
9	BILAGOR	64

RAPPORT
2016-12-14

Diarienummer
SL 2016-0239

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Sammanfattning

Sammanfattning som omfattar åtminstone:

- *Syfte med studie och mål för det som studeras*
- *Bakgrund*
- *Tänkbara inriktningar/lösningar*
- *Sociala, miljömässiga och ekonomiska konsekvenser*
- *Rekommendation*

GÖRS SIST när rapporten är ”godkänd”

RAPPORT
2016-12-14Diarienummer
SL 2016-0239Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1 Inledning

Cykel är en viktig del av ett hållbart transportsystem då den kan fungera enskilt eller som en förlängning av kollektivtrafiken. Denna utredning fokuserar på låncyklar, men alla former av cykling behövs. För att förbättra möjligheterna till ett hållbart resande ur ett hela resan-perspektiv bör kombinationsresor vara anpassade efter de specifika förutsättningarna som råder på platsen. Olika geografiska förutsättningar behöver olika lösningar för kombinationsresor, t.ex. infartsparkeringar för cykel vid stationer, medhavd cykel på pendeltåg och låncykel till eller från kollektivtrafikresan.

Att cykla till hållplatsen eller stationen och därifrån åka kollektivt är den vanligaste kombinationsresan. Jämfört med kombinationsresor med egen cykel kan användning av låncyklar erbjuda pendlare ökad flexibilitet, dels genom att flera delresor med cykel kan genomföras utan att cykeln behöver medföras på buss eller tåg, dels eftersom resenären inte är bunden till en specifik cykel vid en specifik plats utan kan låna och återlämna cyklar vid valfri lånestation.

Ett låncykelsystem är en tjänst som erbjuder låncyklar för gemensam användning mot en avgift. Resenären lånar en cykel, antingen med ett kort som resenären köpt innan eller via betalstolpe vid cykelstationen, cyklar till sin destination och lämnar sedan tillbaka cykeln i en station. I flera länder har låncykelsystemen på senare tid börjat utvecklas i ökad utsträckning med kollektivtrafikhuvudmannen som en samarverkande part. I samband med implementering av framtida nya trafikslag som exempelvis låncykel i regional skala, är det viktigt att dessa knyts till övriga trafiksystem och att biljett- och betalsystemen och andra informationssystem också kan knyta ihop olika transportfunktioner.

Delningstjänster som till exempel bilpooler, delade taxitjänster och låncyklar är ett område som växer starkt. Många som väljer låncyklar kommer ofta från kollektivtrafiken. Därför är det viktigt att skapa möjligheter för dem att kunna kombinera både och för att bibehålla kollektivtrafikandelen. Den internationella kollektivtrafikorganisationen UITP skriver i sin trendrapport¹ att de kollektivtrafikbolag som är innovativa och integrerar delningstjänster i sitt ordinarie kollektivtrafikutbud, kommer att kunna behålla sin position som en viktig leverantör av mobilitet till invånarna. Det skulle kunna innebära att de kollektivtrafikbolag som inte är proaktiva riskerar att förlora resenärer till de nya delningstjänstföretagen.

¹ *Nya tjänster för delad mobilitet*, rapport 2016:15, Trafikanalys

RAPPORT
2016-12-14

Diarienummer
SL 2016-0239

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

2 Bakgrund och förutsättningar

2.1 Syfte

Syftet är att utreda möjligheterna att införa någon form av regionalt låncykelsystem i Stockholms län samt hur det ska vara enkelt för resenären att kombinera låncykel med kollektivtrafik.

Utredningen ska ge förslag på inriktning för hur trafikförvaltningen bör gå vidare med resultatet.

2.2 Bakgrund till utredningen

Mot bakgrund av den regionala cykelplanen genomförde trafikförvaltningen under hösten 2014 en studie, *Utvärdering av kombinationsresande med cykel och kollektivtrafik*, 2014-12-15, dnr (SL 2014-2807). Den utvärderade de tre kombinationsresealternativ som tas upp i den regionala cykelplanen, det vill säga cykelparkering, låncykelsystem och medtag av cykel i kollektivtrafiken. Resultatet visade att de alternativ som bäst uppfyllde målen i trafikförsörjningsprogrammet samt andra utvärderingsfaktorer var cykelparkeringar vid kollektivtrafikens knutpunkter och låncykelsystem.

Studien konstaterar att en satsning på utbyggnad av cykelparkering vid kollektivtrafikens knutpunkter bör ses som en basåtgärd för att hela resan ska fungera. Såväl investeringskostnaden som driftskostnaden är låg och behovet av nya och bättre parkeringsplatser är stort. Med ett regionalt låncykelsystem förbättras ytterligare möjligheten till kombinationsresor och förbättrade möjligheter till pendling, där cykelparkering, kollektivtrafik och låncyklar kan komplettera varandra så att hela resan fungerar.

I rapporten redovisas överväganden om organisationsstruktur och finansieringslösningar för ett låncykelsystem. De organisationsmodeller som där övervägs, delas in i två huvudkategorier utifrån vilken roll trafikförvaltningen skulle kunna ha i ett låncykelsystem:

- a) Trafikförvaltningen som regional samordnare – decentraliserad utbyggnad
- b) Trafikförvaltningen som huvudman, ägare och systemförvaltare – centraliserad utbyggnad

Studien konstaterade dock att en satsning på ett regionalt låncykelsystem bör föregås av en fördjupad studie av förutsättningarna för ett regionalt system för att eliminera risker och säkerställa att systemet blir framgångsrikt. Felaktiga beslut avseende organisationsstruktur eller den fysiska utformningen kan

RAPPORT
2016-12-14

Diarienummer
SL 2016-0239

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

resultera i ökade kostnader för drift och underhåll samtidigt som införandet inte ger den förväntade ökningen av kombinationsresor. Riskerna omfattar i huvudsak ekonomiska risker och otydliga ansvarsfördelningar.

Den 2 juni 2015 behandlades studien *Utvärdering av kombinationsresande med cykel och kollektivtrafik* på trafiknämnden. Beslutet blev att ge trafikförvaltningen uppdraget:

- att gå vidare med fördjupade studier om ett eventuellt regionalt låncykelsystem med ambition om att ha infört ett sådant i Stockholm kring år 2017.

Årtalet syftar på Stockholms stads avtal med nuvarande låncykeloperatör som går ut i oktober 2017. Utredningen om ett regionalt låncykelsystem skulle också göras utifrån principen att trafikförvaltningen inte ska utforma eller ta på sig en roll som ger en negativ inverkan på landstingets intäkter samt att det inte ska ske i egen regi.

2.3 Utredningsspecifika omvärldsförutsättningar

2.3.1 Berörda planer och strategier

Regional cykelplan för Stockholms län

Cykelplanen är främst framtagen för att utgöra underlag för utbyggnaden av regionala cykelstråk för arbetspendling under åren 2014 till 2030. Stråken skapar ett framkomligt, gent, trafiksäkert och tryggt sätt att cykla till arbetet i Stockholms län, men gynnar också ett kombinerat resande med cykel och kollektivtrafik genom kopplingar till stora kollektivtrafikknutpunkter. Planen har ingen formell juridisk status utan är tänkt att utgöra underlag för kommunal översikts- och detaljplanering, kommunala cykelplaner eller andra trafikplaner, regional utvecklingsplanering (RUF) och landstingets kollektivtrafikplanering.

Planen ger förslag på:

- Vision och mål för cykeltrafiken i Stockholms län
- Ett sammanhängande stomnät av stråk för arbetspendling
- Utformningskriterier för god infrastrukturstandard
- Riktlinjer för drift och underhåll
- Kombinationsresande med cykel och kollektivtrafik

Målsättningen i den regionala cykelplanen är att cykelanvändningen i länet ska öka från 5 procent till 20 procent till år 2030. Då ska samtliga regionala

RAPPORT
2016-12-14

Diarienummer
SL 2016-0239

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

cykelstråk vara utbyggda och färdiga. Ett annat mål som uttrycks i planen är att det ska vara enkelt att kombinera cykel med kollektivtrafik.

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län (TFP)

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är regionens viktigaste styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Syftet med programmet är att fastställa långsiktiga mål för den regionala kollektivtrafiken, som ska ligga till grund för den kollektivtrafik som ska upphandlas.

Trafikförsörjningsprogrammets vision är att skapa en "attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem". Den bidrar i sin tur till att nå regionens vision att Stockholm ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion.

Målmodellen i trafikförsörjningsprogrammet illustreras enligt nedan.



Figur 1. Målmodell i trafikförsörjningsprogrammet

Just nu pågår en revidering av trafikförsörjningsprogrammet och förslaget har varit ute på remiss under 2016. Några förslag till förändringar är en reviderad målmodell samt utveckling av begreppet "hela resan". Planen är att beslut om det reviderade trafikförsörjningsprogrammet ska tas under 2017.

Trafikförvaltningens strategier

Trafikförvaltningen har sex strategier för den regionala kollektivtrafiken i Stockholms län. Strategierna är följande:

- Trafikstrategi
- Affärsstrategi
- Infrastrukturstrategi
- Strategi för hållbar utveckling

RAPPORT
2016-12-14

Diarienummer
SL 2016-0239

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

- Kommunikationsstrategi
- Kundenservicestrategi

Strategierna uttrycks i överordnade och framåtblickande principer för hur kollektivtrafikens utveckling ska leda mot fastställda mål. De principerna som särskilt berör denna utredning är:

Kunderservicestrategin, princip 3

Trafikförvaltningen ska aktivt verka för samarbeten som underlättar kundernas "hela resa", från dörr till dörr.

Principen innebär att trafikförvaltningen ska, tillsammans med samarbetspartners och offentliga aktörer, aktivt verka för att kollektivtrafikresan "från dörr till dörr" upplevs som väl fungerande och smidig. Det innefattar före, under och efter resan samt byten mellan olika transportslag.

För att utgöra ett attraktivt alternativ av transport behöver samtliga delar i kundens resekedjor fungera och hänga ihop. Alla resenärer ska kunna orientera sig samt byta inom kollektivtrafiken på ett smidigt sätt, hela resan-perspektivet innefattar även vägen till och från kollektivtrafiken.

För resenären breddas möjligheterna till ett "hela-resan"-upplevelse genom kombinationsresor där buss och spårtrafik kan kombineras med delresor på låncykel före, under och/eller efter kollektivtrafikresan. På så vis utökas kollektivtrafikens räckvidd. Ökade möjligheter till kombinationsresor stämmer överens med ett intermodalt "hela resan".

Trafikstrategin, princip 1.

Trafikförvaltningen ska utforma den regionala kollektivtrafiken utifrån resenärernas behov och med fokus på att öka andelen som reser kollektivt i regionen.

Det finns potential att öka kollektivtrafikandelen genom att påverka gruppen som idag växlar mellan bil och kollektivtrafik. Dessa resenärer väljer kollektivtrafiken när den utgör ett snabbare, enklare och billigare alternativ än bilen. Vidare är exempelvis trafikinformation en viktig faktor för gruppen "växlare" liksom möjligheten att kunna kombinera olika färd sätt under resan. Att verka för strategiskt placerade infartsparkeringar, inte minst för cykel, är ett sådant exempel.

Principen är viktig vid kombinationsresor med kollektivtrafik och låncykel, dels för att skapa ett mervärde för befintliga kollektivtrafikresenärer, dels för att locka "växlarna" genom att möjliggöra resor närmare start- och målpunkter där kollektivtrafiken inte når.

RAPPORT
2016-12-14Diarienummer
SL 2016-0239Infosäk. klass
K1 (Öppen)Kommunikationsstrategin, princip 4.

Kommunikationens budskap ska bidra till att göra det attraktivt och enkelt att resa kollektivt.

För att fler ska välja att resa kollektivt ska kommunikationen med sitt innehåll och budskap sänka trösklar och överbrygga hinder för att välja kollektivt resande. Innehåll och utformning av budskapet ska paketeras så att kollektivtrafiken blir attraktiv och resenärerna kan göra medvetna val. Kommunikationen ska göra det lätt att planera och genomföra en kombinationsresa med kollektivtrafik och låncykel.

2.3.2 Trafikförvaltningen utreder kombinerad mobilitet

Trafikförvaltningen har börjat utreda möjligheterna till kombinerad mobilitet. Kombinerad Mobilitet eller Mobility as a Service (MaaS) är begrepp som används allt mer och där paketeringen är i fokus. Utgångspunkt är att mobilitet är något som kan köpas som en sammanhängande tjänst. Kombinerad mobilitet innehåller flera transportslag, exempelvis dagens kollektivtrafik, bilpool, cykelpool, hyrbil, taxi med mera.

Syftet med trafikförvaltningens uppdrag är att identifiera kundvärden, relevanta åtgärder och affärsmöjligheter utifrån ett mobilitetsperspektiv samt föreslå strategisk inriktning, roll och långsiktig "roadmap". Målet är att säkerställa en tydlig och internt förankrad handlingsplan för det fortsatta arbetet inom mobilitetsområdet. Det handlar om att driva efterfrågan genom hållbara och attraktiva mobilitetserbudanden genom:

- Att säkerställa ett attraktivt och konkurrenskraftigt erbjudande utifrån ett kundperspektiv
- Kombinerade mobilitetserbudanden inkluderande olika transportsätt (cykel, bilpool, taxi etc.)
- Sampaketering med tjänster som underlättar i resenärens vardag från "dörr till dörr"

I Sverige har Samtrafiken etablerat en nationell samverkansarena för MaaS, där det primära syftet är att samla kunskap, byta erfarenhet och bygga nätverk. Trafikförvaltningen är en av samverkansparterna.

2.3.3 Stockholm stads kommande upphandling av låncykelsystem

Under våren 2017 kommer Stockholm stad påbörja förberedelser inför upphandling av ett nytt reklamfinansierat låncykelsystem med ambitionen att kontrakt ska vara tecknat efter sommaren 2017. Det kommer troligen finnas möjlighet för intilliggande kommuner som har låncykelsystem idag att ansluta till stadens kommande avtal. De centralt belägna kommunerna är attraktiva för

RAPPORT
2016-12-14Diarienummer
SL 2016-0239Infosäk. klass
K1 (Öppen)

reklamfinansierade låncykeloperatörer och det finns sannolikt utrymme för kommunerna att formulera andra krav på låncykelsystemet inför nästa upphandling. Trafikförvaltningen har i sin utredning tagit hänsyn till dessa omständigheter och studerat inriktningar som eventuellt skulle fungera parallellt med stadens kommande upphandling.

2.4 Upplägg av utredningsarbete

2.4.1 Avgränsning

I tjänsteutlåtandet (dnr SL 2014-2807) i samband med beslutet att göra denna utredning angavs principen att trafikförvaltningen inte ska utforma eller ta på sig en roll som riskerar att ge landstinget mindre intäkter. Det ska inte heller ske i egen regi. Det innebär att trafikförvaltningen inte ska investera i låncykelinfrastruktur samt att inte ensamt ansvara för låncykelsystemet i Stockholmregionen.

Istället ska utredningen se över vilken samordnande roll trafikförvaltningen kan ha och vad den kan göra för att förenkla kombinationsresor med låncykel och kollektivtrafik. En viktig omständighet i utredningen är att landstinget inte äger marken utan det gör kommunerna. Utredningen utgår från att låncyklar ska kunna vara en förlängning av kollektivtrafiken och att längre cykelresor görs med egen cykel.

Utredningens geografiska avgränsning är Stockholms län.

2.4.2 Upplägg

Utredningen har gjorts med stöd av trafikförvaltningens *Handbok för studier*. Handboken har tagits fram för att systematisera och effektivisera arbetsprocessen för studier i de tidiga skedena av Stockholms läns landstings investerings- eller affärsprocess. Utredningen ska fungera som underlag till Trafiknämnden för ett *inriktningsbeslut*. Det innebär att utredningen utvärderar olika möjliga inriktningar och föreslår slutligen en inriktning för fortsatt arbete. Denna utredning genomfördes i två faser.

Fas 1 – omvärldsanalys och enkät- och intervjustudie

Fas 1 fokuserar på nuläge och potential i termer av vilket intresse som idag finns hos kommunerna samt vilka möjligheter och utmaningar de ser med ett eventuellt regionalt låncykelsystem. Förutom litteraturstudier i omvärldsanalysen baseras Fas 1 dels av en webbaserad enkätundersökning utskickad till de kommuner som idag inte har något låncykelsystem, dels på telefonintervjuer med kommuner som har infört låncykelsystem samt operatörer. Enkäten var öppen att besvaras mellan 9 - 20 maj. Telefonintervjuerna genomfördes under vecka 19 och vecka 21.

RAPPORT
2016-12-14

Diarienummer
SL 2016-0239

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Fas 2 – utredning av olika inriktningar

Med stöd av det resultat som framkom ur enkäten och intervjuerna har trafikförvaltningen studerat olika möjligheter för att ta en samordnande roll i syfte att skapa ett regionalt låncykelsystem. Det har gjorts i nära samarbete med trafikförvaltningens affärsstrateger. En workshop med affärsstrateger har genomförts för att gemensamt göra en konsekvensbedömning av de olika inriktningarna. En del i arbetet har också varit att utreda närmare de komponenter som trafikförvaltningar kan bidra med för att underlätta kombinationsresor med kollektivtrafik och låncykel.

Utredningen har letts av Planeringsektionen med stöd av sektionen för Affärsutveckling. WSP har varit konsultstöd i utredningen.

Referensgruppen har bestått av affärstrateger, samhällsplanerare, strategisk planerare samt fastighetsstrateg inom trafikförvaltningen. Avstämningar har förts med projektledaren för den kommande upphandlingen av låncykelsystem i Stockholm stad.

3 Mål och utvärderingsparametrar

I detta kapitel återfinns de övergripande målen från trafikförsörjningsprogrammet samt ett av målen från den regionala cykelplanen. Effektmålen har formulerats efter genomförd omvärldsanalys och enkät- och intervjustudie som presenteras i kapitel 4. I kapitel 7 återfinns mål för föreslagen inriktning som formuleras efter samlad bedömning av de studerade inriktningarna.

3.1 Övergripande mål

Ett av målen som uttrycks i den regionala cykelplanen är vägledande i denna utredning.

- *Det ska vara enkelt att kombinera cykel med kollektivtrafik.*

Lånecykel i kombination med kollektivtrafiken stödjer de övergripande målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet:

- *Attraktiva resor*
- *Tillgänglig och sammanhållen region*
- *Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan*

I trafikförsörjningsprogrammet uttrycks det även att olika möjligheter till kombinationsresor ska finnas för att ge resenären största möjliga flexibilitet och bekvämlighet för att nå resmålet.

3.2 Effektmål

Effektmål ska fånga de effekter som eftersträvas genom det som studeras. De ska beskriva behov av funktionalitet eller önskat läge, inte en särskild lösning eller åtgärd. Effektmålen är långsiktiga och samhällsovergripande.

- Lånecykel i kombination med kollektivtrafiken ger resenären fler hållbara transportlösningar i Stockholmsregionen.
- Lånecykelsystemet/-n upplevs, likt kollektivtrafiken, enhetligt och fungerar över kommungränser i Stockholmsregionen.
- Lånecykel i kombination med kollektivtrafik ger resenären fler start- och målpunkter i Stockholmsregionen
- Det är enkelt och attraktivt för resenären att kombinera lånecykel med kollektivtrafik avseende information, orientering och användning.

RAPPORT
2016-12-14Diarienummer
SL 2016-0239Infosäk. klass
K1 (Öppen)

3.3 Utvärderingsparametrar

För att utvärdera de olika inriktningar som studeras i denna utredning används tre parametrar. De syftar främst till att bedöma inriktningarnas genomförbarhet och ekonomiska konsekvenser för trafikförvaltningen samt påverkan på övergripande mål och effektmål.

Genomförbarhet

Denna parameter syftar till att utvärdera trafikförvaltningens möjlighet att genomföra och förvalta de olika inriktningarna utifrån vad som är möjligt rent upphandlingstekniskt och juridiskt samt en rimlighetsbedömning gällande administration och resurser.

Påverkan på övergripande mål och effektmål

Denna parameter syftar till att utvärdera hur inriktningarna kan bidra till att uppfylla de övergripande målen samt effektmålen. Resenärsperspektivet finns integrerat i flera av de målen.

Ekonomiska konsekvenser

Denna parameter syftar till att översiktligt utvärdera tänkbara konsekvenser för trafikförvaltningens ekonomi vid genomförandet av de olika inriktningarna. Det omfattar främst påverkan på kostnader.

Gällande principen att trafikförvaltningen inte ska utforma eller ta på sig en roll som riskerar att ge landstinget mindre intäkter, har utredningen utgått från att samverkan med låncykelmarknaden är en förutsättning för att åtminstone bibehålla kollektivtrafikandelen. Studier visar på att en övervägande stor andel som använder låncyklar kommer från kollektivtrafiken. Det skulle potentiellt innebära att en ökad låncykelanvändning medför en risk för minskade intäkter i kollektivtrafiken. Ur ett intäktsperspektiv finns det därför anledning att samverka med låncykeloperatörer och de upphandlade kommunerna för att göra det enkelt för resenärerna att kombinera kollektivtrafik och låncykel.

RAPPORT
2016-12-14Diarienummer
SL 2016-0239Infosäk. klass
K1 (Öppen)

4 Omvärldsanalys

I detta kapitel beskrivs lånecykelsystem med övergripande exempel från system i Sverige och med vissa utblickar till resten av Europa. I kapitlet presenteras den kartläggning som gjorts av lånecykelsystemet i Stockholms län. Den efterföljande delen visar på resultaten av den enkät- och intervjustudie som genomförts med trafik- och cykelplanerare samt med operatörer verksamma i kommuner i Stockholms län med fokus på förutsättningar för ett framtida lånecykelsystem.

4.1 Omvärldsanalys Sverige med utblick Europa

I Sverige infördes det första lokala lånecykelsystemet år 2005 i Göteborg av operatören Clear Channel. Sedan dess har liknande system implementerats i flera svenska städer, exempelvis Stockholm och Lund. Antalet lånecykelsystem i Europa har ökat under de senaste åren. I början av 2000-talet hade endast ett fåtal system implementerats i Europa, medan det år 2011 fanns över 400 lånecykelsystem i de så kallade OBIS-länderna (Italien, Sverige, Frankrike, Tjeckien, Österrike, Polen, Spanien, Tyskland, England och Belgien). OBIS står för *Optimising Bike Sharing in European cities* och var ett EU-projekt som pågick mellan år 2008-2011. Inom OBIS-projektet utvärderades befintliga lånecykelsystem i Europa. Resultaten sammanställdes sedan till en handbok med rekommendationer och riktlinjer för planering, införande och optimering av lånecykelsystem². Denna handbok har varit en viktig källa för omvärldsanalysen som presenteras nedan.

Omvärldsanalysen syftar till att identifiera generella aspekter att beakta vid utformningen av ett lånecykelsystem och beskriva hur andra aktörer har gått tillväga. Första delen pekar på aspekter att beakta för att underlätta *kombinationsresor* med kollektivtrafik och cykel.

Vidare presenteras *lånecykelsystemets olika delar* såsom fysisk utformning av station och cyklar och tekniska lösningar som uthyrningssystem. Systemfaktorer innefattar även en överblick av andra lånecykelsystems användaravgifter, utgifter för drift och infrastruktur samt olika organisations- och finansieringslösningar. Därefter avhandlas ett antal geografiska faktorer som visat sig viktiga att förhålla sig till vid utvecklandet av ett lånecykelsystem..

Till största del har rapporter, exempelvis OBIS handboken (2011), kombinerat med studier av befintliga operatörers verksamhet legat till grund för omvärldsanalysen.

² *Optimising Bike Sharing in European cities, A handbook*, OBIS 2011

RAPPORT
2016-12-14Diarienummer
SL 2016-0239Infosäk. klass
K1 (Öppen)

4.1.1 *Kombinationsresor med kollektivtrafik och låncykel*

Denna del syftar till att fånga in aspekter som underlättar resenärers möjligheter att kombinera kollektivtrafik och låncykel. Fokus i denna del är att se på vilket sätt låncykeln kan dels verka som en förlängning av kollektivtrafiken, och dels att avlasta högutnyttjad kollektivtrafik. Detta görs för att uppnå en mer attraktiv kollektivtrafik i stort samt för att understödja hela-resan-perspektivet.

Enligt OBIS handboken (2011) kan samverkan med kollektivtrafiken framförallt utvecklas på tre sätt;

1. Informationssamverkan
2. Fysisk samverkan
3. Teknisk tillgänglighet och avgifter

Informationssamverkan innebär att låncykelinformation kombineras med kollektivtrafikinformation. Detta innefattar att hemsidor eller mobiltelefonapplikation länkar till varandra och att reseplanering med både kollektivtrafiken och låncyklar finns tillgänglig. I praktiken kan detta innebära att informationen om restid med exempelvis buss jämförs med estimerad cykeltid samma sträcka i en och samma tekniska system, alternativt att olika informationssystem länkas samman men inkorporeras inte i samma mobiltelefonapplikation.

Med fysisk samverkan menas att låncykelstationer ses som en förlängning eller komplettering av kollektivtrafiken. Låncyklar skulle därmed bli som en parallell service för att minska trängseln i kollektivtrafiken vid rusningstid eller komplettera kollektivtrafiken i områden där kollektivtrafiken ensam inte kan täcka alla behov. Låncykelsystemet kan alltså ses som en sätt att stärka kollektivtrafikens attraktivitet genom att skapa möjligheter till att öka kollektivtrafikens räckvidd och därmed underlätta för hela resan perspektivet.

Med tillgänglighet och avgifter menas att "biljetten", d.v.s. ett abonnemang eller dagbiljett, till låncyklar och kollektivtrafik erbjuds på ett gemensamt kort. Det finns exempel på det från flera svenska städer där kollektivtrafikens kort, exempelvis SL Access i Stockholm, blir en bärare av ett abonnemang till låncykelsystemet.

Lokaliseringen av stationerna är en naturlig del i strävan att underlätta kombinationsresor låncykel och kollektivtrafik. Om målet är en så sömlös koppling kollektivtrafik och låncykel som möjligt är lokalisering av låncyklar nära kollektivtrafikknutpunkter en viktig aspekt att ta i beaktande. För att skapa bra förutsättningar för detta behöver ett samarbete mellan kommunen,

RAPPORT
2016-12-14Diarienummer
SL 2016-0239Infosäk. klass
K1 (Öppen)

lånecykeloperatören samt aktören med övergripande ansvar för kollektivtrafiken etableras, inte minst vad gäller markfrågan och lokaliseringen av stationer i anslutning till attraktiva knutpunkter. Exakt hur lokaliseringen av lånecykelstationer bör utformas behöver dock vägas mot andra aspekter såsom tillgänglighet, säkerhet och marktillgång³.

Att ha ett lånecykelsystem kan på ett generellt sätt gynna den allmänna cykelkulturen i en stad samt genom ökad status bidra till bättre villkor för cyklister.⁴ Men det kan även ha en påverkan på andelen som reser kollektivt. OBIS-handboken (2011) menar på att frekventa lånecykelanvändare främst ersätter kollektivtrafikresor, medan det är betydligt svårare att locka bilister till att frekvent använda lånecyklarna. Detta förhållande speglas även i en utvärdering från år 2015 av lånecykelsystemet Lundahoj i Lund. Av pendlarna uppgav 2 % att de ersatt bil med lånecykel, medan knappt 80 % hade ersatt resor med buss eller gång.⁵ Detta kan ses på två sätt; dels som att en ökad lånecykelanvändning medför en risk för minskade intäkter i kollektivtrafiken, dels att lånecyklar har potential att verka som en förlängning av kollektivtrafiken.

4.1.2 Lånecykelsystemets olika delar

Det finns fysiska och tekniska beståndsdelar som utgör ett lånecykelsystem; utformningen av cyklarna, uthyrningssystemen och användaravgifternas struktur. Sedan finns det geografiska faktorer som påverkar lånecykelsystemets utformning.

Cyklarna

Cyklarna är naturligtvis en viktig del av lånecykelsystemet och det finns vissa aspekter att beakta i relation till hur en lånecykel kan utformas. Baserat på andra operatörer i Sverige och utomlands ska cyklarna med fördel ha en egen design. Detta dels för att cyklarna ska vara synliga och lätta att hitta, och dels för att minska stöldrisker. Eftersom cyklarna används ofta och av många är en enkel men hållbar design som kräver minimalt med underhåll att föredra. Exempelvis har de flesta lånecyklarna oavsett operatör få växlar och cyklarnas ram är alla i samma storlek, dock med möjlighet att anpassa höjden på sadeln efter användarens längd.⁶ Det vanligaste är att erbjuda en "vanlig" cykel men det

³ OBIS, 2011

⁴ *Stockholms hyrcyklar – vad har hänt på 5 år?* Tom Petersen, KTH, ppt 2011

⁵ *Lånecykelsystem – Utvärdering av Lunds lånecykelsystem Lundahoj.* Martin Larsson, LTH, 2015

⁶ *Förutsättningar för ett lånecykelsystem i Skåne, Malmö, Lund och Helsingborg, EU-projektet "Öresund som cykelregion" 2012*

RAPPORT
2016-12-14Diarienummer
SL 2016-0239Infosäk. klass
K1 (Öppen)

finns även exempel, såsom Barcelona, att operatören erbjuder elcyklar, men för att använda dessa krävs en separat registrering av användaren⁷.

Uthyrningssystem och stationer

Olika operatörer har löst uthyrningen med olika tekniska lösningar, det vanligaste är att uthyrningen regleras genom någon form av kortsystem, men det finns även lösningar som involverar personliga pin koder eller uthyrning via mobiltelefonapplikationer.

I Stockholm lånas cykeln med hjälp av användarens kort i kombination med en terminal vid cyklarna. Användaren håller sitt kort mot terminalen vid stationen och följer anvisningarna. När användaren sedan vill återlämna cykeln ställer användaren cykeln i ett ledigt ställ vid en station och väntar tills cykeln är ordentligt fastlåst⁸. I Göteborg fungerar det på samma sätt, att användaren håller sitt kort mot en terminal vid stationen och loggar in med sin pinkod, alternativt loggar in med abonnemangsnummer ifall det är ett tredagarskort. Om det inte skulle finnas ett ledigt ställ i en station så får användaren 15 kostnadsfria minuter på sig att via terminalen lokalisera en ledig plats i en station och ta sig dit⁹.

Vid stationerna är det vanligt att användaren kan göra mer än att bara låna eller returnera en cykel. Flera operatörer har en terminal vid varje uthyrningsstation där användaren kan se ett antal funktioner kopplade till det egna användarkontot eller lånecykelsystem i helhet. Det kan till exempel röra sig om att se information om sitt abonnemang eller biljett, se tillgängliga cyklar vid andra stationer samt en karta över alla stationer.¹⁰

Samtliga exempel ovan bygger på så kallade fasta system där en cykel låses fast i ett fysiskt ställ. Men det finns även lösningar med så kallade flytande system där cykeln är oberoende av en station. Trafikförvaltningen erfar att Stockholm stad utreder frågan om ett flytande system i staden, men inga beslut är fattade när denna rapport skrevs.

Ett exempel på ett flytande system är Köpenhamnsbaserade företaget Donkey Republic. De erbjuder lånecyklar med ett system som är helt IT-baserat och beroende av att användaren har en smartphone eller motsvarande. Systemet finns tillgängligt i flera städer i Sverige som Gävle, Göteborg, Malmö och Lund såväl som flera orter i resten av Europa. Det finns dock vissa skillnader mellan Donkey Republics verksamhet och övriga lånecykelsystem beskrivna i denna

⁷ Bicing.cat, hemsida

⁸ Citybikes.se, hemsida

⁹ Goteborgbikes.se, hemsida

¹⁰ T.ex. goteborgbikes.se, hemsida

RAPPORT
2016-12-14Diarienummer
SL 2016-0239Infosäk. klass
K1 (Öppen)

text. Donkey Republic bör betraktas mer som en låncykel-pool med möjlighet att hyra en och samma cykel under flera dygn, snarare än ett låncykelsystem där användandet vanligtvis är begränsat till några timmar eller max ett dygn. Den typ av flytande system som Donkey Republic arbetar med, d.v.s. att fasta stationer saknas och cykelns lokalisering identifieras med hjälp av en mobiltelefonapplikation, innebär potentiellt en mindre direkt koppling mellan låncykeln och kollektivtrafiken. Men, aktörer som Donkey Republic kan vara viktiga aktörer för att inspirera till nya innovativa sätt att göra cykeln till ett attraktivt och lättillgängligt sätt att transportera sig med minimal miljöpåverkan.

Ett svenskt exempel på hur aktörer tänker kring ett regionalt låncykelsystem är från Gävleborg. Under våren 2016 genomfördes ett försök med en sluten grupp som fick tillgång till ett system om totalt 20 cyklar utplacerade vid järnvägsstationerna i Gävle, Söderhamn och Hudiksvall. Bokning skedde via en mobiltelefonapplikation och cykeln skulle återlämnas på den plats där den hyrts. Att cykeln skulle lämnas åter på samma station innebär en potentiell sämre rörlighet för resenären och låncykeln blir inte den flexibla förlängningen av kollektivtrafiken som eftersträvas i Stockholms län. Baserat på det kan omfattningen och utformningen av Gävleborgs regionala låncykelexperiment anses skilja sig markant från vad som efterfrågas för Stockholms län och bör betraktas som ett intressant exempel men antagligen inte lämpligt för Stockholms läns ambitioner.¹¹

Användaravgifter

De flesta operatörer kräver att användaren registrerar sig, detta dels för att operatören säkerställer därigenom att användaren betalar för sitt användande och dels för att minimera stöldrisken.¹² I Stockholm kan användaren köpa ett tredagarskort för 165 kronor eller säsongskort för 250-300 kronor beroende på om det köps via hemsida eller hos återförsäljare.¹³ Ett abonnemang kan antingen ladda på ett kort utfärdat av operatören eller laddas på SL Access kort. Accesskortet blir då en bärare av abonnemanget av låncyklarna i Stockholm, men ytterligare koppling mellan systemen finns inte idag.

Malmö invigde låncykelsystemet "Malmö by bike" i maj 2016. Här kan användaren välja att köpa ett abonnemang som sträcker sig hela säsongen, vilket i Malmös fall är hela året, ett kort som räcker 72 timmar eller 24 timmar.

¹¹ www.regiongavleborg.se, 2016. *Gävleborg först i Sverige med ett regionalt hyrcykelsystem.*

¹² *Förutsättningar för ett låncykelsystem i Skåne, Malmö, Lund och Helsingborg*, EU-projektet "Öresund som cykelregion" 2012

¹³ Citybikes.se, hemsida

RAPPORT
2016-12-14Diarienummer
SL 2016-0239Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Priset för hela året är 250 kronor, 72 timmar kostar 165 kronor och 24 timmar kostar 80 kronor. Alla abonnemang i Malmö kan kopplas till Skånetrafikens Jojokort. Dock innebär en koppling till Jojokortet ingen skillnad i pris för användaren. Varje lån av en cykel är max en timme, sedan måste användaren lämna in cykeln i ett ställ och kan därefter ta en ny för ytterligare en timmes cykling.

Göteborg har valt en delvis annan variant där alla användare måste köpa antingen ett tre dagarskort eller ett säsongskort (mars till december). Kostnaden för tredagarskortet är 25 kronor och för säsongskortet 75 kronor om användaren har ett Västtrafikkort, annars kostar det 225 för nytt separat plastkort och abonnemang. Första halvtimmen av varje tur med en låncykel i Göteborg är gratis, oavsett antal turer per dygn och oavsett kort-typ. Vill man cykla mer än 30 minuter kostar andra halvtimmen 10 kronor, tredje halvtimmen 20 kronor och fjärde halvtimmen och längre kostar 40 kronor per påbörjad halvtimme. Göteborg har således en struktur för användaravgifter som premierar korttidsanvändning och de har även valt att skapa ett ekonomiskt incitament att koppla låncykeln till ett befintligt kollektivtrafikkort genom rabatter för användaren. Detta är en modell som återfinns i andra europeiska städer såsom Barcelona och Lyon. Att ha en gratis låneperiod, ofta på 30 minuter, gynnar de användare som lånar cykeln en kortare period, vilket enligt undersökningar är den vanligaste typen av resa med låncyklar.

Om cykeln inte återlämnas inom den maximala lånetiden eller cykeln skulle bli förstörd får den registrerade användaren ofta någon form av böter¹⁴. I Stockholm får varje användare låna en cykel upp till tre timmar i taget. Om cykeln återlämnas för sent så får användaren en prick, och efter tre prickar spärras kortet. Om något händer med cykeln under låneperioden uppmanas användaren kontakta operatörens kundservice, och om cykeln skulle bli stulen eller skadad så kan användaren bli ersättningsskyldig med upp till 800 kronor (citybikes.se).

Malmö erbjuder lån i en timme åt gången. Lämnas cykeln försent får användaren en prick och efter tre prickar spärras kortet.

I Göteborg är den sammanhängande hyrtiden begränsad till 24 timmar, efter det betraktas cykeln som stulen och användaren kan bli ersättningsskyldig med 2500 kronor.

¹⁴ Förutsättningar för ett låncykelsystem i Skåne, Malmö, Lund och Helsingborg, EU-projektet "Öresund som cykelregion" 2012

RAPPORT
2016-12-14Diarienummer
SL 2016-0239Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Kostnader för infrastruktur, material samt drift

Nedan presenteras en uppskattning av vilka typer av kostnader varje operatör behöver beakta och hur olika typer av kostnader förhåller sig till varandra. Informationen kommer till största del från OBIS- handboken (2011). Kostnaderna delas upp i två kategorier: "infrastruktur och material" och "driftkostnader".

Infrastruktur och material domineras av kostnader förknippade med stationsmaterial såsom cykelställ, låsteknologi, markarbete, och terminaler. Beräkningar från låncykelsystemet i Barcelona gav att denna del var 70 % av totala kostnader. Knappt 20 % av kostnaderna för infrastruktur och material var kostnaden för själva cykeln följt av verkstadsarbete och logistik (6 %), kommunikation (5 %) och administration (2 %).

Driftkostnaden uppges till störst del (30 %) komma ifrån omfördelning av cyklar, följt av underhåll av cyklar (22 %) och stationerna (20 %). Därefter tillkommer driftkostnader av back-end system (14 %), administration (13 %) och utbyten av cyklar och stationer (1 %). Hur stor andel som kommer från omfördelning påverkas av stadens topografi och även antalet uthyrningar, mer om detta under "geografiska komponenter".

Organisation- och finansieringslösningar

Låncykelsystem finansieras ofta med en kombination av finansieringslösningar såsom användaravgifter, reklam på cyklar och stationer, genom medel från privata aktörer såsom större företag eller från offentliga medel. Generellt är att ett låncykelsystem sällan eller aldrig är självfinansierat. Enligt OBIS- handboken (2011) varierar brukaravgifterna med mellan 10 % och 30 % av intäkterna mellan de olika städerna. En generell slutsats tycks vara att enbart användaravgifter kan sällan finansiera ett låncykelsystem utan användaravgifter behöver kompletteras med annan finansiering. Det vanligaste är att komplettera med reklamfinansiering, men även andra kompletterande finansieringslösningar finns exempel på.

Den organisationslösning som ligger till grund för låncykelsystemen i Stockholm, Göteborg och Lund är en tjänstekoncession med reklam som huvudsaklig finansiering av låncyklarnas system och drift. Tjänstekoncession innebär i detta fall att ett privat företag sköter driften av systemet och är den som i huvudsak utvecklar och driftar cyklarna, stationerna och administrerar kundtjänst och handhar användaravgifter. I utbyte får de tillgång till reklamutor i staden. Detta innebär att finansieringslösningen är baserad på reklamintäkter till en privat aktör. Tidigare rapporter pekar på att med teknikens fortsatta utveckling kan det finnas ökade möjligheter till nya former av reklamutor till användarna som kan bredda intäktsmöjligheterna. Detta kan tänkas ske genom

RAPPORT
2016-12-14Diarienummer
SL 2016-0239Infosäk. klass
K1 (Öppen)

digitala plattformar kopplade till lånecykelsystemet på cykeln (i form av skärmar på cykeln), eller i smartphones och surfplattor.¹⁵

Att en aktör får tillgång till reklamtytor som därigenom finansierar ett lånecykelsystem är inte den enda tänkbara lösningen. Ett alternativ kan vara sponsorfinansiering där en privat aktör går in med medel för att synas i lånecykelsystemet. Detta är dock avhängt av att kommunen eller regionen i fråga har den typen av aktör som kan tänka sig ha intresse och kapacitet att medverka till ett lånecykelsystem genom sponsring.

I Barcelona finansieras lånecyklarna av intäkter från gatuparkering och av användaravgifter och systemets drift sköts av ett lokalt parkeringsbolag.

Ytterligare en finansieringslösning är genom offentliga medel, till exempel skattemedel, men tidigare studier har pekat på vissa risker förenade med detta förfarande. Risker som lyfts i andra rapporter har att göra med att andra samhällstjänster kanske behöver nedprioriteras till förmån för lånecykelsystemet, vilket kan vara kontroversiellt.¹⁶

Geografiska faktorer

Denna del syftar till att identifiera geografiska komponenter som är viktiga att ta i beaktande i utformningen av ett lånecykelsystem. Det handlar om frågor om täthet, omfördelning av cyklar samt attraktiva lokaliseringspunkter och potentiella målpunkter.

För att ett lånecykelsystem ska vara så attraktivt som möjligt för användarna så behöver systemet ha en viss täthet. Ju tätare system desto bättre tillgänglighet och högre attraktivitet. Vilken storlek systemet bör ha är kopplat till det övergripande målet med att införa ett lånecykelsystem, områdets topografi och resmönster, vilka som är de huvudsakliga användarna (turister eller pendlare), samt ekonomisk kapacitet (hos operatören såväl som användaren). Vanligtvis täcker lånecyklarna framförallt de centrala delarna av en stad eller kommun. Detta då det är i centrum efterfrågan på lånecyklar är störst och om systemet finansieras med reklam är det de centrala delarna som har högst reklamvärde.¹⁷

Tidigare studier visar att täta system med ett högt antal cyklar är mer attraktiva än glesare system. Om systemet är stationsbaserat rekommenderas vanligen en stationstäthet på 10-16 stationer per kvadratkilometer.¹⁸ När det gäller avstånd mellan stationerna visar flera rapporter på ett avståndsintervall på 300-500

¹⁵ *Utredning om en framtida utvidgning av lånecykelsystemet i Göteborg*, Caroline Mattsson och Julia Emqvist, Trivector Traffic för Trafikkontoret, Göteborg stad, 2013

¹⁶ *ibid.*

¹⁷ OBIS, 2011

¹⁸ Bike Share Planning Guide, ITDP, 2013

RAPPORT
2016-12-14Diarienummer
SL 2016-0239Infosäk. klass
K1 (Öppen)

meter mellan varje station i stadskärnan medan det utanför stadskärnan kan vara lite längre avstånd mellan 500-900 meter.¹⁹ Generellt ser man alltså ett tätare stationssystem i de centrala delarna och ett mer utspritt, men fokuserat till vissa knutpunkter, utanför citykärnan.

I andra rapporter konstateras att de viktigaste faktorerna för en hög kundnöjdhet med lånecykelsystem är tillgången på cyklar samt att det finns tomma platser för att parkera lånecykeln. En aktiv hantering med att fördela om cyklar i lånesystemet är därför grundläggande för att tillgodose användarnas behov.²⁰

Enligt OBIS-handboken betonas att omfördelningsbehovet är störst i städer med en kuperad terräng. Städer med stora skillnader i höjd får en ojämn användning av lånecyklarna med stationer på högre höjd oftare blir startpunkten medan stationer på lägre höjd i större utsträckning blir målpunkt. Detta innebär att stationer belägna på högre höjd har ett behov av tillförsel av cyklar, och stationer på lägre höjd har snarare ett behov av bortförsel av cyklar.

Den mest förekommande målpunkten för lånecykelstationer är större kollektivknutpunkter där kollektivtrafik och lånecykel kan kombineras. Andra vanliga målpunkter som anses attraktiva utifrån ett lånecykelperspektiv är bostadsområden, handelsplatser, torg, idrottsplatser, turistmål (exempelvis camping- och badplatser) samt lokala centrum. I korthet är en attraktiv lokalisering en plats med stora flöden av resenärer passerar och där resenärer enkelt kan byta till andra typer av transportslag.

4.2 Kartläggning av befintligt lånecykelsystem i Stockholms län

I detta kapitel redovisas en kartläggning av det befintliga lånecykelsystemet i Stockholms län. Kartläggningen baseras på tidigare rapporter samt intervjuer med trafikplanerare, cykelplanerare eller motsvarande i tre av de kommuner²¹ som har infört dagens kommunöverskridande lånecykelsystem, en enkät till 17 kommuner som idag inte har något lånecykelsystem samt intervjuer med två operatörer²². Kapitlet inleds med en mer detaljerad presentation av hur dagens lånecykelsystem ser ut i Stockholms län. Här ingår beskrivningar av organisations- och finansieringslösningar samt en kartläggning av hur användningen av lånecykelsystemet ser ut. Därefter följer en diskussion om kommunernas motiv för att införa lånecyklar samt vilka framgångsfaktorer såväl som utmaningar som finns med det nuvarande systemet.

¹⁹ Benchmarking, 2008, OBIS, 2011

²⁰ OBIS, 2011

²¹ Stockholm, Solna och Sundbyberg, 2016

²² Keolis och Clear Channel, 2016

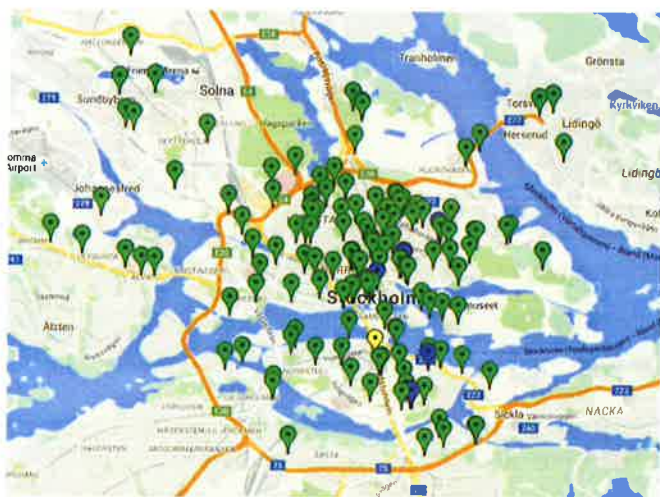
RAPPORT
2016-12-14

Diarienummer
SL 2016-0239

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

4.2.1 Dagens låncykelsystem i Stockholms län

I Stockholms län är det idag fyra kommuner som har ett låncykelsystem, Stockholm, Lidingö, Solna och Sundbyberg. Systemet kan ur användar- och operatörsperspektiv betraktas som ett samlat system och drivs sedan 2006 av operatören Clear Channel under namnet Citybikes, se karta på nästa sida. Låncykelsystemet i de fyra kommunerna omfattar sammanlagt omkring 140 stationer.



Figur 2. Karta över de låncykelstationer som drivs av Clear Channel i Stockholms län. Grön markering indikerar lediga cyklar och platser, gul markering indikerar endast lediga cyklar och blå markering indikerar inga cyklar i stationen (Källa: Citybikes).

4.2.2 Organisation och finansiering

Vad gäller roller och ansvar för låncykelsystem är det operatören som äger, driver och finansierar låncykelsystemet. Kommunens ansvar är att upplåta mark för stationerna. Låncyklarna har i huvudsak kommit tillstånd genom offentlig upphandling. Dock har Solna valt att inte upphandla, utan använder sig av markupplåtelser utifrån en principöverenskommelse med operatören.

Avtalen mellan respektive kommun och operatören omfattar en relativt lång tidsperiod, cirka 8-10 år (plus eventuella optioner om förlängning). Anledningen är att det bedöms negativt för användarna av låncyklar att behöva möta nya system mer frekvent. Stockholm stads avtal med Clear Channel löper ut år 2017.

Som nämnts tidigare täcker inte användaravgifterna låncykelsystemet varför annan finansiering är nödvändig. I Stockholm län sker detta genom reklamintäkter, vilket möjliggör en subvention av användaravgifterna.

RAPPORT
2016-12-14

Diarienummer
SL 2016-0239

Infosäk. klass
K1 (Öppen)



Bild 1. Clear Channels låncyklar under produktnamnet Citybikes (Källa: dagensmedia.se).

Kommunerna behöver på så sätt alltså inte själva bidra till finansieringen av låncyklarna med skattemedel. Exponeringen av reklamen är av största betydelse för låncykelsystemen. Stationsplatser där det är stora flöden av människor ger följaktligen högre intäkter och bättre lönsamhet i låncykelsystemet i den mån reklamytor samlokaliseras med stationerna. Utvecklingen går dock mot att placeringen av reklamytor i större utsträckning frikopplas från lokaliseringen av stationer.

Till följd av reklamexponeringens centrala betydelse är det, enligt intervjuade operatörer, lättare att få lönsamhet i låncykelsystemen i en större stad.

4.2.3 Användning och attraktiv lokalisering i Stockholms län

I de kommuner som har låncykelsystem idag ökar antalet lån kraftigt. Enligt en undersökning från KTH ökade antalet lån mellan 2008 till 2011 från 850 lån per dygn till 3 300, en genomsnittlig årlig ökning med 57 %²³.

Vem är det då som använder låncyklar och varför väljer de låncykel? I ett antal internationella studier framkommer det att bekvämlighet är ett av de viktigaste motiven till att använda låncykel. Andra motiv är att slippa cykelunderhåll och cykelstöld. De flesta som använder låncyklar är yngre hög- och medelinkomsttagare med högre utbildning.²⁴ Exakta förhållanden för

²³ Stockholms hyrcyklar – vad har hänt på 5 år? Tom Petersen, KTH, ppt 2011

²⁴ Nya tjänster för delad mobilitet. Rapport 2016:15, Trafikanalys, 2016.

RAPPORT
2016-12-14Diarienummer
SL 2016-0239Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Stockholms län har inte studerats inom ramen för denna utredning, men det kan antas att Stockholms läns låncykelresenärer uppvisar en liknande struktur.

I Stockholms stad var det år 2015 10 000 säsongskort och lika många 3-dagarskort. Enligt kommunen är det främst boende inom kommunen som använder säsongskorten och turister som använder 3-dagarskort. I en studie från KTH kartlades var länets låncykelanvändare var bosatta. Fler än hälften av användarna var bosatta i Stockholms innerstad, en dryg tredjedel var bosatta inom länet och kvarvarande 5 % var bosatta utanför länets gränser²⁵.

I Stockholm är den typiska låncykelturen relativt kort. Den genomsnittliga utlåningstiden per resa är 27 minuter enligt operatören Clear Channel. I de befintliga lånesystemen i Stockholms län idag är det operatören som sköter all uppföljning och statistik av hur cyklarna används. Exempel på indikatorer som följs upp är antal resor, antal resenärer samt hur användningen av låncykelsystemet skiljer sig mellan årstider.

När det gäller lokalisering av låncykelstationerna påpekar operatörerna att de mest attraktiva lokaliseringarna är platser där många människor passerar. En vanlig placering är således i stadskärnan, nära kollektivtrafiken, vid arbetsplatser och andra platser där det rör sig mycket människor. En aspekt att beakta i relation till attraktivitet är omfördelning av cyklar och hur detta behov ändras över dygnet. Under morgonrusning och eftermiddagsrusning (pendlingstider) är det önskvärt med cyklar vid stationer och vid arbetsplatser och skolor. Mitt på dagen är det vanligare med turistcykling med delvis andra målpunkter såsom bad, sevärdheter eller kultur. När pendlingen byter riktning byter också systemets start- och målpunkter vilket ställer krav på omfördelningen av låncyklarna. Operatören Clear Channel har ett krav på att det hela tiden ska finnas minst en cykel vid varje station samt minst en plats för återlämning vid varje station. Operatören har därför sex bilar som på heltid kör runt och omfördelar cyklar så att detta krav uppfylls.

4.2.4 Kommunernas motiv för låncyklar

I Stockholm stad initierades låncykelsystemet år 2006 bland annat för att möta upp mot kommunens dåvarande miljöprogram och målet om att "andelen personer som cyklar inom Stockholms innerstad skall öka och därmed minska utsläppen av växthusgaser". I en utvärdering år 2010 konstaterade staden att projektet hade varit en framgång i och med att användningen av låncyklarna hade ökat i takt med att cykelnätet byggdes ut.²⁶ Däremot var antalet stationer

²⁵ Stockholms hyrcyklar – vad har hänt på 5 år? Tom Petersen, KTH, ppt 2011

²⁶ Slutrapport för projekt inom Miljömiljarden, Stockholm stad. B66 Låncykelsystem i Stockholms innerstad och vissa närförorter. Trafikkontoret Stockholm stad, 2010-02-12.

RAPPORT
2016-12-14Diarienummer
SL 2016-0239Infosäk. klass
K1 (Öppen)

och cyklar lägre än ursprungligen planerat. Problemen med att nå målen var framförallt att få tillgång till stadens mark. I stadens nuvarande framkomlighetsstrategi handlar ett åtgärdsförslag om "Utbyggnad av låncykelsystemet" som verkar gentemot målen att fler åker cykel (ökad kapacitet), resenärers nöjdhet (förbättrad framkomlighet) och biltrafikens omfattning (minimera negativa effekter). Staden menar att låncykelsystemet utgör ett flexibelt komplement till kollektivtrafiken för många resor.

För Lidingö uppges att ett viktigt motiv för att införa låncyklar att förbättra förbindelsen mellan kommunen och Stockholm stad genom de tre stationerna vid Baggeby, Torsvik och i centrum.²⁷

Solna anger i sin cykelplan att ett ökat cyklande har miljömässiga fördelar, är hälsobringande samt bidrar till ökad trivsel och trygghet. Mot bakgrund av en stark tillväxt vill kommunen utöka antalet låncykelstationer till att omfatta samtliga stora målpunkter i Solna. Målsättningen för lokala såväl som regionala resor bör enligt kommunen vara att resor med cykel ska utgöra 20 %.

Även i Sundbyberg kommun motiveras låncykelsystemet med att det bedöms bidra till ökat cyklande, är bra för miljön samt att det bidrar till framkomligheten.

Av de intervjuer som har genomförts med kommuner som har låncykelsystem idag tycks uppföljning av system, kundnöjdhet och måluppfyllelse sakna prioritet hos kommunerna. En möjlig orsak till svaret är att Sverige ingick i OBIS-projektet och utvärderades därigenom.

4.2.5 Framgång och utmaningar i befintligt system

Användningen av låncyklar i Stockholms län har stadigt ökat över tid. Detta tyder på att låncyklar har blivit ett alltmer etablerat koncept. Sett från antalet användare kan man se det befintliga systemet som en framgång. Från intervjuerna lyftes utmaningar med det befintliga systemet och det har främst att göra med marktillgång och utbyggnad av befintliga system.

En återkommande utmaning avseende låncykelsystem är tillgången till mark. Vissa kommuner önskar i intervjuerna att det gick fortare att bygga ut låncykelsystemet, men ser alltså en utmaning i att hitta passande platser då det är stor konkurrens om gatumarken. I Stockholm stads framkomlighetsstrategi konstateras att "I områden där lämpliga platser är svåra att identifiera ska nyttjande av bilparkeringsplatser övervägas, förutsatt att trafiksäkerheten eller framkomligheten inte påverkas negativt". Från operatörernas perspektiv är frågan om att utöka antalet stationer en viktig fråga. Operatörerna tar emot synpunkter från användarna via kundtjänst och sociala medier. Enligt

²⁷ www.lidingo.se

RAPPORT
2016-12-14Diarienummer
SL 2016-0239Infosäk. klass
K1 (Öppen)

intervjuerna rör de vanligaste synpunkterna utbyggnad av systemen, det vill säga önskemål om fler stationer, tillgängliga cyklar samt lediga cykelställ i alla stationer. För att operatörerna ska kunna möta dessa synpunkter betonas vikten av att möjlighet för systemet att växa genom att till exempel på förhand säkra bygglov för en utbyggnad. Olika strategier för hur ett system kan byggas ut presenteras i bilaga 1.

4.3 Förutsättningar för ett regionalt lånecykelsystem - resultat från enkät- och intervjustudien

Detta avsnitt belyser hur kommunerna i länet som idag inte har något lånecykelsystem ser på förutsättningarna för att etablera någon form av lånecykelsystem samt inställning till ett eventuellt regionalt lånecykelsystem. Frågeställningarna handlar om vilka förutsättningar och förväntningar som finns beträffande dels själva lånecykelsystemet i sig, dels om hur ett sådant samarbete mellan berörda aktörer bör utformas.

I detta kapitel presenteras en sammanställning av studiens intervjuer och enkäter²⁸ till trafikplanerare eller cykelplanerare och operatörer verksamma i Stockholm län. Sammanställningen syftar till att ge en bild av framför allt kommunernas men även operatörernas intresse, förutsättningar, förväntningar, motiv och drivkrafter samt övriga viktiga utvecklingsaspekter för ett lånecykelsystem i Stockholm län. I kapitlet redovisas de synpunkter som respektive svarande framfört utan att dessa analyseras närmare i relation till trafikförvaltningens framtida roll kopplat till lånecyklar. Denna roll analyseras i efterföljande kapitel. För att fånga kommunernas och operatörers uppfattning om ett framtida lånecykelsystem har följande övergripande teman diskuterats i enkät- eller intervjuform.

- *Kommunernas intresse för att införa ett lånecykelsystem*
- *Förutsättningar hos respektive kommun och operatör för ett lånecykelsystem*
- *Motiv och drivkrafter hos respektive kommun och operatör*
- *Övriga utvecklingsaspekter kommunerna och operatör betonar för att skapa en bra process och produkt kring ett framtida lånecykelsystem*

4.3.1 Kommunernas intresse för att införa ett lånecykelsystem

Överlag är kommunerna positiva till ett införande av ett lånecykelsystem. Av de intervjuade kommunerna som idag inte har något lånecykelsystem ser alla utom en (16/17) potential i lånecykelsystem. I hälften av dessa kommuner är också

²⁸ Se bilaga 2 för enkätfrågor

RAPPORT
2016-12-14Diarienummer
SL 2016-0239Infosäk. klass
K1 (Öppen)

frågan om ett eventuellt införande uppe för diskussion. Kommunerna anser att ett större mer omfattande system skulle vara bra så att resenärerna kan nå platser även utanför stadskärnan samt andra kommuner. Det anses följaktligen positivt för pendlingen med ett regionalt låncykelsystem.

En kranskommun menar att ett regionalt låncykelsystem skulle vara intressant med tanke på att kommunen har långa avstånd till andra regiondelar och att det inte alltid är tillåtet att ta med cykel på pendeltågen. En annan kommun ser ett stort behov av låncyklar i samband med planer på ett regionalt cykelstråk via en kustled för att få till mer turistcykling. En kommun kommenterar däremot att de har genomfört en enkätundersökning som visar på begränsat intresse för låncyklar och att det följaktligen i dagsläget inte finns något behov av att införa låncykelsystem i kommunen.

4.3.2 *Synpunkter på stationernas lokalisering*

De kommuner som uttrycker ett intresse för ett regionalt låncykelsystem är överens om att placeringen av stationerna bör vara nära kollektivtrafikknutpunkter. Även operatörerna framhåller i intervjuerna vikten av en lokalisering nära där resenärer naturligt byter färdmedel. Skolor, badplatser, idrottsplatser, sjukhus, bostadsområden och kommuncentrum är platser som också nämndes av kommunerna som tänkbara platser för lokalisering av låncykelsystem.

En viktig aspekt av lokalisering är tillgången till mark. Markfrågan har tidigare i denna rapport lyfts som en utmaning vid införandet av ett låncykelsystem. När kommuner utan befintligt låncykelsystem fick frågan hur förutsättningarna ser ut för att bereda plats och ge bygglov till stationer i olika områden svarade nästan 75 % att det finns god möjlighet idag eller relativt bra möjlighet inom 1-3 år för att ge bygglov vid kommuncentra och större kollektivtrafikknutpunkter, resterande svarade vet ej eller svårt att uppnå inom 3 år.

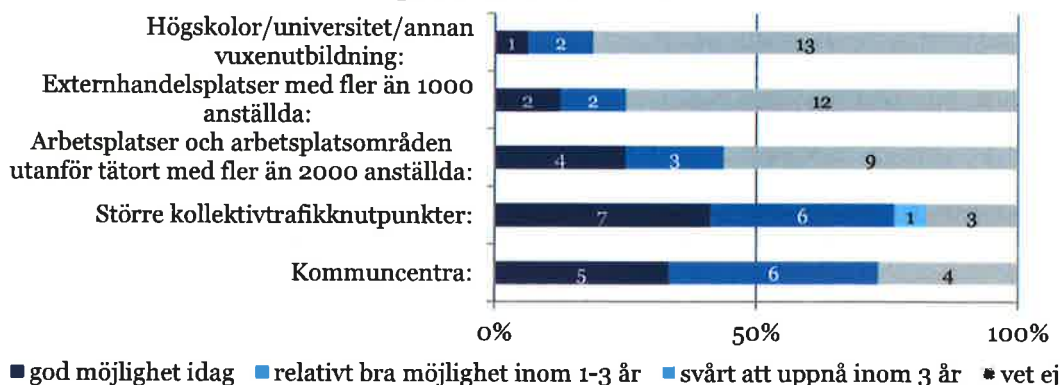
Vid universitet, högskola och annan vuxenutbildning samt externhandelsplatser svarade ungefär 20 % att det är god möjlighet idag eller relativt bra inom 1-3 år, resterande svarade vet ej. Vid arbetsplatser och arbetsplatsområden är det drygt hälften som svarar att de inte vet hur förutsättningar för etablering av låncykelstationer ser ut, och resterande tror att möjligheten är god idag eller relativt god inom 1-3 år (se diagram på nästa sida).

RAPPORT
2016-12-14

Diarienummer
SL 2016-0239

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Vid ett eventuellt införande av ett låncykelsystem, hur ser förutsättningarna ut för att bereda plats/ge bygglov vid olika platser i er kommun?



Figur 3. Svar från kommuner utan befintligt låncykelsystem.

Vid utbyggnad av låncykelsystem som det i Stockholm krävs inte bygglov för själva låncykelstationen, men däremot för den reklamvitrin som vanligtvis finns i anslutning till stationen.

En kommun kommenterar att frågan om bygglov i enkäten var svår att svara på eftersom alla bygglov prövas individuellt utifrån sina egna förutsättningar. Möjligheterna till bygglov beror enligt kommunen på utformningen av cykelstationen. Vid de tillfällen då det krävs bygglov är kommunens uppfattning dock att det oftast går att lösa relativt fort, speciellt i närhet av större kollektivtrafikknutpunkter. Stockholms kommun påpekar att bygglovsprocessen alltid är besvärlig och tar tid, och att det var särskilt svårt i början när systemen var nya eftersom det då inte fanns någon struktur för detta. De har arbetat internt med bygglovshantering kopplat till låncyklar, så upplevelsen är att det blivit något lättare med åren.

Enligt operatörerna är det svårt att få bygglov och handläggningstiden ofta lång. På vissa platser är det svårare än andra att hitta lämplig mark. En operatör lyfte möjligheten att avsätta ytor på bilparkeringar som ett sätt att tillskapa plats för låncykelstationer.

4.3.3 Förväntningar på kombinationsresor

Kommunerna är tydliga med att det ska vara smidigt och enkelt att kombinera låncykel och kollektivtrafik, till exempel genom gemensamma betal lösningar. Kommunerna menar att utformningen av betalsystem och integrering av information, såsom reseplaneraren, är aspekter som skulle underlätta för resenären att kombinera kollektivtrafik och låncykel. Till exempel efterfrågas

RAPPORT
2016-12-14

Diarienummer
SL 2016-0239

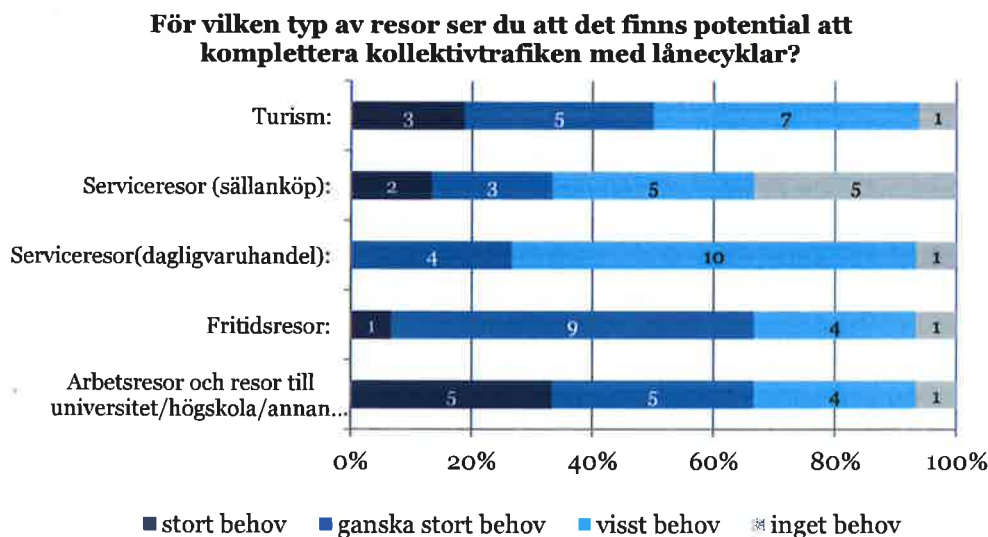
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

möjligheten att köpa ett färdbevis för hela resan direkt och gärna att detta kombineras med en integrering av låncyklar med andra informationskanaler om resvägar, lediga platser och cyklar samt restider.

Om betalsystemen skulle komma att integreras mellan låncykelsystemet och SL:s system, pekar Stockholms stad på att detta riskerar att försvåra för turister som vill använda låncyklarna. Om det skulle bli aktuellt med en integrering med SL:s betalsystem får detta inte, ur Stockholms stads perspektiv, försvåra möjligheterna att vid själva lånetillfället använda vanligt betalkort.

4.3.4 Förväntad användning i regionalt låncykelsystem

När kommunerna utan befintligt låncykelsystem får frågan vilka typer av resor de tror har potential att komplettera kollektivtrafiken med låncyklar är det nästan 70 % (10/15) av kommunerna som ser stort eller ganska stort behov för arbetsresor och resor till universitet, högskolor och annan vuxenutbildning, samt fritidsresor. Endast en av kommunerna svarar att det inte ser något behov alls av låncyklar för dessa resor. Även för serviceresor inom dagligvaruhandel och turism ser kommunerna ett stort, ganska stort eller visst behov till komplettering av låncyklar. För serviceresor som innefattar sällanköp är det en tredjedel av kommunerna som inte ser något behov alls av låncyklar, resterande svar varierar mellan stort, ganska stort och visst behov (se diagram nedan).



Figur 4. Svar från kommuner utan befintligt låncykelsystem.

RAPPORT
2016-12-14

Diarienummer
SL 2016-0239

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

På ett mer övergripande plan att attrahera användare till låncyklarna ser flera kommuner det som en utmaning. De efterlyser därför en tydlig process vid ett införande av ett låncykelsystem. Information kopplat till införande av ett regionalt låncykelsystem är som en kommun skriver "a och o". Samtidigt påpekar några kommuner att möjligheten att öka resandet med cykel också hänger ihop med utvecklingen av cykelinfrastrukturen i stort.

4.3-5 *Möjliga för- och nackdelar med ett regionalt låncykelsystem*

Bland kommunerna som svarat ses flera fördelar med att införa ett regionalt låncykelsystem. I denna del fick varje respondent svara med frisvar om deras uppfattning om för- och nackdelar med ett regionalt låncykelsystem, svaren redovisas i text nedan samt i tabell 1.

Jämfört med ett lokalt låncykelsystem ses ett regionalt system ha potential att skapa ett sammanhängande system där resenären kan ta sig längre sträckor utan att behöva återvända till samma plats där cykeln lånades. Det bedöms praktiskt om användaren skulle kunna resa över kommungränser med ett och samma abonnemang eller motsvarande. Ett regionalt system medför enligt kommunerna en större flexibilitet och bidrar till att regionen upplevs som "mindre". Förutsatt att cykelstationerna lokaliseras i nära anslutning till kollektivtrafik skulle ett regionalt system bli både mer attraktivt och mer effektivt för pendelresenärer då de kan röra sig mellan flera kommuner i länet. Ett regionalt låncykelsystem anses således kunna möjliggöra kort- såväl som långväga cykelresor. Några kommuner lyfte fram en eventuell möjlighet att ta med låncykeln på tåget som en potentiell fördel för resenären. En kommun påtalar dock att en förutsättning för ett regionalt låncykelsystem är att regionala cykelstråk genomförs.

Vad gäller stadsmiljö ser kommunerna i huvudsak positiva effekter av ett låncykelsystem. Om ett ökat användande av låncyklar skulle leda till ett minskat behov av bil kan det i sin tur ge upphov till yteffektivare transporter, minskat tryck på infartsparkeringar, bättre tillgänglighet samt att skapa en tilltalande cykelkultur. Beträffande positiva effekter nämns även bättre folkhälsa, ytterligare service, hållbara resor och bättre tillgänglighet. De svarande påpekar också att låncykelsystemet kan innebära att resenären inte behöver köpa egen cykel eller vara orolig för att cykeln ska bli stulen eller gå sönder.

En negativ effekt som kommuner framhäver är att stationerna tar plats och kan förfula stadsmiljön. Ytterligare negativa effekter som kommunerna nämner är osäkerhet kring tillgänglighet på cykelplats vid återlämning samt att för mycket reklamplatser kan ha en inverkan både på stadsmiljön och på invånarnas attityd till låncyklarna.

RAPPORT
 2016-12-14

 Diarienummer
 SL 2016-0239

 Infosäk. klass
 K1 (Öppen)

I tabellen nedan sammanfattas positiva och negativa effekter som har nämnts i enkäten. Vissa effekter återfinns för både staden/regionen och invånarna.

Tabell 1. Kommunernas bedömning av förväntade positiva och negativa effekter till följd av låncykelsystem

Effekter på	+	-
Staden/regionen	Ökad tillgänglighet inom regionen (regionförstoring) Minskad andel bilresor Yteffektivare transporter Staden kan bli mer levande Komplement till kollektivtrafik Komplement till privatbilism Skapar en välbehövlig cykelkultur	Förfular stadsmiljön Stationerna tar plats Kan bli för mycket reklam
Resenärer	Cykelpendling över kommungränser Minskar behovet av bil Smidigare med in- och utpendling Bättre folkhälsa Ökar tillgängligheten Slippa äga en egen cykel "Hela-resan-perspektiv" Komplement till kollektivtrafik Komplement till privatbilism Underlättar valet att välja hållbara transportmedel	Osäkerhet i om det finns cykel/cykelparkering ledig Kan bli för mycket reklam

4.3.6 Kommunernas drivkrafter för att införa ett regionalt låncykelsystem

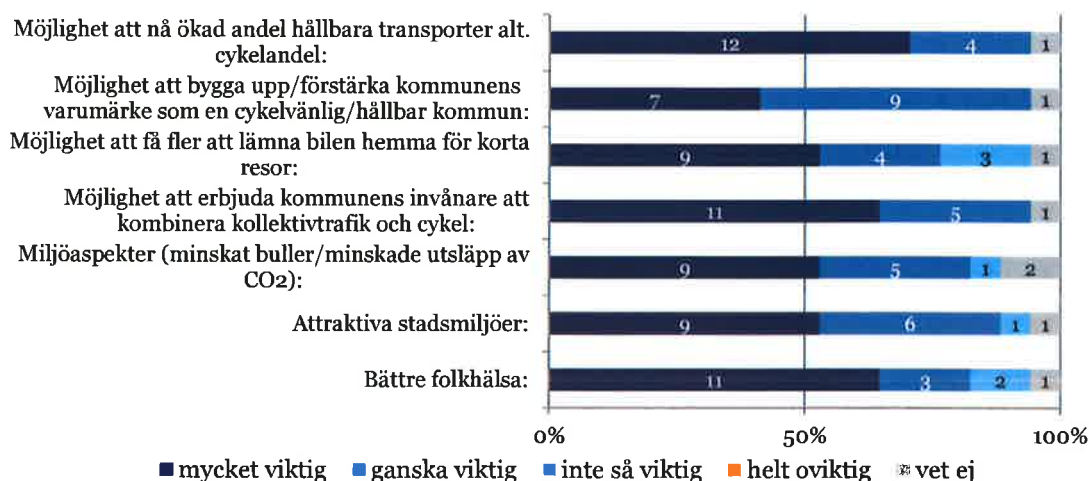
Utöver att svara fritt på frågan om för- och nackdelar (se föregående avsnitt) fick kommunerna även svara på hur viktiga ett antal fördefinierade aspekter är för kommunen kopplat till ett regionalt låncykelsystem. Samtliga aspekter tillmättes relativt stor betydelse (mycket eller ganska viktig), se diagram nedan.

RAPPORT
2016-12-14

Diarienummer
SL 2016-0239

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Hur viktiga är följande aspekter för er kommun?



Figur 5. Svar från kommuner utan befintligt lånecykelsystem.

När kommunerna därefter fick välja ut två av effekterna i diagrammet ovan framkom att de främsta motiven till ett införande av ett regionalt lånecykelsystem är att öka andelen hållbara transporter/cykelandel, möjlighet att erbjuda en kombination av kollektivtrafik och cykel samt möjlighet att få fler att lämna bilen hemma för korta resor.

4.3.7 Synpunkter på organisation och finansiering

Ett regionalt lånecykelsystem kan komma att involvera många aktörer och flera kommuner efterfrågar en samordnande regional aktör, bland annat för att samarbetet mellan aktörerna ska kunna fungera smidigt. Flera kommuner vill ha en utpekad aktör att vända sig till som hanterar och överblickar hela det regionala lånecykelsystemet.

Något som kommunerna ser som en stor utmaning är att åstadkomma en gemensam syn på syfte, planering och genomförande av ett regionalt lånecykelsystem. En proaktiv hantering bedöms nödvändig. Beroende på vilken utbyggnadsstrategi som väljs är det också viktigt att få med alla berörda kommuner i samarbetet så att det inte uppstår "glapp" i lånecykelsystemet²⁹. Kommunerna understryker också att det bör vara "samma system i alla systemets delar" för att lånecykelsystemet verkligen ska uppfattas som en gemensam regional satsning.

²⁹ Se bilaga 1 för en genomgång av olika utbyggnadsstrategier

RAPPORT
2016-12-14Diarienummer
SL 2016-0239Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Vidare lyfter kommunerna att en tydlig ansvarsfördelning i planeringsskedet måste till. Bland annat behöver beslutsunderlag tas fram för vidare förankring och beslut på politisk nivå hos de deltagande kommunerna. Ytterligare en synpunkt är att tidplanen för införande måste vara realistisk och fungera i ordinarie budgetprocesser.

Några av de kommuner som idag inte har låncykelsystem undrar hur ett regionalt låncykelsystem skulle finansieras. En kommun menar att det kan vara svårt att motivera en satsning på ett regionalt system samtidigt som trafikförvaltningen har skurit ner på busstrafiken i vissa kommuner. Vissa kommuner uttrycker även skepsis mot reklamfinansiering och betonar vikten av en noggrann reglering av detta i avtal.

I dagens låncykelsystem i Stockholm sker finansiering genom att reklamutor tillgängliggörs på så kallade reklamvitriiner. Stockholm stad menar att det är reklamen som gör att byggloven ibland inte går igenom. Om en kommun vill ha en låncykelstation där det är mindre lönsamt med reklam bör möjligheten att separera reklamen från stationen övervägas³⁰.

Operatörerna påpekar att det krävs en bra dialog och tät kontakt med beställaren under hela implementeringsprocessen för låncykelsystem. Här råder dock olika syn mellan vissa kommuner och operatörer om i vilken grad operatören ska kunna påverka placeringen av låncykelstationer. En kommun menar att det i avtalet är viktigt att reglera om kommunens självbestämmande gentemot operatören i denna fråga. Operatörerna däremot ser att deras praktiska erfarenheter från att drifva låncykelsystem är viktiga att beakta i utformning och lokalisering.

Vad gäller ett eventuellt regionalt låncykelsystem bedömer operatörerna att det är smidigast med en gemensam upphandlingsnod, och att parterna tidigt kommer överens om hur samarbetet ska se ut. De två intervjuade operatörerna bedömer att det är mest lämpligt om det regionala låncykelsystemet förvaltas av ett och samma företag. Med olika låncykelsystem inom ramen för den regionala satsningen kan det bli svårt att logistiskt hantera flöden och fördelning av cyklar på ett effektivt sätt. Med olika system/operatörer mellan kommuner kan det också ställas större krav på att låncykeln måste återlämnas på den plats där den lånades, vilket är begränsande för användarna. Genomströmningen av låncyklar och volymen i systemet i stort påverkar även lönsamheten för operatörerna.

³⁰ Intervju med Stockholms kommun, 2016-06-17.

RAPPORT
2016-12-14

Diarienummer
SL 2016-0239

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

4.3.8 Sammanfattning av enkät- och intervjustudien

- 1) Användningen av låncyklar har ökat genom åren och befintligt låncykelsystem har blivit alltmer etablerat.
- 2) Bland de kommuner som har svarat på enkäten och intervjuerna har merparten en positiv inställning till att delta i ett regionalt låncykelsystem.
- 3) Flera kommuner anger att en ökad andel hållbara resor är drivkraften i en eventuell satsning på ett låncykelsystem.
- 4) Kommunerna anser att ett regionalt låncykelsystem bör ha en tydlig samordnande organisation som har överblick över hela systemet och som säkerställer en tydligt grundad ansvarsfördelning mellan aktörer.
- 5) Inom de kommuner som idag har låncykelsystem sker en begränsad uppföljning av hur systemen fungerar samt vad användarna anser. Operatören har däremot uppföljningssystem som kommunen får ta del av.
- 6) Det är viktigt att säkerställa kommunernas deltagande så att det inte uppstår luckor i reskedjorna för de regionala låncyklarna, dvs. systemperspektiv är nödvändigt. Systemet kan dock byggas ut etappvis.
- 7) Hantering av bygglov och tillgång till passande mark kan vara en begränsande faktor som är viktig att hantera.
- 8) Det finns bland kommunerna en efterfrågan på att ett regionalt låncykelsystem integreras med kollektivtrafikens biljett- och betalssystem och informationskanaler.

5 Utredning av inriktningar för TF: s roll

5.1 Förutsättningar

I detta avsnitt görs en närmare beskrivning av fyra skilda inriktningar. Inriktningarna har tagits fram med utgångspunkt av de förutsättningar som presenterades i avsnittet *Bakgrund och förutsättningar* samt de uppsatta målen i utredningen. Omvärldsanalysen och resultatet av enkät- och intervjustudien som presenterades i avsnitt fyra har också varit vägledande i framtagandet av inriktningarna. Några viktiga förutsättningar nedan är värda att upprepas:

- Trafikförvaltningen ska inte äga stationer och cyklar i ett låncykelsystem
- Trafikförvaltningen äger inte marken och därmed inte reklamytorna. Det gör däremot kommunerna.
- Låncyklar avser kortare cykelresor och kan vara en förlängning av kollektivtrafiken. Längre resor görs med egen cykel.
- Önskemål om att ett regionalt låncykelsystem ska fungera över kommungränser
- Stockholm stad kommer under sommaren 2017 upphandla en ny tjänstekoncession för ett reklamfinansierat låncykelsystem med giltighet från 2018. Sannolikt ansluter några intilliggande kommuner till Stockholms låncykelsystem som fallet är idag.

I trafikförvaltningens rapport "Utvärdering av kombinationsresande med cykel och kollektivtrafik" (SL 2014-2807) redovisas överväganden om organisationsstruktur och finansieringslösningar för ett regionalt låncykelsystem. De organisationsmodeller som där övervägs, delas in i två huvudkategorier utifrån vilken roll trafikförvaltningen skulle kunna ha i ett låncykelsystem:

- a) Trafikförvaltningen som regional samordnare – decentraliserad utbyggnad
- b) Trafikförvaltningen som huvudman, ägare och systemförvaltare – centraliserad utbyggnad

Mot bakgrund av de förutsättningar som ovan redovisas i punktform, har trafikförvaltningen beslutat att avgränsa analysen i denna rapport till alternativ a), dvs. en decentraliserad utbyggnad där trafikförvaltningen har rollen som regional samordnare.

RAPPORT
2016-12-14

Diarienummer
SL 2016-0239

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

5.2 Beskrivning av studerade inriktningar

I utredningen analyseras fyra skilda inriktningar. Den första inriktningen beskriver tillgängliggörande av SL:s system för betalning, biljetter och information vid kombinationsresor med låncykel och kollektivtrafik. De tre andra inriktningarna beskriver olika organisationsformer för ett regionalt låncykelsystem. De fyra inriktningarna analyseras var för sig, men är inte sinsemellan exkluderande. Två eller flera av inriktningarna skulle kunna vara komplementära.

Inriktningarna är följande:

- a) *Tillgängliggörande av SL:s system för betalning, biljetter och information*
- b) *Regional tjänstekoncession*
- c) *Upphandling av ramavtal för kommunerna att avropa tjänster från*
- d) *Subventionering av lokala låncykelsystem som inte bedöms vara kommersiellt bärkraftiga*

Nedan beskrivs dessa inriktningar kortfattat. I kapitel 6 görs en konsekvensbedömning av respektive inriktning och i kapitel 7 redovisas en samlad bedömning.

5.2.1 *Tillgängliggörande av SL:s system för betalning, biljetter och information*

I utredningens kartläggning av intresset för låncykelsystem bland kommunerna i Stockholms län har framkommit att flera kommuner anser att betalsystemet är en viktig aspekt att beakta vid införande av ett regionalt låncykelsystem. En så smidig och enkel betalning som möjligt efterfrågas av kommunerna, exempelvis genom SL Access-kortet. Likaså har en integrering av låncykelsystem med SL:s reseplanerare lyfts fram som eftersträvansvärt.

En inriktning för trafikförvaltningens roll som bör analyseras närmare, är därmed tillgängliggörande trafikförvaltningens system (infrastruktur) för betalning och information och en sammankoppling av dessa med ett eller flera låncykelsystem.

Detta vore motiverat av syftet att gagna kombinationsresor och därmed åstadkomma en förlängning av kollektivtrafiken. En sammankoppling förutsätter att vissa krav ställs från trafikförvaltningens sida på operatören av låncykelsystem för att uppnå samma syften. Detta gäller oavsett om det är trafikförvaltningen eller kommuner som upphandlar uppbyggnad och drift av låncykelsystem.

Det ska betonas att betalning, biljetter och information hanteras i skilda system och därmed kräver separata överväganden. Interaktionen mellan

RAPPORT
2016-12-14Diarienummer
SL 2016-0239Infosäk. klass
K1 (Öppen)

lånecykelsystem och trafikförvaltningens olika system kan ske genom ett eller en kombination av följande alternativ:

- ett integrerat betalsystem (genom SL Access)
- identifikation med hjälp av någon eller flera av biljettbärare (t.ex. SL Accesskortet eller mobilbiljettsystem)
- information om lånecykelsystem (stationsplaceringar, lediga cyklar etc.) i SL:s informationskanaler, t.ex. reseplaneraren

5.2.1.1 *Integrering av betalning och biljett*

En möjlig inriktning är att integrera SL:s betal- och/eller biljettsystem i lånecykelsystem för att förenkla för resenärerna att kombinera lånecykel och kollektivtrafik. Ur ett resenärsperspektiv kan betalning och biljetter förefalla att vara direkt och oskiljaktigt sammankopplade. Men det är i detta sammanhang viktigt att skilja på biljettlösningar och betallösningar.

Biljettsystem och betalsystem är i grunden två olika typer av system där biljettsystem skapar, distribuerar och validerar biljetter samt tar hand om regelverk och affärsreglerna kring biljetterna ur ett systemperspektiv. Biljettsystemen är grunden för intäktssäkring genom säkra biljettlösningar. Betalsystem möjliggör att kunden kan betala för sin resa och säkerställer intäkter genom att möjliggöra exempelvis säkra betallösningar. Systemen är i vissa fall separerade från varandra men ibland är de kombinerade i tjänsteleveransen.

För köp och validering av biljett använder SL i dag två separata biljettsystem: SL Access och mobilbiljettsystemet.

5.2.1.2 *Integrering av information*

SL:s olika informationskanaler spelar en central roll för möjligheterna till kombinationsresor med ett eller flera trafikslag. Dessa kanaler innefattar såväl SL:s hemsida och app som skyltar och kartor på stationer och hållplatser.

SL:s reseplanerare underlättar för resenärer att planera sin resa med uppdaterad information om SL:s trafik i realtid. Reseplaneraren har bl.a. en kartfunktion gör det lätt att hitta till närmaste hållplats och jämföra resvägar.

I dagsläget redovisar reseplaneraren viss information utöver den om SL-trafiken som t.ex. skärgårdstrafiken med Waxholmsbolagets båtar. Det finns ingen reseplanering för cykel i SL:s reseplanerare idag, men utredning pågår för närvarande gällande cykelvägar i reseplaneraren.

En möjlig inriktning för trafikförvaltningen är att medverka till en integrering av lånecykelsystem med SL:s informationskanaler, i första hand reseplaneraren,

RAPPORT
2016-12-14

Diarienummer
SL 2016-0239

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

där information om placering av låncykelstationer, status för lediga platser och cyklar samt beräknad tidsåtgång för att cykla en viss sträcka samkörs med information om kollektivtrafiken. Ett annat alternativ är att resenären länkas vidare till cykeloperatörens hemsida från reseplaneraren för realtid och bokning.

5.2.2 Regional tjänstekoncession

Med en regional tjänstekoncession avses här en koncession för ett låncykelsystem som omfattar hela eller delar av länet och som trafikförvaltningen skulle upphandla.

En tjänstekoncession innebär att ett företag åtar sig att ansvara för en verksamhet där ersättningen för åtagandet utgår i form av en rätt att ta betalt av allmänheten för utnyttjandet av tjänsterna. Rätten att ta betalt av allmänheten kan i tjänstekoncession ske i kombination med ersättning från det offentliga, men det förutsätter att leverantören ska ta den ekonomiska risken för tillhandahållandet av tjänsten.

Tjänstekoncessioner är inte upphandlingspliktiga enligt lagen om offentlig upphandling. Dock gäller grundläggande EU-rättsliga principer även vid anskaffning av en tjänstekoncession, t.ex. en skyldighet att lämna insyn för att garantera att en upphandling av en tjänstekoncession är öppen för konkurrens och att förfarandet är opartiskt. Lagstiftningen på området är föremål för översyn och kan komma att förändras under 2017, dock inte på ett sätt som förväntas påverka bedömningarna i denna rapport.

5.2.2.1 Koncession med reklamfinansiering

Dagens låncykelsystem i Stockholm, Göteborg, Malmö och Lund har upphandlats som tjänstekoncessioner i respektive kommun. I samtliga dessa fall utgörs operatören av företag som tillhandahåller ett komplett låncykelsystem i utbyte mot rättigheten att utnyttja allmän markplats för uppsättning av reklamannonser och försäljning av reklamtytor.

I befintliga system bygger koncessionen på avtal mellan kommunen och operatören där omfattningen av systemet (antal cyklar och stationer) specificeras liksom antalet reklamtytor. I varierande grad har i avtalen angetts på vilka platser eller i vilket område utbyggnaden ska ske.

En regional tjänstekoncession, i meningen en koncession för ett låncykelsystem som omfattar hela eller delar av länet, skulle innebära att trafikförvaltningen definierar omfattning och inriktning för utbyggnad av systemet. På motsvarande sätt behöver trafikförvaltningen i en sådan upphandling kunna erbjuda ett visst antal reklamtytor med en viss spridning och placering i respektive kommun. Eftersom det är kommunerna som har marken innebär det att de har reklamtytorna. Avsiktsförklaringar från respektive

RAPPORT
2016-12-14Diarienummer
SL 2016-0239Infosäk. klass
K1 (Öppen)

kommun om dessas medverkan skulle ha en central betydelse för att underlätta och skapa tydliga förutsättningar för en operatörs utbyggnad av systemet.

5.2.2.2 *Koncession med annan finansiering*

En tjänstekoncession med sponsorfinansiering, eller med utpräglad användarfinansiering, skulle på motsvarande sätt som i reklamfinansierat system innebära att trafikförvaltningen definierar omfattning och inriktning för utbyggnad av systemet. Kommunernas delaktighet skulle primärt krävas för planeringen och tillhandahållandet av mark för stationer.

Eftersom det inte är aktuellt för trafikförvaltningen att äga själva stationerna och cyklarna, och eftersom en tjänstekoncession förutsätter att det är leverantören som ska ta den ekonomiska risken för tillhandahållandet av tjänsten, torde en sponsorfinansierad lösning innebära att det är företaget som levererar tjänsten (operatören) som sluter avtal med en eller flera sponsorer.

5.2.3 *Upphandling av ramavtal för kommunerna att avropa tjänster från*

En möjlig inriktning för trafikförvaltningen är att i rollen som regional samordnare leda ett arbete med att utforma länsgemensamma riktlinjer och kvalitetskrav för låncykelsystem samt upphandla ett ramavtal för kommunernas köp av en låncykeltjänst eller infrastruktur för ett låncykelsystem.

Ramavtal är ändamålsenliga när volymen eller produktens exakta utformning inte kan fastställas i förväg. När det råder stor osäkerhet om vilken volym som faktiskt kommer att efterfrågas kan ett ramavtal i praktiken vara den enda möjliga lösningen. Motivet för att använda ramavtal är i huvudsak detsamma som för en enskild myndighet: de framtida behoven kan inte med exakthet förutsägas. Vid samordnade avtal finns emellertid möjligheten att ett samordnat avtal ersätter vad som annars skulle varit separata leveransavtal för var och en av de samordnade myndigheterna, i detta fall kommuner.

Med en sådan inriktning skulle det sedan stå respektive kommun fritt att avropa tjänster från ramavtalet. Planering och utbyggnation skulle hanteras av respektive kommun, men i enlighet med de riktlinjer som överenskommit under trafikförvaltningens ledning.

Medan den tekniska utformningen skulle likriktas, skulle ägande- och organisationsform kunna skilja sig åt mellan länets kommuner. Beroende på val av upphandlingsform skulle kommunen eller upphandlad aktör äga infrastrukturen. Investeringskostnader och ekonomiska risker, liksom eventuella driftöverskott skulle fördelas mellan kommunen och operatören beroende på vald finansierings- och organisationsmodell i respektive kommun.

RAPPORT
2016-12-14

Diarienummer
SL 2016-0239

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

5.2.4 Subventionering av lokala låncykelsystem som inte bedöms vara kommersiellt bärkraftiga

En fjärde studerad inriktning för trafikförvaltningen är att finansiellt understödja låncykelsystem i kommuner i länet där sådana har befunnits sakna kommersiell bärkraft. Inriktningen innebär att trafikförvaltningen avsätter budgetmedel för att med investerings- och/eller driftbidrag subventionera lokala låncykelsystem. Syftet skulle vara att säkerställa en viss geografisk täckning, t.ex. för ett "regionalt heltäckande system", vad gäller tillgång till låncyklar. En subvention av detta slag förutsätter att det har konstaterats att kommersiella förutsättningar saknas för att åstadkomma ett sådant heltäckande system.

Omfattningen av sådana subventioner är avhängigt dels ett ställningstagande till vilken geografisk täckning som skulle säkerställas, dels en bedömning av hur de kommersiella förutsättningarna ser ut runt om i länet, t.ex. i enskilda kommuner.

6 Konsekvensbedömning

6.1 Konsekvensbedömningens utgångspunkter och förutsättningar

Konsekvensbedömningen har genomförts med stöd av trafikförvaltningens Handbok för studier och beaktar framförallt följande parametrar som beskrivs närmare i kapitel 3.3:

- genomförbarhet
- påverkan på övergripande mål och effektmål
- ekonomiska konsekvenser

Konsekvensbedömningarna av respektive inriktning görs mot bakgrund av ett antal förväntade förutsättningar för lånecykelmarknaden i Stockholms län under kommande år.

Den viktigaste av dessa utgångspunkter är att Stockholms stad under våren 2017 avser att inleda en upphandling av ett nytt reklamfinansierat lånecykelsystem från och med 2018. Stockholms stads ambition är att kontrakt ska vara tecknat sommar/höst 2017.

En annan utgångspunkt är att det sannolikt kommer att finnas möjlighet för intilliggande kommuner att på olika sätt ansluta till stadens kommande lånecykelsystem, liksom är fallet i dagens lånecykelsystem i Stockholm.

En tredje utgångspunkt är att framförallt Stockholms stad, men också ett antal andra centralt belägna kommuner, är attraktiv för reklamfinansierade lånecykeloperatörer och det sannolikt kommer finnas utrymme för kommunen att formulera andra/hårdare krav på lånecykelsystemet inför nästa upphandling, t.ex. avseende året-runt-system och geografisk spridning av stationer. Denna potential förväntas förstärkas av att reklamytorna framöver i högre grad kommer att kunna placeras åtskilt från cykelstationerna.

Sammantaget innebär detta att Stockholms stads upphandling av lånecykelsystem, och de villkor som den ställer upp, kommer att bli mycket tongivande för lånecykelsystem i resten av länet.

6.2 Tillgängliggörande av SL:s system för betalning, biljetter och information

Konsekvenserna av att integrera SL:s olika system med lånecykelsystem bedöms utifrån ett scenario där trafikförvaltningen *inte* ansvarar för upphandling av lånecykelsystem. Scenariot är också att resenären kunna söka och få information om lånecyklarna i SL:s informationskanaler samt använda SL-

RAPPORT
2016-12-14Diarienummer
SL 2016-0239Infosäk. klass
K1 (Öppen)

biljett vid användning av låncyklarna oavsett om det finns ett eller flera låncykelsystem i länet.

6.2.1 Betalning och biljetter

Genomförbarhet

Som framgår av kapitel 5 hanteras betalning och biljetter i skilda system som kräver separata överväganden.

Vilka system som SL under den kommande femårsperioden kommer att använda för betalning och biljetter är omgärdat av osäkerhet. Det innebär begränsningar för möjligheterna att långsiktigt integrera dessa system med låncykelsystem. Långsiktigt går utvecklingen mot att fler kollektivtrafikaktörer byter till så kallade centralvaliderade system, där informationen lagras på ett centralt konto och inte på en biljettbärare som ett SL Access-kort

Trafikförvaltningen analyserar i andra sammanhang olika utvecklingsvägar för SL:s biljett- och betalsystem. Trafikförvaltningen har tidigare (TJUT 2014-0256) rekommenderat en fortsatt satsning på nuvarande system eftersom SL Access inte har nått slutet av sin ekonomiska och tekniska livslängd och för att maximera nyttan av genomförda investeringar. Samtidigt konstateras att ett centralvaliderat system innebär sådana fördelar att trafikförvaltningen bör välja ett sådant på längre sikt.

Betallösningarna för SL:s olika biljettsystem är i dag åtskiljda, vilket försvårar genomförandet av gemensamma betallösningar för låncykel och kollektivtrafik. SL Access är trafikförvaltningens primära system för biljettförsäljning. Försäljningen sker via automater, försäljningsombud och e-handel. Betaltjänsten för mobila biljetter levereras av Klarna AB. Mobilbiljetten kräver att resenärerna registrerar sig hos Klarna innan köpet kan ske. Resenärerna registrerar sig på ett ställe för e-handel av SL Access-biljetter och på ett annat ställe för köp av mobilbiljetter.

Också med hänsyn till ett låncykelsystems funktionssätt, bedöms en integrering av betallösningar vara försvårande. Att under 2017 i en upphandling av ett mångårigt avtal uppställa krav på låncykeloperatörer att integrera betalningen med SL:s betalsystem, som bedöms ha en begränsad återstående livstid, bedöms inverka negativt på möjligheterna att utveckla betallösningar som är anpassade efter behoven hos låncykelsystem, både ur ett användar- och ett operatörsperspektiv.

Vid sidan av de tekniska osäkerheterna finns två principiella skäl som talar emot en integrering av betalsystemen. Dels har trafikförvaltningen inte ett uppdrag

RAPPORT
2016-12-14Diarienummer
SL 2016-0239Infosäk. klass
K1 (Öppen)

att leverera betaltjänster till externa aktörer. Dels bör trafikförvaltningen inte fungera som bank för andra aktörers verksamheter.

Vad gäller integrering av biljettsystem finns bättre förutsättningar. Det nuvarande SL Accesskortets id-nummer kan läsas av en annan aktörs läsare relativt okomplicerat. Ett låncykelsystem kan därmed ha ett system som läser av id-numret på SL Accesskortet och därifrån avgör om man är berättigad till att låna en cykel. Motsvarande system finns vid vissa infartsparkeringar där parkeringsautomater läser av och kontrollerar vilken typ av biljett som finns lagrad på SL Access-kortet.

I dagsläget utgör mobiltelefoner biljettbärare för SL:s enkelbiljetter genom sms eller app. Inom en nära framtid förväntas SL kunna erbjuda mobilbiljetter med längre giltighet, såväl 24/72 timmar som månadskort.

Mot bakgrund av det långsiktiga arbete som pågår inom trafikförvaltningen för att åstadkomma ett sammanhållet biljettsystem, bedöms förutsättningarna framöver förbättras för en enkel och användarvänlig sammankoppling av SL:s biljettbärare med andra system, t.ex. för låncyklar. De närmare konsekvenserna, samt vilka förutsättningar och hinder som föreligger, av en sammankoppling av låncykelsystem med SL:s biljettbärare behöver dock analyseras vidare ur ett tekniskt perspektiv.

Integrering av system för biljettbärare riskerar att medföra otydligheter ur ett resenärsperspektiv kring ansvaret för låncykelsystemets funktionssätt, t.ex. kopplat till driftstörningar. En integrering ställer därför krav på tydlig information om vart, t.ex. till vilken kundtjänst, som resenärer ska vända sig med olika frågor och synpunkter.

Påverkan på övergripande mål och effektmål

Avtalet om SL Access löper ut under den kommande femårsperioden. Inför nästa avtalsperiod har trafikförvaltningen analyserat olika lösningar för att säkerställa att biljettsystemen utvecklas mot och uppfyller ett antal principer gällande bl.a. användarvänlighet och driftsäkerhet (TJUT 2014-0256). En av principerna anger att "*Biljettsystem ska kunna skicka och ta emot information från omkringliggande system*".

Interoperabla lösningar, där olika system kan kommunicera och utbyta information med varandra, är betydelsefulla för att underlätta olika typer av gränsöverskridande resor, bland annat sådana som involverar flera trafikslag.

Förutsättningarna för olika former av integrering ökar i takt med att fler kollektivtrafikaktörer byter till centralvaliderade biljettsystem. Det ger stora fördelar när det gäller möjlighet till digital hantering, interoperabilitet och nya biljettbärare i mobilen. Samverkan med en låncykeloperatör, och i

RAPPORT
2016-12-14Diarienummer
SL 2016-0239Infosäk. klass
K1 (Öppen)

förlängningen möjligheterna att enkelt att kombinera låncykel med kollektivtrafik, skulle således gynnas av en övergång inom SL till ett centralvaliderat system.

Trafikförvaltningens bedömning är att ett integrerat *betalsystem* för SL och låncyklar inte är avgörande för funktionen och upplevelsen av låncyklar som en förlängning av kollektivtrafiken. Däremot bedöms möjligheten till nyttjande av samma *biljettbärare* för kollektivtrafik och låncyklar ha en positiv påverkan på hur enkelt och attraktivt det blir för resenären att kombinera låncykel med kollektivtrafik.

Gällande målet *Lånecykelsystemet /-n upplevs, likt kollektivtrafiken, enhetligt och fungerar över kommungränser i Stockholmsregionen* kan en och samma biljettbärare t.ex. SL-Accesskort skapa en känsla av enhetlighet om det kan användas överallt i länet och oavsett om det finns ett eller flera låncykelsystem.

Inriktningen (om den inte samkörs med en annan inriktning) innebär negativ påverkan på målen om kommunöverskridande låncykelsystem eller på fler start- och målpunkter. Det innebär att denna inriktning bör kompletteras med en nära samverkan med kommun och operatör för att få intilliggande kommuner att ansluta till lokala låncykelsystem för att få ett större kommunöverskridande upptagningsområde samt att främja lokalisering av fler låncykelstationer vid kollektivtrafikknutpunkter.

Ekonomiska konsekvenser

Sammantaget visar ovanstående på ett antal osäkerheter och ett ytterligare utredningsbehov vad gäller förutsättningar och försvårande omständigheter för den framtida interoperabiliteten mellan SL:s betal- och biljettsystem respektive låncykelsystem. De ekonomiska konsekvenserna för trafikförvaltningen av ett tillgängliggörande av biljettsystem är beroende av den närmare utformningen av en sådan integrering, vilket kommer att avgöra hur omfattande tillägg och justeringar som krävs i t.ex. SL Access.

Trafikförvaltningens bedömning är att det kommer att finnas begränsade förutsättningar att föra över kostnaderna för en systemintegrering på en låncykeloperatör, varför trafikförvaltningen kan förväntas att ensidigt få stå för sådana eventuella systemutvecklingskostnader som kan krävas för ett nyttjande av samma biljettbärare för kollektivtrafik och låncyklar.

6.2.2 Reseplaneraren och övriga informationskanaler

Genomförbarhet

En integrering av låncykelsystem med SL:s olika informationskanaler utgör i varierande grad en teknisk och förvaltningsmässig utmaning.

SL:s reseplanerare tillhandahåller i dag resenärer uppdaterad information om SL:s trafik i realtid. En kartfunktion gör det lätt att hitta till närmaste hållplats och jämföra olika resvägar. Det finns ingen reseplanering för cykel i SL:s reseplanerare idag, men utredning pågår gällande cykelvägar i reseplaneraren.

De systemtekniska åtgärderna för reseplaneraren blir inte omfattande i en modell där enbart information om placering av låncykelstationer samt beräknad tidsåtgång för att cykla en viss sträcka inkluderas. Eller om resenären länkas vidare till operatörens hemsida från reseplaneraren för att få information om låncyklarnas tillgänglighet i realtid. Mer komplicerat att genomföra, är ett tillägg i reseplaneraren om status för lediga platser och cyklar i låncykelsystemet, vilket kräver att information delas mellan systemen i realtid. Som en jämförelse ingår Waxholmsbolagets båttrafik i dagens reseplanerare, men utan information i realtid.

Förutsättningarna för att information från låncykelsystem ska kunna levereras i realtid i SL:s reseplanerare behöver analyseras vidare.

I ett läge där realtidsinformation delas mellan olika system, kan en rad olika funktioner vara *tekniskt* möjliga för ökad resenärsnytta. Det gäller t.ex. möjligheten att med viss framförhållning kunna boka en låncykel för att därigenom få en större förutsägbarhet i resor som består av både kollektivtrafik och cykel. De övergripande systemtekniska lösningar som en operatör har möjlighet att erbjuda måste beaktas för att genomförbarheten närmare ska kunna bedömas.

En redovisning av låncykelstationers lokalisering i trafikförvaltningens informationskanaler kan ske på olika sätt vad gäller uppdatering av skyltning och av kartor på stationer och hållplatser. Det förutsätter en komplettering av skyltprogrammet inklusive framtagande av piktogram för låncyklar, men genomförbarheten är sammantaget okomplicerad.

Om reseplaneraren utvidgas till att inkludera information om låncyklar, skulle konsekvenser kunna uppstå för SL:s förseningsersättning (tidigare kallad resegarantin). Den som råkar ut för förseningar i kollektivtrafiken har under vissa förutsättningar rätt till ersättning. Förseningsersättningen gäller all SL-trafik i Stockholms län.

RAPPORT
2016-12-14Diarienummer
SL 2016-0239Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Konsekvenserna av att utvidga förseningsersättningen till att omfatta den del av resan som görs med hjälp av låncyklar är svåröverskådliga. Genomförbarheten av inriktningen skulle dock försvåras om t.ex. brist på cyklar eller lediga platser i en station, skulle kunna ligga till grund för en begäran om ersättning för alternativa färdmedel. Det mest realistiska är att förseningsersättningen inte omfattar låncyklar oavsett hur låncykelsystemet -/en organiseras i Stockholms län, vare sig det är ett regionalt eller lokala sådana. Det bör i så fall tydligt framgå för resenären.

Liksom vad gäller biljettsystem, ställer upplysningar om låncyklar i trafikförvaltningens informationskanaler krav på tydlig information om operatörsansvaret för respektive system och om vart resenärer ska vända sig med olika frågor och synpunkter.

Påverkan på övergripande mål och effektmål

För en positiv påverkan på målet om att det ska var enkelt och attraktivt för resenären att kombinera låncykel med kollektivtrafik avseende information och orientering spelar SL:s olika informationskanaler en central roll. Dessa kanaler innefattar såväl information på hemsidan, som skyltar och kartor på stationer och hållplatser.

Tydlig, lättillgänglig och uppdaterad information underlättar för resenärer att planera sin resa och är avgörande för möjligheterna till kombinationsresor där låncyklar utgör ett av trafikslagen. Reseplaneraren har en central betydelse för resenärer att planera sin resa med uppdaterad information om SL:s trafik i realtid.

En integrering av låncykelsystem med reseplaneraren med information i realtid, där lediga platser och cyklar kan ses i förväg, kan ha en positiv påverkan på möjligheterna att smidigt planera kombinationsresor med kollektivtrafik och låncykel. Även om nuvarande låncykeloperatör i Stockholm har kravet på sig att det alltid ska finnas minst en cykel vid varje station samt minst en plats för återlämning vid varje station, kan det skapa en trygghet för resenären att i förväg kunna se antalet cyklar vid låncykelstationerna i realtid.

Även om låncyklarnas status visas i realtid innebär det ingen garanti för den resenär som med viss framförhållning planerar hela resan, att det vid ankomst faktiskt står en cykel på plats. Denna osäkerhet skulle kunna begränsas genom en möjlighet att boka en cykel eller en ledig plats i t.ex. 15 min.

Det finns ur systemsynpunkt för- och nackdelar med en möjlighet att kunna genomföra sådana bokningar. Vilka förutsättningar och nyttor som i praktiken finns med olika funktioner, t.ex. bokningar, analyseras inte närmare i detta sammanhang.

RAPPORT
2016-12-14Diarienummer
SL 2016-0239Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Om information om låncyklar kan fås på SL:s informationskanaler samt genom skyltar och kartor vid bytespunkter - oavsett om det finns ett eller flera låncykelsystem i länet - skapar det en enhetlig och tydlig service till resenärerna.

Inriktningen (om den inte samkörs med en annan inriktning) innebär negativ påverkan på målen om kommunöverskridande låncykelsystem eller på fler start- och målpunkter. Det innebär att denna inriktning bör kompletteras med en nära samverkan med kommun och operatör för att få intilliggande kommuner att ansluta till lokala låncykelsystem för att få ett större kommunöverskridande upptagningsområde samt att främja lokalisering av fler låncykelstationer vid kollektivtrafikknutpunkter.

Ekonomiska konsekvenser

Det finns ett ytterligare utredningsbehov vad gäller förutsättningarna för en inkludering av låncyklar i reseplaneraren då reseplaneraren idag inte innehåller trafikslaget cykel. De ekonomiska konsekvenserna för trafikförvaltningen innefattar införandet av cykel i reseplaneraren med grunddata, utveckling, processer och förvaltning och där kostnaderna för låncyklar är beroende av vilken utformning och lösning för detta som väljs.

Beroende på vilken utformning och lösning man väljer ser kostnaderna olika ut. Trafikförvaltningens bedömning är att det kommer att finnas begränsade förutsättningar att föra över kostnaderna för utveckling i SL:s informationskanaler på en låncykeloperatör, varför trafikförvaltningen kan förväntas att ensidigt få stå för sådana eventuella systemutvecklingskostnader som kan krävas för en inkludering av låncyklar i reseplaneraren. Låncykeloperatören förutsätts ta kostnader för tillhandahållande av grunddata samt realtidsinformation oavsett vald lösning.

Information om låncykelstationer på skyltar och kartor vid bytespunkter kommer medföra vissa kostnader för trafikförvaltningen. Kostnadernas storlek är beroende av i vilken omfattning och form skyltning genomförs samt vilka krav som ställs på att tryckta kartor ska uppdateras i takt med att låncykelsystem byggs ut.

6.3 Regional tjänstekoncession

Genomförbarhet

En regional tjänstekoncession för låncyklar skulle innebära att trafikförvaltningen definierar omfattning och inriktning för utbyggnad av systemet. Det förutsätter ett omfattande kravställande, inte bara på en viss mängd cyklar och stationer, utan också på fördelningen av dessa mellan och

RAPPORT
2016-12-14Diarienummer
SL 2016-0239Infosäk. klass
K1 (Öppen)

inom länets kommuner. Vilken detaljnivå hos en utbyggnadsstrategi som skulle läggas fast av trafikförvaltningen respektive överlåtas till operatören, påverkas sannolikt av de vid tillfället rådande marknadsförutsättningarna.

Om en sådan tjänstekoncession skulle ha en finansiering som motsvarar den i befintliga svenska system, skulle också den upphandlande parten (trafikförvaltningen) behöva erbjuda reklamutor med en viss omfattning, spridning och placering i respektive kommun. Dessa reklamutor finns på kommunens mark. För en ändamålsenlig lokalisering av såväl stationer som reklamplatser, förutsätter en regional tjänstekoncession ett betydande kommunalt engagemang i processen inför det att avtal ingås.

Sammantaget skulle detta innebära en administrativt betungande roll för trafikförvaltningen. Det skulle vara förenat med svårigheter att åstadkomma ett avtalsinnehåll som länets alla kommuner skulle kunna ställa sig bakom, med tanke på de stora skillnader som finns mellan kommuner både i form av kommersiell potential och resmönster.

Försvårande omständigheter för genomförandet ligger i att trafikförvaltningen inte äger eller på annat sätt har beslutanderätt över mark för lokalisering av stationer. Kommunen skulle vara den offentliga part som en operatör löpande skulle behöva ha kontakt med under utbyggnad och drift av systemet, t.ex. gällande bygglov för reklamvitriiner. Denna begränsade kontroll över markanvändningen skulle försvåra trafikförvaltningens roll som koncessionsgivare, även om koncessionen åtföljs av avsiktsförklaringar från respektive kommun gällande dessas medverkan i systemet.

Den kommersiella potentialen, och därmed genomförbarheten, hos ett sponsorfinansierat system för Stockholms län i sin helhet är svår att bedöma. I denna analys har inte närmare prövats vilken betalningsvilja som finns hos möjliga sponsorer till ett flerårigt lånecykelsystem. I Sverige finns inga jämförbara exempel och det är därmed vanskligt att dra några slutsatser om vilken omfattning ett system med sponsorfinansierat. Liksom är fallet med reklamvärdet, kan sponsorvärdets möjligheter att täcka lånecykelsystemets kostnader förväntas avta ju längre bort från regionens centrum som systemet sträcks ut.

Sammantaget är genomförbarheten i en regional tjänstekoncession begränsad. Än mer begränsad är den i den nu aktuella situationen. De förutsättningar som *hade kunnat* finnas för en regional tjänstekoncession, där operatörsintäkter som härrör från delar av länet med hög kommersiell potential skulle finansiera utbyggnad i mindre centrala delar, bedöms omintetgöras av det faktum att Stockholm under våren 2017 kommer att genomföra en egen upphandling av tjänstekoncession.

RAPPORT
2016-12-14Diarienummer
SL 2016-0239Infosäk. klass
K1 (Öppen)*Påverkan på övergripande mål och effektmål*

På ett teoretiskt plan finns flera aspekter hos en regionalt heltäckande tjänstekoncession som skulle ha en positiv påverkan på uppställda mål.

Möjligheter skulle ges att styra utbyggnaden av lånecykelsystem på ett strategiskt sätt utifrån bl.a. den regionala cykelplanen. Det skulle finnas goda förutsättningar för trafikförvaltningen att ha kontroll över helheten av hur lånecykel och kollektivtrafik kan kombineras.

Möjligheter skulle finnas för trafikförvaltningen att åstadkomma en enhetlig kravspecifikation på systemet i hela länet, vilket underlättar kommunöverskridande användning av lånecyklar.

Möjligheter skulle finnas för en bred utbyggnad, genom att operatörens intäkter som härrör från delar av länet med hög kommersiell potential skulle finansiera utbyggnad i mindre centrala delar.

På ett praktiskt plan finns det skäl som talar för att dessa möjligheter skulle vara svåra att realisera. Den analys som gjorts ovan visar på betydande svårigheter ur ett genomförandeperspektiv. Men även påverkan på måluppfyllelse kompliceras av de praktiska realiteterna.

Förutsättningarna för lånecykelsystem skiljer sig påtagligt åt mellan länets kommuner. En regional koncession skulle medföra svårigheter att fullt ut tillmötesgå lokala önskemål och behov. Länets kommuner har mycket varierande resemönster och storlekar på centralorter och centrumkärnor. Möjligheterna att utforma ett system med tydligt brukarperspektiv är begränsade om det planeras centralt för hela länet.

Sett ur operatörsperspektiv är det osäkert om det finns någon aktör på marknaden som skulle vara beredd att åta sig att leverera en regionalt heltäckande lånecykeltjänst i en koncessionsform där operatören ska bära den ekonomiska risken.

Reklamvärdet är begränsat i ett flertal kommuner, samtidigt som driftskostnaderna skulle vara stora i ett geografiskt mycket utsträckt system. Om systemet i sin helhet bedöms ha begränsad kommersiell bärkraft, riskerar det att antingen byggas ut i en begränsad skala och/eller beläggas med förhållandevis höga användaravgifter. I båda fallen skulle måluppfyllelsen påverkas negativt.

Ekonomiska konsekvenser

En tjänstekoncession innebär att ett företag åtar sig att leverera en tjänst för vilken ersättningen utgår i form av en rätt att ta betalt av allmänheten för utnyttjandet av tjänsterna. Koncessionsformen utesluter inte en viss ersättning

RAPPORT
2016-12-14Diarienummer
SL 2016-0239Infosäk. klass
K1 (Öppen)

från det offentliga, men det förutsätter att leverantören ska ta den ekonomiska risken för tillhandahållandet av tjänsten.

I Stockholms stads fall har det exempelvis under avtalets gång förhandlats fram förändrade villkor för tjänstekoncessionen i form av längre öppettider, mot att låncykeloperatören erhållit ersättning från Stockholms stad.

I princip kan dock en regional tjänstekoncession innebära att ett låncykelsystems utbyggnad och drift kan genomföras utan ekonomiska konsekvenser för trafikförvaltningen.

Däremot kräver en sådan regional tjänstekoncession som här analyserats att trafikförvaltningen bär ett stort ansvar för planering och upphandlingen av låncykelsystemet. Den betydande administrativa bördan som beskrivits ovan är direkt förknippad med ökade kostnader.

6.4 Upphandling av ramavtal för kommunerna att avropa tjänster från

Genomförbarhet

En inriktning där trafikförvaltningen ansvarar för att utforma länsgemensamma tekniska krav för låncykelsystem samt för att upphandla ett ramavtal som kommunerna har möjlighet att avropa tjänster har likheter, men också viktiga skillnader, jämfört med en regional tjänstekoncession.

Trafikförvaltningen skulle kunna fungera som regionalt samordnande upphandlande enhet genom att tillsammans med kommunerna upphandla ramavtal från vilket regionens kommuner sedermera skulle kunna göra avrop. Potentiellt skulle sådan lösning kunna innebära en grundläggande enhetlig kravställning på utformning av system för låncyklar samt givet större potentiell marknad för kvalificerade leverantörer så skulle priset per avrop kunna bli lägre än i fall där respektive kommunerna upphandlar var för sig. Ramavtalet skulle kunna innefatta dels möjlighet att avropa infrastruktur (cyklar, stationer etc.) dels möjlighet att i någon uppdragsomfattning avropa drift och underhåll av själva låncykelsystemet.

Trafikförvaltningens roll skulle innebära ett omfattande arbete för att utarbeta kravställning på cyklar, stationer och annan teknisk utrustning som är avgörande för en kommunöverskridande användning. Detta arbete inför upphandlingen av ett ramavtal skulle behöva ske tillsammans med kommunerna och kan förväntas kompliceras av de olika förutsättningar, önskemål och behov som gäller i respektive kommun. Ett centralt och likriktande ramavtal skulle försvåra lokalt anpassade lösningar vad gäller teknik för cyklar och stationer. Den större kommersiella potential som finns bland vissa kommuner riskerar att medföra att ramavtalets villkor och kravställande

RAPPORT
2016-12-14Diarienummer
SL 2016-0239Infosäk. klass
K1 (Öppen)

innebär att en kostnadsnivå etableras som inte är attraktiv eller rimlig för kommuner där utnyttjandet av låncyklar kan förväntas vara mer begränsat. Omvänt kan vissa kommuner uppfatta att det tekniska kravställandet läggs på en för låg nivå om intentionen är att låncyklar ska finnas i alla kommuner.

Planeringen av själva utbyggnationen och besluten om systemens omfattning skulle däremot hanteras av respektive kommun, men i enlighet med de riktlinjer som överenskommits under trafikförvaltningens ledning. Finansieringen av de system som handlas upp kommunalt skulle kunna variera mellan kommunerna.

Det är oklart hur genomförbarheten skulle se ut för etablering av tekniskt likvärdiga system med skiftande finansieringslösningar. De operatörer som verkar på den svenska marknaden i dag, kan förväntas att bara vara intresserade av att leverera reklamfinansierade system. Nya operatörer kan eventuellt komma in på marknaden genom annan finansiering såsom skatt- eller sponsorfinansiering. Men för att det ska gå att cykla kommunöverskridande och omfördela cyklarna vid stationerna bör samtliga kommuner med samma tekniska standard ha samma operatör för drift och underhåll. Det innebär att en och samma operatör ska kunna hantera olika typer av finansiering.

Sammantaget är genomförbarheten i en länsgemensam ramavtalsupphandling sannolikt mer gynnsam än vad som gäller för en regional tjänstekoncession. Dock bedöms syftet med en av trafikförvaltningen genomförd upphandling, dvs att etablera systemtekniska standarder inför separata kommunala avrop, gå förlorat genom att Stockholm under våren 2017 kommer att genomföra en egen upphandling av tjänstekoncession, vilken ur tekniskt perspektiv kan förväntas bli tongivande för andra kommuner i länet.

Påverkan på övergripande mål och effektmål

Liksom vad gäller en regional tjänstekoncession, finns på ett teoretiskt plan flera aspekter hos ett regionalt ramavtal som skulle ha en positiv påverkan på uppställda mål.

Trafikförvaltningen skulle kunna bidra till en enhetlig teknik och kravspecifikation för olika system i länet, vilket underlättar kommunöverskridande användning av låncyklar. En sådan användning förutsätter dock inte bara en enhetlig teknik för cyklar och stationer, utan ett kommunöverskridande operatörsansvar. Det skulle starkt bidra till målet om låncykelsystemet upplevs, likt kollektivtrafiken, enhetligt och fungerar över kommungränser i Stockholmsregionen.

Trösklarna för att alls upphandla en låncykeltjänst skulle sannolikt sänkas för ett antal kommuner om deras administrativa börda lättades genom att det fanns ett ramavtal att göra avrop från. Det skulle bidra positivt till att låncykel i

RAPPORT
2016-12-14Diarienummer
SL 2016-0239Infosäk. klass
K1 (Öppen)

kombination med kollektivtrafik ger resenären fler start- och målpunkter i länet om fler kommuner ansluter.

Som framgått i avsnittet om genomförbarhet, finns samtidigt försvårande omständigheter kring ett regionalt ramavtal. Att trafikförvaltningen upphandlar ett ramavtal utgör ingen garanti för att alla kommuner i länet väljer att göra avrop från ramavtalet. Risken för icke enhetliga och kommunöverskridande lånecykelsystem kvarstår också med denna inriktning.

Ekonomiska konsekvenser

I princip kan inriktningen med ett regionalt ramavtal innebära att själva utbyggnaden och driften av lånecykelsystem kan genomföras utan ekonomiska konsekvenser för trafikförvaltningen.

Däremot innebär upphandlingen av ett ramavtal en betydande administrativ börda för trafikförvaltningen i och med att en länsgemensam standard för cyklar, stationer och andra systemfaktorer skulle behöva tas fram i samverkan med kommunerna. Den administrativa bördan torde bli mindre i samband med ett ramavtal än vid upphandling av en sådan regional tjänstekoncession som analyserats ovan. Inför ett ramavtal skulle trafikförvaltningen i mindre utsträckning behöva medverka i stationernas lokalisering och bedömningar av finansieringspotentialen, än vad som är fallet vid en regional koncession eftersom kommunerna och operatören står för större delen av planering, utbyggnad och drift. De administrativa kostnaderna bedöms ändå sammantaget att bli betydande för trafikförvaltningen.

6.5 Subventionering av lokala lånecykelsystem som inte bedöms vara kommersiellt bärkraftiga

Genomförbarhet

Inriktningen innebär att trafikförvaltningen genom investerings- och/eller driftbidrag subventionerar lokala lånecykelsystem som inte bedöms vara kommersiellt bärkraftiga, dvs. de som inte är attraktiva nog för ett reklamfinansierat lånecykelsystem.

En subvention av detta slag förutsätter att det har konstaterats att kommersiella förutsättningar saknas för att åstadkomma ett system med en viss täckning.

I ett första steg krävs därmed ett ställningstagande från trafikförvaltningens sida till vilken geografisk täckning som ska säkerställas. I ett andra steg behöver en modell utarbetas för hur och när det kan konstateras att en kommun saknar

RAPPORT
2016-12-14Diarienummer
SL 2016-0239Infosäk. klass
K1 (Öppen)

förutsättningar för ett kommersiellt bärkraftigt låncykelsystem. Någon sådan modell har inte närmare analyserats i detta sammanhang.

Givet den finansieringsmodell med reklamexponering som tillämpas i Stockholm, Göteborg, Malmö och Lund, kan överslagsmässiga räkneexempel kring kommersiell bärkraft göras. Denna beräkning kan baseras på hur många reklamutor som det utifrån befolkning och genomströmning är relevant för en låncykeloperatör att installera i ett visst område eller en viss kommun. Detta kan därefter ställas mot hur många cyklar och stationer operatören är beredd att tillhandahålla i utbyte mot reklamytorna. Sådana räkneexempel ger dock en ofullständig bild av vilken kommersiell potential som finns i enskilda kommuner, givet att det finns andra finansieringsformer än genom reklamvittriner.

Vidare innebär kommunallagens regleringar om likabehandlingar att landstinget måste behandla invånarna lika och det är då tveksamt om det går att subventionera vissa kommuner framför andra

Att i förväg göra en bedömning av hur de kommersiella förutsättningarna ser ut runt om i länet, t.ex. i enskilda kommuner, i förhållande till den täckning som ska säkerställas, är vanskligt. Ett genomförande av inriktningen skulle därmed vara förknippad med stora osäkerheter om hur omfattande insatser som skulle föranledas från trafikförvaltningens sida.

Påverkan på övergripande mål och effektmål

Subventioner från trafikförvaltningens sida för att säkerställa låncykelsystem som har befunnits sakna kommersiell bärkraft kan förväntas leda till att sådana system etableras i fler kommuner än vad som annars hade varit fallet. Det skulle bidra positivt till att låncykel i kombination med kollektivtrafik ger resenären fler start- och målpunkter i länet.

Hur stor denna påverkan skulle vara, är beroende av ställningstagandet till vilken geografisk täckning som ska säkerställas.

Beroende av hur en subvention närmare utformas, ökar eller minskar risken för en negativ påverkan på målen. Om prövningen av kommersiell bärkraft utformas på ett icke optimalt sätt, föreligger risk för "förgäveskostnader". Med det menas att det uppstår en bristfällig ekonomisk effektivitet om trafikförvaltningen subventionerar en utbyggnad som hade kommit till stånd också utan detta bidrag. Det finns också risker att planering och utbyggnad av låncykelsystem försenas i en situation där marknadsaktörer och kommuner har en förväntan på att trafikförvaltningen kommer gå in med investerings- eller driftbidrag.

RAPPORT
2016-12-14

Diarienummer
SL 2016-0239

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Ekonomiska konsekvenser

Inriktningens ekonomiska konsekvenser är beroende av hur stor skillnaden (i termer av kommuner/stationer/cyklar) är mellan ett "regionalt heltäckande system" respektive det som är kommersiellt bärkraftigt.

Som framgått ovan, råder stor osäkerhet om hur stor denna skillnad är. En bedömning att det i en viss kommun saknas kommersiell potential för den typ av reklamfinansierade låncykelsystem som i hittills etablerats i Sverige, utesluter inte att det finns potential för annan kommersiell finansiering, t.ex. genom sponsorer. Därutöver är potentialen för användaravgifternas andel av finansieringen avhängigt hur omfattande utbyggnaden av stationer är lokalt och vilket värde användarna därmed upplever hos systemet.

Det finns också varierande bedömningar bland länets kommuner om möjligheter och behov av att etablera låncykelsystem. Det gör att förutsättningarna för att helt eller delvis finansiera sådana system med *primärkommunala* skattemedel varierar.

I händelse av att ansvar för visst åtagande övergår från landsting till kommun kan samtidigt behov av skatteväxling mellan de offentliga enheterna föreligga. Avsikten är då att resultatet ska vara oförändrat totalt sett där den ena enheten blir av med kostnader och den andra påförs kostnader motsvarande förändrade ansvarsgränser. I förekommande fall skall då skattesatsen kunna ändras i så mån att det förändrade ansvaret och tillhörande kostnader justeras via skatten vilket vill säga skatteväxling. I aktuellt fall är det en utestående fråga huruvida grund för skatteväxling föreligger. Om utredningsarbete fortsätter efter att denna utredning är lagd till handlingarna kan frågan behöva vidare analyseras.

Sammantaget gör detta att inriktningens ekonomiska konsekvenser för trafikförvaltningen är behäftade med mycket stora osäkerheter och att det inte finns förutsättningar i detta läge att kvantifiera dessa konsekvenser.

7 Samlad bedömning och rekommendation

Den övergripande målsättningen som uttrycks i den regionala cykelplanen att det ska vara enkelt att kombinera cykel med kollektivtrafik har varit vägledande i denna utredning. Denna målsättning kan bara till viss del uppfyllas genom användning av låncyklar. Trafikförvaltningens cykelfrämjande insatser sker därför i flera former, vilket också övergripande beskrivs i den regionala cykelplanen. Kombinationsresor ska vara anpassade efter de specifika förutsättningarna som råder på platsen, t.ex. infartsparkeringar för cykel vid stationer, medhavd cykel på pendeltåg och låncykel till eller från kollektivtrafikresan. Denna utredning har fokuserat på låncyklar och nedan kommer den samlade bedömningen av de olika inriktningarna samt förslag på fortsatt arbete. Insatserna för låncyklar bör göras parallellt med andra cykelfrämjande insatser för att förenkla kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik.

7.1 Samlad bedömning

Nedan redovisas den samlade bedömningen punktvis i fyra rubricerade avsnitt.

7.1.1 Övergripande om låncykelsystem

- Låncyklar bör betraktas som en funktion i det regionala transportsystemet, snarare än en heltäckande regional organisation som ger tillgång till låncyklar i länets alla kommuner. Låncyklar bör vara en förlängning av den regionala kollektivtrafiken där det är lämpligt, men utgör inte nödvändigtvis ett alternativ för längre kommunöverskridande cykelresor inom regionen.
- Resenärers upplevelse av att det är enkelt att kombinera låncykel och kollektivtrafik bedöms kunna realiseras oavsett om det finns ett eller flera låncykelsystem i länet.
- Trafikförvaltningen bör inte formulera en central utbyggnadstrategi, men bidra till att det i kommunala upphandlingar uppställs krav på utbyggnad och utformning av låncykelsystem som stödjer målet i den regionala cykelplanen om att det ska vara enkelt att kombinera cykel med kollektivtrafik.
- En viktig förutsättning är att det är låncykelsystem med fasta stationer och inte ett flytande system. Anledningen är svårigheter att applicera kombinationsstödjande åtgärder på ett system som inte är beständigt. Det påverkar t.ex. information i reseplaneraren, framtagning av kartor med utmärkta låncykelstationer, tillgänglighet för synskadade i form av ordning och reda i området utanför bytespunkterna, etc.

RAPPORT
2016-12-14Diarienummer
SL 2016-0239Infosäk. klass
K1 (Öppen)

7.1.2 Trafikförvaltningens närmare roll

- Trafikförvaltningen bör inte vara en upphandlande part vad gäller låncyklar, varken i form av en regional tjänstekoncession och ett ramavtal för kommuner att göra avrop ifrån. Trafikförvaltningen bör heller inte ta på sig ett ansvar för att subventionera lokala låncykelsystem som inte befunnits vara kommersiellt bärkraftiga.
- Trafikförvaltningens inriktning bör vara att tillgängliggöra lämpliga delar av SL:s system biljett och information för att främja kombinationsresor och understödja låncyklar som en förlängning av kollektivtrafiken.
- Trafikförvaltningens tekniska system lämpar sig i varierande grad för en integrering med låncyklar.
 - Tekniska osäkerheter och principiella hinder för ett integrerat betalsystem överväger nyttorna med en integrering, varför låncykelsystem inte bör sammankopplas med trafikförvaltningens betalsystem.
 - Trafikförvaltningen bör verka för någon form av integrering mellan låncykelsystem och trafikförvaltningens system för information (reseplaneraren) och för identifikation med hjälp av SL:s biljettbärare (för närvarande SL Access-kortet).
- Trafikförvaltningen kan bidra till förbättrade förutsättningar för kombinationsresor genom en inkludering av information om låncykelstationer på trafikförvaltningens skyltar och kartor vid kollektivtrafikknutpunkter.
- Trafikförvaltningen kan bidra till förbättrade förutsättningar för kombinationsresor genom att underlätta och främja lokalisering av låncykelstationer i anslutning till kollektivtrafikknutpunkter.
- SL:s förseningsersättning bör inte utvidgas till att omfatta den del av resan som görs med hjälp av låncyklar.

7.1.3 Inriktningen för kommunala låncykelsystem

- Behov, intresse och platsspecifika förutsättningar i respektive kommun bör styra utbredningen av låncykelsystem. Kommuner och operatörer bör samverka med varandra för ett mer kommunöverskridande låncykelsystem där förutsättningar till hög låncykelanvändning finns.
- Låncykelsystem med skilda finansieringslösningar och användaravgifter bör kunna verka parallellt inom länet. Det bidrar till att låncykelsystem kan utformas utifrån de lokala förutsättningarna och att olika operatörer har möjlighet att delta i upphandlingar. Kommersiella låncykelsystem, oavsett om dessa finansieras genom reklamintäkter, sponsorer eller användaravgifter, bör kunna fungera jämte system som finansieras helt eller delvis med offentliga medel.
- För användarvänlighet och överskådlighet bör trafikförvaltningen verka för att undvika en utveckling där olika låncykelsystem geografiskt överlappar varandra. Trafikförvaltningens informations- och biljettsystem bör därmed inte integreras med fler än ett låncykelsystem i respektive kommun.

7.1.4 Närmare om kravställande kopplat till tillgängliggörande av system och lokalisering av låncykelstationer

- Att trafikförvaltningen tillgängliggör system för information och identifiering för låncykelsystem som upphandlas eller drivs av länets kommuner, förutsätter ett visst kravställande på operatören och den upphandlande kommunen.
- Trafikförvaltningen bör föreslå krav som gagnar kombinationsresor som kommuner kan ställa i sina egna upphandlingar. Det handlar om vilka tekniska lösningar som trafikförvaltningen kan föreslå till kommunerna att ställa krav på i upphandlingen avseende möjligheterna att som resenär:
 - a) använda en och samma biljettbärare till både låncyklar och kollektivtrafik,
 - b) söka och få information om låncyklar och kollektivtrafik via SL:s informationskanaler som t.ex. reseplaneraren och skyltar samt
 - c) nå fler låncykelstationer i direkt anslutning till kollektivtrafikknutpunkter.

RAPPORT
2016-12-14Diarienummer
SL 2016-0239Infosäk. klass
K1 (Öppen)

- Kravställningen innebär att operatören ska tillhandahålla information/data genom gränssnitt/api:er som kan användas av trafikförvaltningen och att i samråd med kommunen samt trafikförvaltningen lokalisera fler låncykelstationer i anslutning till kollektivtrafikknutpunkter.
- Trafikförvaltningens kravställning gentemot kommuner och operatörer bör inte omfatta cyklarnas tekniska utformning, systemets öppettider, avgiftskonstruktionen eller finansieringsformen.
- Erfarenheter från utbyggnaden av låncykelstationer i Stockholms stad visar att det finns markanvändningskonflikter i anslutning till kollektivtrafikknutpunkter. I vissa fall har trafikförvaltningen av olika skäl haft svårt att medverka till etablering av låncykelstationer i direkt anslutning till exempelvis tunnelbaneentréer. Ett kravställande på operatörer gällande kollektivtrafiknära låncykelstationer bör föranleda trafikförvaltningen att närmare analysera hur trafikförvaltningen själv i högre grad kan underlätta och främja sådana lokaliseringar. Det behöver dock ske på ett sätt som inte riskerar att försämra kollektivtrafikanläggningens säkerhet eller tillgänglighet.
- Den huvudsakliga kommersiella potentialen i ett reklamfinansierat system finns i Stockholms innerstad. Det kan förväntas att Stockholms stad i sin upphandling utnyttjar den höga värderingen av centralt belägna reklamytor till att åstadkomma en utbyggnad av låncykelstationer också i mindre centrala lägen i kommunen. Detta underlättas av att stationer och reklamvitruiner framöver i högre grad kommer att separeras i gaturummet.
- Trafikförvaltningen bör verka för att intentionen att låta centralt belägen reklam finansiera ett vidare nät av stationer inte begränsar sig till utbyggnaden inom centralt belägna kommuner. Det är eftersträvänsvärt att centralt belägen reklam på motsvarande sätt kan skapa förutsättningar för kollektivtrafiknära låncykelstationer också i kringliggande kommuner.

7.2 Mål för föreslagen inriktning

Målen för den föreslagna inriktningen bygger på förutsättningar utifrån omvärldsanalysen och konsekvensbedömningen av de fyra inriktningarna som har gjorts i denna utredning. Mål för föreslagen inriktning ska vara mer specifika än effektmålen och bidra till att effektmålen uppfylls. Målen ska vara vägledande i det kommande arbetet med den föreslagna inriktningen.

RAPPORT
2016-12-14Diarienummer
SL 2016-0239Infosäk. klass
K1 (Öppen)

- Resenärerna ska kunna använda en och samma biljettbärare till både kollektivtrafik och låncykel i hela regionen.
- Resenärerna ska kunna få information om låncyklar via SL:s informationskanaler/reseplaneraren
- Resenärerna ska kunna orientera och hitta till låncykelstationer vid kollektivtrafikknutpunkter med hjälp av skyltar och kartor.
- Resenärerna ska kunna nå fler kollektivtrafikknutpunkter som har direkt anslutning till låncykelstationer
- Trafikförvaltningen ska verka för att låncyklarna ska fungera kommunöverskridande där det är möjligt.

7.3 Rekommendationer för det fortsatta arbetet

De närmaste stegen i det fortsatta arbetet handlar främst om att hantera olika aktörers förväntningar på ett regionalt låncykelsystem. Det är centralt att klargöra vilken roll trafikförvaltningen kan och har för avsikt spela avseende låncyklar. Därigenom tydliggörs vilka förväntningar som kan riktas mot övriga aktörer, framförallt länets kommuner. Innan trafikförvaltningen klargör sin framtida roll krävs ytterligare analyser. Stockholms stads tidplan för upphandling och driftstart är styrande för några av trafikförvaltningens närmare analyser. Trafikförvaltningens fortsatta arbete med låncyklar bör ske utifrån följande sex punkter:

1. **Teknisk analys** gällande vilka förutsättningar och hinder som föreligger för en integrering av låncykelsystemet i reseplaneraren. Det bör göras inom ramen för det pågående uppdraget att få in cykel i reseplaneraren, som hädanefter även bör omfatta låncyklar.
2. **Teknisk analys** av vilka förutsättningar och hinder som föreligger gällande identifikation med hjälp av SL:s biljettbärare. Den möjligheten finns redan idag, men behöver ses över för framtida bruk.
3. **Analys** av förutsättningar till skyltprogram och kartor i bytespunkter för att underlätta för resenären att hitta till närmsta låncykelstation.
4. **Analys** av förutsättningarna för att trafikförvaltningen, i högre grad än hittills, ska underlätta och främja lokalisering av låncykelstationer i anslutning till kollektivtrafikknutpunkter.
5. **Kommunikation** till länets kommuner om vilken *typ* av åtagande som kan vara aktuellt för trafikförvaltningen kopplat till låncyklar. Detta bör göras efter ett inriktningsbeslut i Trafiknämnden även om inte alla *detaljer* för trafikförvaltningens åtagande är utredda eller varit föremål för ställningstagande. På motsvarande sätt bör trafikförvaltningen

RAPPORT
2016-12-14

Diarienummer
SL 2016-0239

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

kommunicera vilken typ av krav på att gagna kommunikationsresor som kan komma att ställas på kommuner och operatörer för att lokala låncykelsystem ska kunna sammankopplas med vissa av trafikförvaltningens system.

6. **Samverkan** med Stockholms stad inför stadens upphandling, vilken planeras till maj 2017. En dialog med Stockholms stad bör fortsätta för att säkerställa att den roll som trafikförvaltningen avser att spela gällande låncyklar är förenlig med stadens intentioner, också vad gäller tekniska systemkrav. Trafikförvaltningen bör även säkerställa att detta i upphandlingen kan förenas med uppställande av krav på en utbyggnad av systemet som understödjer låncyklar som en förlängning av kollektivtrafiken.

RAPPORT
2016-12-14

Diarienummer
SL 2016-0239

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

8 Källförteckning

Litteratur

- *Nya tjänster för delad mobilitet*, rapport 2016:15, Trafikanalys
- *Optimising Bike Sharing in European cities, A handbook*, OBIS 2011
- *Lånecykelsystem – Utvärdering av Lunds lånecykelsystem Lundhoj*. Martin Larsson, LTH, 2015
- *Förutsättningar för ett lånecykelsystem i Skåne, Malmö, Lund och Helsingborg*, EU-projektet ”Öresund som cykelregion”, 2012
- *Utredning om en framtida utvidgning av lånecykelsystemet i Göteborg*, Caroline Mattsson och Julia Emqvist, Trivector Traffic för Trafikkontoret, Göteborg stad, 2013

Internetkällor

Bicing
www.bicing.cat

Citybikes
www.citybikes.se

Styr&Ställ Göteborg
www.goteborgbikes.se

Stockholms hyrcyklar – vad har hänt på 5 år? Tom Petersen, KTH, ppt 2011
https://www.kth.se/polopoly_fs/1.278377!/Menu/general/column-content/attachment/2011-4-5.pdf

Gävleborg först i Sverige med ett regionalt hyrcykelsystem
www.regiongavleborg.se

Bike Share Planning Guide, ITDP, 2013
https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2014/07/ITDP_Bike_Share_Planning_Guide.pdf

Slutrapport för projekt inom Miljömiljarden, Stockholm stad. B66 Lånecykelsystem i Stockholms innerstad och vissa närförorter. Trafikkontoret
www.stockholm.se/PageFiles/176400/B66%20Slutrapport%20Lånecyklar.pdf

RAPPORT
2016-12-14

Diarlnummer
SL 2016-0239

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

9 Bilagor

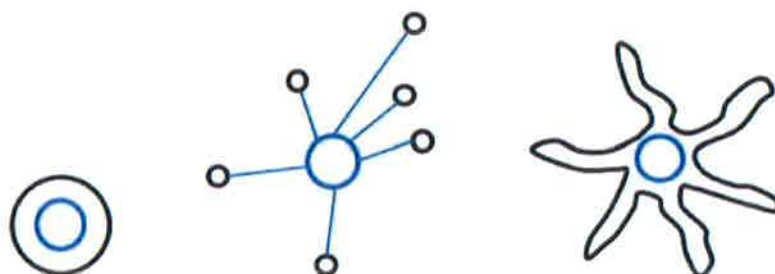
- 1. Utbyggnadsstrategier för lånecykelsystem*
- 2. Enkätfrågor till de kommuner som idag inte har lånecykelsystem*

Handläggare
Ida Stjärnström
ida.stjarnstrom@sll.se

Bilaga 1.

Utbyggnadsstrategier för lånecykelsystem

Nedan presenteras tre potentiella utbyggnadsstrategier för ett lånecykelsystem.



Figur 1. Tre utbyggnadsstrategier; successiv utvidgning, satelliter och stråk
(Utredning om en framtida utvidgning av lånecykelsystemet i Göteborg, 2013)

1) Successiv utvidgning från centrum

En successiv utvidgning från centrum innebär en jämn utvidgning i alla vädersträck med utgångspunkt ifrån ett befintligt system i stadskärnan. Det är fortsatt 300-500 meter mellan stationerna men systemets radie ökas successivt. Risken med denna strategi är att målpunkterna inte hamnar strategiskt utan kan skapa en snedfördelad användning av lånecyklar med komplex omfördelning av cyklarna som följd. Den successiva utvidgningen tar inte heller hänsyn till en stads topografi.

2) Satelliter

Satelliter som strategi handlar om att utöka kapaciteten i lånecykelsystem kring de strategiska knutpunkterna, det vill säga ofta kollektiva knutpunkter. Dock behöver inte en strategisk knutpunkt vara vid kollektivtrafiken utan bör även ses som en plats där en stor andel människor bor, arbetar, handlar, möts och roar sig. Delsystemen är geografiskt isolerade från det centrala systemet, men tillhör samma lånecykelsystem. En risk som lyfts fram i denna strategi är att det

Strategisk utveckling
Planering
Grupp

BILAGA 1
2016-11-04

Ärende/Dok. id.
SL 2016-0239

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

kan innebära ökade kostnader för omfördelning av cyklar då stationerna är långt ifrån varandra. Däremot kan denna strategi innebära ett enklare resmönster med få punkter för lån av cyklarna. En fördel är dock att lokalieringen i denna strategi tar hänsyn till bebyggelsestruktur och strategiska placeringar av stationerna kan därmed vara lättare att säkerställa.

3) Stråk från och till centrum

Strategin stråk innebär att låncykelsystemet utvidgas längs stråk från kärnan ut mot strategiska knutpunkter. Antingen sker utvidgningen från centrala staden och utåt, eller från satelliter och in mot centrala staden. Stadsdelar längs stråken knyt successivt samman med det befintliga systemet. En förutsättning för denna strategi är att det finns tillräckligt befolkningsunderlag längs stråken. Denna strategi kan innebära ett mer komplex resandemönster vilken i sin tur kan leda till en mer komplex omfördelning av cyklar mellan stationerna. Denna variant tar hänsyn till topografin och öppnar upp för möjlig hänsyn till framtida bebyggelse längs stråken. I städer med en utmanande topografin kan dock denna strategi skapa en snedfördelning i användandet mellan stationerna.

Strategisk utveckling
Planering

BILAGA 2
2016-11-04

Ärende/Dok. id.
SL 2016-0239

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Ida Stjärnström
ida.stjarnstrom@sll.se

Bilaga 2.

Enkätfrågor till de kommuner som idag inte har låncykelsystem

Trafikförvaltningen, SLL, utreder förutsättningar och intresse för införande av ett regionalt låncykelsystem i länets kommuner. Nedan följer ett antal frågor om vad ni i er kommun ser för behov, vilka förutsättningar som finns idag, era drivkrafter och vad ni ser för utmaningar inför ett eventuellt sådant införande.

Kommunens behov idag

1. Ser ni en potential i att komplettera kollektivtrafiken med låncyklar?

Ja vi ser ett behov, frågan är uppe för diskussion []

Ja det finns troligen ett behov, men frågan har inte diskuterats []

Nej i dagsläget ser vi inget behov []

Kommentar:

2. För vilken typ av resor ser du att det finns potential att komplettera kollektivtrafiken med låncyklar?

- Arbetsresor och resor till universitet/högskola/annan vuxenutbildning:

stort behov [], ganska stort behov [], visst behov [], inget behov []

- Fritidsresor:

stort behov [], ganska stort behov [], visst behov [], inget behov []

- Serviceresor(dagligvaruhandel):

stort behov [], ganska stort behov [], visst behov [], inget behov []

- Serviceresor (sällanköp):

stort behov [], ganska stort behov [], visst behov [], inget behov []

- Turism:

stort behov [], ganska stort behov [], visst behov [], inget behov []

Kommentar:

Strategisk utveckling
Planering

BILAGA 2
2016-11-04

Ärende/Dok. id.
SL 2016-0239

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Om ni har funderat kring möjligheten att komplettera kollektivtrafiken med låncyklar, vilken omfattning rör det sig om?

- Fler än 40 stationer (och fler än 500 cyklar)
- 20-40 stationer (ca 200-300 cyklar)
- 10-20 stationer (ca 100 cyklar)
- Färre än 10 stationer (och färre än 100 cyklar)
- Vi har inte funderat kring frågan

Kommentar:

Nyttor och effekter

3. På vilket sätt ser ni att ett regionalt låncykelsystem kan bidra positivt och/eller negativt till stadsmiljön i er kommun?

Svar:

4. På vilket sätt ser ni att ett regionalt låncykelsystem kan bidra positivt och/eller negativt för invånarna i er kommun?

Svar:

5. Vilka för- respektive nackdelar ser er kommun med ett regionalt låncykelsystem jämfört med ett lokalt låncykelsystem?

Svar:

Förutsättningar och utformning

6. Utöver vid strategiska kollektivtrafiknoder; var kan låncykelstationerna i er kommun placeras för att på bästa sätt förenkla för resenärerna ur ett hela-resan-perspektiv? Svar:

7. Vid ett eventuellt införande av ett låncykelsystem, hur ser förutsättningarna ut för att bereda plats/ge bygglov för låncykelstationer vid olika platser i er kommun?

- **Kommuncentra:**
goda möjliga idag , relativt bra möjlighet inom 1-3 år , svårt att uppnå inom 3 år , vet ej
- **Större kollektivtrafikknutpunkter:**
goda möjliga idag , relativt bra möjlighet inom 1-3 år , svårt att uppnå inom 3 år , vet ej

Strategisk utveckling
Planering

BILAGA 2
2016-11-04

Ärende/Dok. id.
SL 2016-0239

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

- **Arbetsplatser och arbetsplatsområden utanför tätort med fler än 2000 anställda:**
goda möjliga idag [], relativt bra möjlighet inom 1-3 år [], svårt att uppnå inom 3 år [], vet ej []
- **Externhandelsplatser med fler än 1000 anställda:**
goda möjliga idag [], relativt bra möjlighet inom 1-3 år [], svårt att uppnå inom 3 år [], vet ej []
- **Högskolor/universitet/annan vuxenutbildning:**
goda möjliga idag [], relativt bra möjlighet inom 1-3 år [], svårt att uppnå inom 3 år [], vet ej []

Kommentar:

8. Vilket/vilka typer av betalsystem anser ni skulle fungera bäst i ett regionalt låncykelsystem? (fler svar möjliga)
- Betalning och registrering via mobilapp []
 - Betalning via betalkort []
 - SL access []
 - Sms eller samtal för att få kod []
 - Annan []

Kommentar:

Drivkrafter

9. Ett regionalt låncykelsystem medför både positiva och ibland mindre positiva effekter. Hur viktiga är följande aspekter för er kommun?
- **Bättre folkhälsa:**
mycket viktig [], ganska viktig [], inte så viktig [], helt oviktig [], vet ej []
 - **Attraktiva stadsmiljöer:**
mycket viktig [], ganska viktig [], inte så viktig [], helt oviktig [], vet ej []
 - **Miljöaspekter (minskat buller, minskade utsläpp av CO₂):**
mycket viktig [], ganska viktig [], inte så viktig [], helt oviktig [], vet ej []
 - **Möjlighet att erbjuda kommunens invånare att kombinera koll och cykel:** mycket viktig [], ganska viktig [], inte så viktig [], helt oviktig [], vet ej []

Strategisk utveckling
Planering

BILAGA 2
2016-11-04

Ärende/Dok. id.
SL 2016-0239

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

- Möjlighet att få fler att lämna bilen hemma för korta resor:
mycket viktig [], ganska viktig [], inte så viktig [], helt oviktig [], vet ej []
- Möjlighet att bygga upp/förstärka kommunens varumärke som en cykelvänlig/hållbar kommun:
mycket viktig [], ganska viktig [], inte så viktig [], helt oviktig [], vet ej []
- Möjlighet att nå ökad andel hållbara transporter alt. cykelandel:
mycket viktig [], ganska viktig [], inte så viktig [], helt oviktig [], vet ej []

Andra positiva/negativa effekter:

Kommentar:

10. Av de effekter som listas i fråga 10 inkl. eventuella egna förslag, vilka två anser ni vara de viktigaste motiven till att införa ett lånecykelsystem?

Svar:

Organisationsformer

Ett lånecykelsystem med landstinget som regional samordnare kan upphandlas och organiseras på en rad olika sätt. En del i trafikförvaltningens utredning består därför i att finna en lämplig organisationsform för ett regionalt lånecykelsystem med flera parter.

11. Om tre parter ingår i ett regionalt lånecykelsystem i Stockholms län, dvs. kommuner, lånecykeloperatör och SLL. Vad bör i så fall SLL tänka på för att göra det enkelt för kommuner att delta i systemet?

Svar:

Utmaningar

12. Ser kommunen några särskilda utmaningar vid ett eventuellt införande av ett regionalt lånecykelsystem som är viktiga att proaktivt hantera?

Svar:



7

Yttrande över remiss från Trafikförvaltningen avseende trafikförändringar i kollektivtrafiken, 2019

Förslag till beslut

1. Samhällsbyggnadsnämnden beslutar att översända samhällsbyggnadsförvaltningens tjänsteskrivelse, daterad 2018-04-19, som svar på Trafikförvaltningens remiss gällande trafikförändringar i SL-trafiken 2018/2019.
2. Samhällsbyggnadsnämnden beslutar att översända ett Södertörnskommungemensamt yttrande på Trafikförvaltningens remiss gällande trafikförändringar i SL-trafiken 2018/2019.

Sammanfattning

Trafikförvaltningen, Stockholms Läns Landsting, sänder årligen ut en remiss med förslag till trafikförändringar i kollektivtrafiken inför nästkommande år.

De förändringar som berör Botkyrka kommun sammanfattas i samhällsbyggnadsförvaltningens tjänsteskrivelse, daterad 2018-04-19. Samhällsbyggnadsförvaltningen är i stort positiv till Trafikförvaltningens förslag till trafikändringar, men vill dock lyfta fram några synpunkter;

- Tätare turtäthet för pendeltågen från Tumba och Tullinge.
- Tätare turtäthet på busslinjer som sammanbinder kommunens stadsdelar.
- Bättre passning på busslinjer som ansluter till pendeltågsstationerna.
- En sekundär entré till pendeltågsstationen i Tullinge är nödvändig.
- Busslinjer måste utökas och anpassas efter kommunens bostadsutveckling.
- Öppna den befintliga sekundära entrén till Alby tunnelbanestation.

Ärendet

Trafikförvaltningen, Stockholms Läns Landsting, har inkommit med en remiss till kommunen gällande förslag till trafikförändringar i SL-trafiken 2018/2019 (T19). Förslaget avser linjesträckningar, turtäthet, trafikeringstid och innebär både utökningar och reduceringar i trafiken samt omfördelningar. Genom denna remiss får kommunen möjlighet att redovisa synpunkter och förslag till förändringar som är viktiga för kommuninvånarna.

2018-05-15

Dnr sbf/2018:202

De förändringar som berör Botkyrka kommun sammanfattas i bifogad tjänsteskrivelse och kompletteras med ett gemensamt yttrande från Södertörnskommunerna.

Samhällsbyggnadsförvaltningens tjänsteskrivelse, daterad 2018-04-19, utgör underlag för beslutet.



2018-04-19

Dnr sbf/2018:202

Referens
Anders Öttenius

Mottagare
Samhällsbyggnadsnämnden

Yttrande över remiss från Trafikförvaltningen avseende trafikförändringar i kollektivtrafiken, 2019

Förslag till beslut

1. Samhällsbyggnadsnämnden beslutar att översända samhällsbyggnadsförvaltningens tjänsteskrivelse, daterad 2018-04-19, som svar på Trafikförvaltningens remiss gällande trafikförändringar i SL-trafiken 2018/2019.
2. Samhällsbyggnadsnämnden beslutar att översända ett Södertörnskommungemensamt yttrande på Trafikförvaltningens remiss gällande trafikförändringar i SL-trafiken 2018/2019.

Sammanfattning

Trafikförvaltningen, Stockholms Läns Landsting, sänder årligen ut en remiss med förslag till trafikförändringar i kollektivtrafiken inför nästkommande år.

De förändringar som berör Botkyrka kommun sammanfattas i samhällsbyggnadsförvaltningens tjänsteskrivelse, daterad 2018-04-19. Samhällsbyggnadsförvaltningen är i stort positiv till Trafikförvaltningens förslag till trafikändringar, men vill dock lyfta fram några synpunkter;

- Tätare turtäthet för pendeltågen från Tumba och Tullinge.
- Tätare turtäthet på busslinjer som sammanbinder kommunens stadsdelar.
- Bättre passning på busslinjer som ansluter till pendeltågsstationerna.
- En sekundär entré till pendeltågsstationen i Tullinge är nödvändig.
- Busslinjer måste utökas och anpassas efter kommunens bostadsutveckling.
- Öppna den befintliga sekundära entrén till Alby tunnelbanestation.

Bakgrund

Trafikförvaltningen, Stockholms Läns Landsting, har inkommit med en remiss till kommunen gällande förslag till trafikförändringar i SL-trafiken 2018/2019 (T19). Förslaget avser linjesträckningar, turtäthet, trafikeringstid och innebär både utökningar och reduceringar i trafiken samt omfördelningar. Genom denna remiss får kommunen möjlighet att redovisa synpunkter och förslag till förändringar som är viktiga för kommuninvånarna. De för-

2018-04-19

Dnr sbf/2018:202

ändringar som berör Botkyrka kommun sammanfattas nedan, och kompletteras med ett gemensamt yttrande från Södertörnskommunerna.

Förvaltningens yttrande

Tunnelbana

Grön och röd linje

Söderströmsbron mellan Slussen och Gamla Stan planeras att renoveras under sommaren (2019). Detta innebär att tågen kommer att passera bron med sänkt hastighet och reducerad trafik, vilket kan leda till tågbyten för resenärerna.

Botkyrka kommun har ingen synpunkt över detta.

Pendeltåg

Trafikförvaltningen föreslår

- Bibehållen och modifierad tidtabell lika T18 (2017/2018)
- Behålla snabbtågen på Nynäsbanan
- Inte ansöka om trafiklägen hos Trafikverket för snabbtåg på Södertäljegrepen.
- Inte ansöka om snabbtåg på Ostkustbanan

Botkyrka kommun vill framföra ett stort behov av en tätare trafik, framförallt under högtrafik. Dagens cirka 14 tåg per timme behöver som ett första steg utökas till 20. I kommunens mål om fossilfri kommun så måste kollektivtrafiken vara ett konkurrenskraftigt färdmedel.

Botkyrka kommun ser positivt på Trafikförvaltningens förslag att inte ansöka om tåglägen för snabbtåg på Södertäljegrepen. Kommunen förväntar sig att samtliga tåg ska trafikera kommunens båda pendeltågsstationer, Tumba station och Tullinge station, och med tätare turtäthet.

Buss

Linje 151 Norsborg - Fridhemsplan

Övervägs att utökas vardagar från 15-minuterstrafik till 12-minuterstrafik. Linjen övervägs också att dras in under högsommaren med hänvisning till parallellgående trafik.

Botkyrka kommun är positiva till en ökad turtäthet. Dock skulle en indragen linje under högsommaren medföra en betydande försämring. Många av kommunens medborgare är sysselsatta inom serviceyrken och branscher där en traditionell ”industrisemester” inte är möjlig. En indragen linje innebär

2018-04-19

Dnr sbf/2018:202

att 7 busshållplatser ej skulle trafikeras under högsommaren. Detta är en stor försämring för jämställdhet och likabehandling, och är i motsatt riktning mot vad kommunen eftersträvar.

Linje 172 Norsborg – Skarpnäck

Linjen övervägs att få flera nya turer under dygnets samtliga trafikperioder.

Botkyrka kommun är mycket positiv till de föreslagna nya turerna. Flera stora arbetsplatser, några med dygnet runt verksamhet, ligger utefter busslinjen.

Linje 702 Hallunda centrum – Kvarnhagen

Linjen övervägs utökas med trafikering under vardagar fram till kl. 23:30.

Kommunen är positiv till en utökning av kvällstrafiken.

Linje 713 Tumba station – Visättra sportcenter

Turer som startar och börjar vid Tullinge station föreslås förlängas till/från Tumba. Detta på grund av trängsel i Tullinge. Sex hållplatser får utökad trafik men det kan innebära ett extra byte för vissa resenärer.

En ny avgång lördagar och söndagar kl. 08:00 från Tumba station för att bättre passa pendeltågen. Vidare föreslås även en ny avgång kl. 05:26 för att ersätta eventuellt borttagen avgång kl. 04:47 på linje 791.

Botkyrka kommun är positiv till en förlängning till/från Tumba. Dock får detta inte ses som lösningen för trängseln vid Tullinge station. Tullinge station måste anläggas med en sekundär pendeltågsentré. Vidare ser kommunen positivt på föreslagna nya avgångar.

Linje 715 Tumba station – Solbo

Förslag om att öka turtätheten från 60-minuterstrafik till 30-minuters trafik mellan kl. 22:00 – 01:00 vardagar (ej fredag) samt söndagar.

Förslaget om att öka turtätheten från 60-minuterstrafik till 30-minuterstrafik är något som Botkyrka kommun uppskattar.

Linje 719 Skäcklinge – Tumba station

Trafikförvaltningen föreslår 7 ½ minuters trafik istället för 15-minuterstrafik kl. 07:00-08:30 och 16:00-17:45 under förutsättning om bostadsförtätning i Skäcklinge.

Botkyrka kommun utreder och avvaktar tills vidare en fortsatt förtätning i Skäcklinge, vilket innebär att den föreslagna ökade turtätheten avvaktas.

2018-04-19

Dnr sbf/2018:202

Linje 721/721X Tullinge station – Lida / Tullinge station – Riksten

Linje 721X föreslås starta en timme tidigare på lördagar och söndagar.

Linje 721 och 721X övervägs att förlängas till ny ändhållplats i Hanvedens allé. Detta förutsätter dock andra kompletterande åtgärder.

Botkyrka kommun är positiva till en tidigare lagd start med en timme. Övriga kopplingar till bland annat Pålamalmsvägen ingår i kommande detaljplanegenomföranden, vilka kommunen ansvarar för. Kommunen förutsätter dock att Trafikförvaltningens förslag om en linjedragning via Stövargatan egentligen avser Friluftsvägen.

Linje 725 Tumba station – Nytorp

Mellan Söderby Park (Salems kommun) och Tumba station övervägs linjen utökas till 7 ½ minuttrafik istället för 15 minuttrafik mellan kl. 07:00 – 09:00 samt mellan kl. 16:00 – 18:00. Detta förutsätter en ny hållplats vid Sandstugan. Linjen övervägs få en ny avgång kl. 05:24 för att ersätta 791:ans avgång kl. 04:47.

Botkyrka kommun stödjer en ökad turtäthet.

Linje 726 Fridhemsplan – Tumba station

Trafikförvaltningen överväger att korta av linjen mellan Tullinge och Tumba, då linje 713 föreslås förlängas.

Botkyrka kommun är negativ till detta förslag. För många resenärer innebär detta ett extra byte i Tullinge. Det är många resenärer från Tumba med slutdestinationen Fridhemsplan.

Botkyrka kommun vill framföra vikten av en tät trafikering mellan samtliga stadsdelar i kommunen och för denna linjesträckning viktigt att knyta samman stadsdelarna Tumba och Tullinge.

Linje 727 Tumba station – Skansundet

Linjen övervägs få en ny tur och retur alla vardagar mellan kl. 14:30 – 18:30, vilket ger 60-minuterstrafik.

En positiv och motiverad utökning, då många skolbarn nyttjar denna busslinje.

Linje 743 Skäcklinge – Fridhemsplan

Linjen övervägs att utökas till från 12-minuterstrafik till 10-minuterstrafik vardagar och från 20-minuterstrafik till 15-minuterstrafik andra tider, vardagar.

2018-04-19

Dnr sbf/2018:202

Linjen övervägs att dras in under högsommaren och resenärer hänvisas istället till linje 716, pendeltåg och tunnelbana.

Det är positivt med en ökad turtäthet för att tillgodose ett attraktivt alternativ till att färdas med egen bil, till infartsparkeringsplatserna i Tumba.

Linje 745 Fridhemsplan – Söderby

Linjen övervägs att dras in vardagar under högsommaren, vilket hänvisar resenärerna till linje 725, pendeltåg och tunnelbana.

Botkyrka kommun vill kunna erbjuda sina kommunmedborgare en kollektivtrafik som underlättar ”livspusslet” och minskar miljöpåverkan i förhållandet att färdas med eget privatfordon. Årsindelningen i terminer blir mer och mer avlägsen de förvärvsarbetande medborgarna. Det ställs krav på bolag, företag och organisationer om ökad tillgänglighet. Det innebär att arbetstagarna behöver sprida ut sin semesterperiod, industrisemestern finns inte längre i en storstadsregion som Stockholm. Det betyder också att viss verksamhet måste ske även helger. Att Trafikförvaltningen då föreslår att en busslinje dras in under högsommaren, stämmer dåligt med länets utveckling.

Linje 716 Tumba station – Bremora

Linje 718 Tumba station – Östra Storvreten

Linje 791 Stockholm C – Södertälje C

Linje 796 Stockholm C – Bremora

Alla vardagar övervägs avgången på linje 791 kl. 04:47 att dras in från Centralen till Rönninge station, samt sista avgången på linje 796 kl. 05:35. Motiveringen anges vara ett lågt resande på dessa avgångar. För att ersätta delsträckor på övervägd borttagen avgång på linje 791 och 796 förutsätts en ny avgång kl. 05:24 på linje 716 samt en ny avgång på linje 718 kl. 05:24.

Botkyrka kommun vill framföra vikten av alternativa linjer och avgångar då Trafikförvaltningen överväger indragna turer.

Kommunens yttrande

Förutom ovan angivna kommentarer vid varje trafikslag och linje, så vill Botkyrka kommun framföra följande synpunkter på Trafikförvaltningens förslag till trafikförändringar, T19.

- Arbetet med kommunens tillväxt och förtätning kräver ett bra samarbete mellan kommunen och Trafikförvaltningen.

2018-04-19

Dnr sbf/2018:202

- Det är viktigt att det finns en utbyggd och trafikerad kollektivtrafik i de tidiga etapperna av kommunens exploateringsprojekt och bostadsförtätning, så att de boende tidigt finner fördelarna med kollektivt resande.
- Tullinge station behöver en sekundär entré till pendeltåget. Antalet resande uppfyller redan Trafikverkets kriterium för två entréer.
- Öka turtätheten på busslinjer som binder samman kommunens norra (Alby, Fittja, Hallunda, Norsborg) stadsdelar med kommunens södra (Tumba, Vårsta Tullinge, Grödinge) stadsdelar.
- Kommunens verksamhet inom socialförvaltningen med mycket stor kund-/klientkontakt kommer att flytta från norra kommunen till Tumba i den södra kommundelen. Detta innebär att många medborgare måste resa genom kommunen. Socialförvaltningen bedömer antalet besökare/återbesök/uppföljningsbesök från kommunens norra delar till ca 7 500 tillfällen/år. Dessa måste kunna resa med kollektivtrafik, olika tider under dagen till målpunkten Tumba.
- Busslinjer med slutdestination eller mellan stopp vid Tullinge station behöver en bättre passning till pendeltågen.
- Stadsdelen Alby förtätas i en etapp 1 med ca 600 nya bostäder under år 2018 och 2019. Dessa nya medborgare måste kunna erbjudas en kollektivtrafik för sitt resande.
- Flera företag har etablerat sig på Alfred Nobels allé vilket kräver en utökad kollektivtrafik. Idag går är sista avgången för busslinjen kl. 16, då arbetstagarna ännu inte slutat för dagen.
- Kollektivtrafiken till/från Tullinge gymnasium behöver utökas med fler och tätare avgångar.
- Pendeltågen från Tumba station och Tullinge station behöver tätare turtäthet under högtrafik.
- Den stängda sekundära entrén till Alby tunnelbanestation behöver öppnas då kommunens verksamhetsområde Södra Porten växer med både verksamheter och bostäder.
- Botkyrkas kommunala organisation mottar årligen ett antal medborgarförslag som handlar om busslinjer och kollektivtrafiken i kommunen. Dessa förslag vidarebefordras till Trafikförvaltningen.
- Botkyrka kommun framför behovet av upprustning av tågstationerna Tumba och Tullinge. Även om båda dessa stationer är under en kommande utveckling, så kan inte det löpande underhållet avvaktas.

2018-04-19

Dnr sbf/2018:202

Södertörns gemensamma yttrande

Kollektivtrafikens utveckling på Södertörn

Södertörnskommunerna (Botkyrka, Haninge, Huddinge, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Södertälje och Tyresö) står gemensamt bakom detta ställningsstagande vad gäller kollektivtrafikens utveckling på Södertörn som del av kommunernas egna remissvar på landstingets förslag till trafikförändringar i kollektivtrafiken 2018/2019 (T19).

Södertörnskommunerna växer starkt med fler bostäder och medborgare, fler företag och fler jobb och har just nu en snabbare företagstillväxt än Stockholms län i sin helhet. Det ställer höga krav på tillgänglighet och framkomlighet, inte minst för kollektivtrafiken som behöver vara effektiv. Pendeltågstrafiken är ryggraden i kollektivtrafiken för större delen av Södertörn och det är viktigt att den fungerar och är pålitlig. Stockholm Norvik Hamn kommer att ge fler arbetstillfällen och ökad bostadsproduktion i stationsnära lägen. Med en lastbil var 19 sekund behövs dubbelspår på Nynäsbanan för att minska trycket på vägarna 73, 225 och 226. Utvecklingen av kollektivtrafiken behöver understödja hela den bebyggelseutveckling som sker på Södertörn och etapplösningar behövs fram till dess att stora infrastrukturprojekt är färdigställda såsom Tvärförbindelse Södertörn, ny passage över Södertälje kanal och Spårväg Syd. Detta är avgörande för att binda ihop regionen, bryta segregation och utanförskap samt förbättra matchningen på arbetsmarknaden.

Södertörnskommunerna anser att kollektivtrafiken, och de avtal som styr den, behöver anpassas och utvecklas utifrån kommunala bebyggelseplaner både vad gäller bostäder och arbetsplatser. Kollektivtrafiken behöver finnas som ett tydligt och attraktivt färdmedelsval redan från början, innan hela områden är utbyggda. Utbudet kan sedan utvecklas allt eftersom efterfrågan ökar. Vi anser också att det bör finnas en valmöjlighet mellan spår och buss i stråk med många resenärer. Det skapar en robusthet i kollektivtrafiksystemet vid störningar. För stråk med många resande och där spårtrafik saknas in mot Stockholm är det extra viktigt att öka framkomligheten för och bibehålla direktbussarna, med goda omstigningsmöjligheter i centrala Stockholm. Alternativen till attraktiv busstrafik är ett omfattande resande med bil, vilket begränsar kapaciteten på vägarna in mot Stockholm.

Det är angeläget att planerade stombusslinjer enligt Stomnätsplanen startas och att identifierade stråk byggs om för att möjliggöra detta, ett exempel är framkomlighetsproblemen för buss på väg 73 och väg 226. Åtgärder för ökad

2018-04-19

Dnr sbf/2018:202

framkomlighet för stombussarna ger stora samhällsekonomiska vinster. Den långsiktiga inriktningen ska vara att de regionala stadskärnorna Flemingsberg, Haninge, Kungens kurva och Södertälje knyts samman med attraktiv kollektivtrafik. Det är idag en ineffektiv kollektivtrafik för den som vill resa på tvären mellan viktiga målpunkter på Södertörn, vilket leder till mycket långa restider och därmed en konkurrensfördel för bilen.

Från hela Södertörn, såväl som regionen i stort, behövs effektiva förbindelser med tåg till och från viktiga start- och målpunkter i norra delen av Stockholmsregionen till exempel till Arlanda och Uppsala, för att stärka den storregionala tillgängligheten.

På Södertörn finns två kommuner (Tyresö och Nykvarn) samt många bostadsområden, glesbygd och skärgård som saknar SL-spårbunden trafik in mot Stockholm. En attraktiv och tillgänglig busstrafik är extra viktig för dessa kommuner, områden och platser.

Både Flemingsberg och Gullmarsplan är idag viktiga knutpunkter och kommer bli större i framtiden. Södertörnskommunerna är positiva till tunnelbanans utbyggnad och ombyggnaden av Gullmarsplan, förutsatt att minst den kapacitet som finns idag kvarstår. För att säkerställa knutpunkten Flemingsberg i framtiden måste planering ske för att understödja och omhänderta denna utveckling.

Carina Molin
Samhällsbyggnadschef

Anders Öttenius
Gata/parkchef

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Katarina Liljefors
katarina.liljefors@sll.se

Remiss inför trafikförändringar i SL-trafiken 2018/2019 (T19)

Trafikförvaltningen har påbörjat arbetet med trafikförändringar inför december 2018. Detta arbete innefattar både utökning och reducering av trafiken samt omfördelningar.

Härmed översänds en **bruttolista** med **förslag** på trafikförändringar inför tidtabellsskifte i december 2018 (T19). Bruttolistan innehåller förslag avseende bland annat linjesträckningar, turtäthet och trafikeringstid. Den har tagits fram i samarbete med trafikutövarna och bygger bland annat på kommunala bebyggelseplaner, resandestatistik samt input från kommunerna inom ramen för trafikförvaltningens kommundialog. Ytterliggare utredning av förslagen kommer att göras innan beslut om eventuellt genomförande tas. Med hänsyn till landstingets ekonomiska ramar kommer inte alla förslag att kunna genomföras.

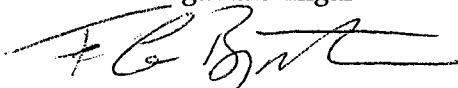
Trafikförvaltningen tar tacksamt emot synpunkter på och prioriteringar av dessa förslag utifrån kommunernas lokalkännedom, samt utifrån kunskap och erfarenhet som funktionshindervisorganisationerna besitter.

Avseende pendeltågstrafiken presenterar detta dokument Trafikförvaltningens inriktning för trafiken under T19. I mitten av april kommer Trafikförvaltningen att informera länets kommuner om den tåglägesansökan inför T19 som Trafikförvaltningen lämnar till Trafikverket. Kommuner med pendeltågstrafik kommer under våren att bli inbjudna till möten avseende pendeltågstrafiken.

Trafikförvaltningen önskar ha era synpunkter senast den 28 maj 2018.

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

Med vänliga hälsningar



Fredrik Cavalli-Björkman
Trafikdirektör
Trafikavdelningen

Stockholms läns landsting
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

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

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

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	Trafikförsörjningsprogrammet.....	3
1.1	Övergripande mål	3
1.2	Hållbar utveckling.....	3
1.3	Trafikförändringsprocessen.....	4
1.4	Trafikförvaltningens löpande dialog med kommunerna.....	4
1.5	Avtalstyper	5
1.6	Tidtabellskiften.....	7
2	Förslag på trafikförändringar uppdelat per trafikslag.....	8
2.1	Tunnelbana	8
2.2	Pendeltåg	8
2.3	Sjötrafik.....	9
2.4	Lokalbanor	12
2.5	Buss.....	13

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1 Trafikförsörjningsprogrammet

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

1.1 Övergripande mål

Trafikförsörjningsprogrammet har tre övergripande mål:

Ökat kollektivt resande

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

Smart kollektivtrafiksystem

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

Attraktiv region

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

1.2 Hållbar utveckling

Framtidens kollektivtrafik måste planeras utifrån fokus på hållbar utveckling. Därför genomsyrar hållbarhet alla mål i det reviderade trafikförsörjningsprogrammet. Hållbar utveckling består av tre delar:

- Ekologisk hållbarhet
- Social hållbarhet
- Ekonomisk hållbarhet

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27Diarienummer
SL 2017-0653Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1.3 Trafikförändringsprocessen

Trafikförvaltningen planerar och genomför trafikförändringar inom ramen för den så kallade trafikförändringsprocessen. Processen beskrivs nedan. Den skiljer sig något åt beroende på avtalstyp.

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

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

I maj inkommer remissyttranden från remissinstanserna.

En slutlig sammanvägning av förslag och synpunkter görs och under sommar och tidig höst offertförfrågar och beställer trafikförvaltningen trafiken (avser produktionsavtal). För incitamentsavtal inkommer trafikutövaren med förfrågan om att genomföra trafikförändring. Trafikförvaltningen godkänner eller avslår dessa förfrågningar.

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

Det ordinarie tidtabellskiftet sker i mitten av december.

1.4 Trafikförvaltningens löpande dialog med kommunerna

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

Trafikförvaltningens dialog med kommunerna sker i löpande mötesserier, kommunernas plansamråd samt årlig remiss om trafikförändringar.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

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

Löpande mötesserie

Planeringsmöten

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

Uppföljningsmöten

Kommunvisa möten som hålls två ggr/år. Här görs uppföljning av frågor som rör kollektivtrafiken i kommunen på kort sikt, exempelvis mindre trafikförändringar, hållplats- och framkomlighetsfrågor som avses ske i närtid, inom 2 år. Förutom trafikförvaltningen och kommunen deltar trafikutövare (buss) med trafikavtal som berör kommunen.

Sektorsamråd

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

Politiska samråd

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

Plansamråd

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

Årlig remiss med trafikförändringar

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

1.5 Avtalstyper

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

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27Diarienummer
SL 2017-0653Infosäk. klass
K1 (Öppen)

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

Tabell 1 Huvudsakligt busstrafikavtal per kommun samt namn på trafikutövare (2018)

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

Tabell 2 Trafikavtal per spårslag samt trafikutövare (2018)

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

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1.6 Tidtabellskiften

Följande datum gäller för ordinarie tidtabellskiften för alla trafikslag (inklusive pendelbåtar) utom skärgårdstrafiken för T19, 2018/2019:

- Normaltidtabellen börjar den 9 december 2018
- Sommartidtabellen gäller den 21 juni till 18 augusti 2019

För skärgårdstrafiken gäller följande:

- Vintertidtabell 10/12 2018 – 14/4 2019
- Vårtidtabell 15/4 2019 - 19/6 2019
- Sommartidtabell 20/6 2019 – 18/8 2019
- Hösttidtabell 19/8 2018 – 8/12 2019

Trafikförvaltningen reserverar sig för eventuella felskrivningar.

2 Förslag på trafikförändringar uppdelat per trafikslag

2.1 Tunnelbana

2.1.1 Trafikstörande arbeten

Grön och Röd linje

Under sommaren planeras renovering av Söderströmsbron mellan Gamla Stan och Slussen. Detta innebär att tågen kommer att passera bron med sänkt hastighet med tidvis reducerad trafik och tågbyten som följd av detta.

Grön linje

Vid Gullmarsplan kommer förberedande arbeten inför tunnelbanans utbyggnad att utföras under sommartid med begränsningar i trafiken söderut. Till sommaren 2019 planeras arbeten på Grön Linje vid Fridhemsplan som innebär att tågen på den gröna linjen inte trafikerar stationen Fridhemsplan för på- och avstigande, utan passerar förbi. Resenärer till och från Fridhemsplan kommer att hänvisas till busstrafik från närliggande knutpunkter och den blå linjen som trafikerar station Fridhemsplan som vanligt.

2.2 Pendeltåg

Trafikförändringar

Trafikförvaltningen fortsätter utveckla trafiken i enlighet med planeringsramverkets målbild och arbetar för skyndsamt utveckling av infrastruktur och trafikledning i dialog med Trafikverket. Inför T19 är inriktningen för pendeltågstrafiken följande:

- Att bibehålla och modifiera årets tidtabell
- Att behålla snabbtågen på Nynäsbanan
- Att inte ansöka om tåglägen hos Trafikverket för snabbtåg på Södertäljegrepen
- Att inte ansöka om snabbtåg på Ostkustbanan samt att utöka antalet avgångar på fyra stationer (Häggvik, Rotebro, Ulriksdal och Norrviken) på Ostkustbanan med fokus på rusningen

Den nya pendeltågsstationen i Vega kommer att öppnas i slutet av mars 2019.

2.2.1 Trafikstörande arbeten

Mäljarbanan

Trafikverkets arbeten med utbyggnaden till fyrspar på Mäljarbanan fortsätter under 2019, vilket medför ett flertal avstängningar av trafiken. Angivna tider och sträckor kan justeras i det vidare arbetet. Trafiken ersätts vid avstängningarna med buss och tunnelbana.

- Torsdag 18 april 2019 kl. 01.10 – tisdag 23 april kl. 04.30 (påskhelgen)
Ingen pendeltågstrafik Odenplan – Jakobsberg

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

- Lördag 25 maj kl. 22.00 – söndag 26 maj kl. 14.00
Ingen pendeltågstrafik Spånga – Jakobsberg
- Fredag 5 juli kl. 22.30 – måndag 29 juli kl. 04.30
Ingen pendeltågstrafik Odenplan – Jakobsberg
- Lördag 5 oktober kl. 22.00 – söndag 6 oktober kl. 14.00
Ingen pendeltågstrafik Spånga – Jakobsberg
- Fredag 1 november kl. 22.30 – måndag 4 november kl. 04.30
Ingen pendeltågstrafik Odenplan – Jakobsberg

2.3 Sjötrafik

2.3.1 Norrtälje

Linje 25 Furusund – Hemmarö – Solö

Anpassningar i turlista från vintern 2018/19 då nytt fartyg för trafiken levereras.

Linje 26 Stockholm – Blidösundet – Rödlöga

Trafiken på linjen övervägs att sommartid få en justerad turlista för att anpassa avgångstiderna till kundönskemål och förbättra bytesmöjligheter till Nord/Sydlinjen.

Linje 27 Stockholm – Blidösundet – Arholma

Trafiken på linjen övervägs att sommartid få en justerad turlista för att anpassa avgångstiderna till kundönskemål.

Linje 28 Furusund – Gräskö – Rödlöga

Trafiken på linjen övervägs utökas med dubbla turer helger under lägsäsong sträckan Furusund – Söderöra. Anpassningar i turlista, alla tidtabellsperioder, från vintern 2018/19 då nytt fartyg för trafiken levereras. Påverkas av ev. beslut om att klassa Gräskö som kärnö.

2.3.2 Österåker

Linje 36 Åsättra – Ingmarsö – Möja

Möjligheterna undersöks att förstärka kapaciteten på linjen under perioder med is.

Linje 12 Stockholm – Vaxholm – Husarö

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

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27Diarienummer
SL 2017-0653Infosäk. klass
K1 (Öppen)**Linje 13 Stockholm/Boda – Svartsö – Ingmarsö**

Trafiken på linjen övervägs att sommartid få en justerad trafik till/från replipunkten Boda. Flera direktturer på anslutande SL-linje 438 ger möjligheter till bekvämare omstigning i Boda. Möjligheterna undersöks att avlasta befintlig trafik under högsäsong genom kompletterande snabbturer från Stockholm med få brygganlöp.

Linje 9 och 24 Stockholm – Vaxholm/ – Fåglarö – Ljusterö/ – Koholmen–Siaröfortet – Vättersö

Utvärdering av utökad passagerar- och godstrafik till Koholmen, Stora Timrarö och Siaröfortet. Vid Stora Timrarö övervägs utökad trafik vardagar under vår och höst, liksom ny vintertrafik. En trafikökning kan även påverka turutbudet i områdena Elgö-Fåglarö och Saxaröarna positivt.

*2.3.3 Vaxholm***Linje 3 Vaxholm – Skogsö – Norra Lagnö**

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

Linje 4 Vaxholm Norra Tynningö – Ramsö

Anpassningar för att ge en över årstiderna mer likartad turlista. Möjligheterna begränsas i viss mån av olika fartygstyper och anslutande bussars tidtabeller. Utvärdering av försöket med pendelbåt vintertid Ramsö-Vaxholm-Strömkajen.

*2.3.4 Stockholm***Linje 80 Nybroplan – Nacka Strand - Frihamnen**

Under 2017 utökades trafiken med ett fartyg extra under perioden april – december. Trafiken på linjen övervägs få samma trafikökning även under perioden december-april. På så sätt kan en förenklad och likformad normaltiddatabell skapas med giltighet ett trafikår (undantaget sommarperioden).

Linje 82 Djurgårdsfärjan

Linjen föreslås periodvis få en justerad tidtabell kopplad till Gröna Lunds säsongsvariationer.

Linje 85 Riddarfjärden

Försökslinje som trafikeras fram till årsskiftet 2018/2019, därefter nedläggning. Linjen kommer att trafikera en ny brygga på Riddarholmen under hela 2018.

Linje 89 Klara Mälarstrand – Tappström

Försökslinje som trafikeras fram till sommaren 2018.

Linjen permanentas med året-runt trafik från hösten 2018, med utökat antal avgångar under vardagar samt införande av sommartrafik, helgtrafik samt viss kvällstrafik.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Tappströms brygga på Ekerö trafikeras året om, och Jungfrusund utgår som vinterbrygga i och med permanentning av linjen.

2.3.5 Ekerö

Linje 89 Klara Mälarstrand – Tappström

Försökslinje som trafikeras fram till sommaren 2018.

Linjen permanentas med året-runt trafik från hösten 2018 med utökat antal avgångar under vardagar samt införande av sommartrafik, helgtrafik samt viss kvällstrafik.

Tappströms brygga på Ekerö trafikeras året om, och Jungfrusund utgår som vinterbrygga i och med permanentning av linjen.

2.3.6 Lidingö

Linje 80 Nybroplan – Nacka Strand - Frihamnen

Under 2017 utökades trafiken med ett fartyg extra under perioden april – december.

Trafiken på linjen övervägs få samma trafikökning även under perioden december-april. På så sätt kan en förenklad och likformad normaltidschema skapas med giltighet ett trafikår (undantaget sommarperioden).

Linje 81 Ropsten – Tranholmen – Storholmen

Anpassningar i turlista för att möjliggöra bättre anslutningar för skolbarn till Lidingö via befintliga bryggor på Lidingö.

2.3.7 Värmdö

Linje 13 Stockholm/Boda – Svartsö – Södra Ingmarsö

Trafiken på linjen övervägs att sommartid få en utökad trafik till/från Boda efter kundönskemål. Anpassningar till förbättrad trafik med SL-438 som fått fler direktbussar utan byte till/från Slussen, vilket ger kortare restid. Möjligheterna undersöks att avlasta befintlig trafik under högsäsong genom kompletterande snabbturer från Stockholm med få brygganlöp.

Linje 14 Stockholm/Sollenkroka – Möja

Utvärdering sker av utökad morgon- och kvällstrafik sommartid.

Linje 11 Stockholm /Vaxholm – Grinda – Husarö/Möja

Linje 13 Stockholm/Boda – Svartsö – Södra Ingmarsö

Linje 14 Stockholm/Sollenkroka – Möja

Möjligheterna undersöks att avlasta befintlig trafik under högsäsong, dels genom kompletterande snabbturer med få brygganlöp, dels genom att befintliga turer på långlinjer avlastas vissa bryggor i innerskärgården. Anpassningar i Boda och Lillsved ger förbättrad busstrafik med SL 437/438 som får fler direktbussar utan bussbyten, vilket ger restidsvinst.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Linje 16 Stavsnäs – Sandhamn

Trafiken på sträckan övervägs att utökas med ytterligare en kvällsavgång i båda riktningar, en vardag per vecka. Detta är avhängigt utvecklingen av lokala verksamheter på Sandön.

Linje 17 Stavsnäs – Nämndö – Saltsjöbaden

Trafiken på sträckan övervägs att vardagar under sommarperioden utökas med en morgonavgång in till replipunkten Stavsnäs och en kvällstur ut.

2.3.8 Haninge

Linje 19 Dalarö – Ornö utsida – (Huvudskär)

Trafiken sommartid på sträckan Dalarö-Huvudskär som körts på försök under 2015 - 2017 permanentas förutsatt fortsatt verksamhet på Huvudskär. Utvecklingen av lokal turistverksamhet kring bryggan Ornö kyrka följs, vilket kan skapa förutsättningar för utökad trafik till bryggan.

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

Linje 21 Årsta – Utö

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

2.3.9 Nynäshamn

Linje 22 Nynäshamn – Ålö

Anpassningar i turlistan övervägs för att ge en mer likartad turlista under lägsåsong och för att skapa bättre anslutningar till/från pendeltåg i Nynäshamn.

Linje 29 Ankarudden – Landsort

Anpassningar av turlistan övervägs för att skapa bättre anslutningar till/från buss 852 vid Ankarudden.

2.4 Lokalbanoer

2.4.1 Spårväg City

Linje 7 kommer att vara förlängd till sin nya centrala ändstation "T-centralen" som kommer att vara belägen på Klarabergsgatan i höjd med Klara Norra Kyrkogata. I övrigt planeras inga förändringar av trafiken.

2.4.2 Roslagsbanan

Upprustningsarbeten kommer att pågå på Kårstagrenen vilket medför att trafiken mellan Täby kyrkby och Kårsta ersättas med buss under cirka fem månader vår-sommar-höst, 2019. Planeringen är inte helt fastställd så exakta datum och utsträckning i tid kan inte meddelas nu. I övrigt planeras inga förändringar av utbudet.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

2.4.3 *Lidingöbanan*

Den utökning av trafiken med fem avgångar i morgonrusningen mellan Aga och Ropsten som körs under våren/hösten 2018 planeras att bli permanent under T19. En förutsättning för att dessa ska kunna köras är att hastigheten över Lidingöbron inte sänks. I övrigt planeras inga förändringar av trafiken.

2.4.4 *Tvärbanan*

I samband med förberedande arbeten för spårväg till Kista kommer endast ett av två spår kunna användas på sträckan Johannesfred – Karlsbodavägen under hela perioden. Detta kan medföra störningar och förlängda restider för trafiken förbi arbetet.

2.4.5 *Saltsjöbanan*

Inga förändringar är planerade

2.4.6 *Nockebybanan*

Inga förändringar eller trafikpåverkande arbeten planerade

2.5 **Buss**

2.5.1 *Botkyrka*

Linje 151 Norsborg – Fridhemsplan

Linjen övervägs utökas vardagar till 12-minuterstrafik istället för 15-minuterstrafik under morgonrusningen.

Linjen övervägs att dras in under högsommaren på grund av parallellgående trafik med tunnelbanan. Förutsätter dock att inga planerade arbeten på tunnelbanan till/från Norsborg utförs. Resenärerna hänvisas istället till linje 702, tunnelbana samt innerstadsbussar över Västerbron.

Linje 172 Norsborg – Skarpnäck

Linjen övervägs att vardagar få en ny tur från Norsborg mellan ca kl. 05.45-06.15 samt en ny tur från Skarpnäck mellan ca kl. 05.30-06.00 vilket genererar 10-minuterstrafik istället för 15-minuterstrafik under tidsintervallen.

Vidare övervägs även två nya turer mellan ca kl. 19.00–20.00 vilket ger 15-minuterstrafik istället för 30-minuterstrafik.

Linjen övervägs att få en ny tur från Norsborg till Skarpnäck ca kl. 09.05 vilket ger 10-minuterstrafik till ca kl. 09.36 och minskar trängseln.

Alla lördagar och söndagar övervägs linjens 15-minuterstrafik förlängas från ca kl. 17.00 till ca kl. 19.00 alternativt övervägs 20-minuterstrafik mellan ca kl. 17.00–19.00 på grund av trängsel. Vidare övervägs att linjen får 60-minuterstrafik alla nätter då det är dygnetruntsverksamhet vid minst fyra stora arbetsplatser.

Linje 702 Hallunda centrum – Kvarnhagen

Linjen övervägs att alla vardagar få kvällstrafik mellan Fittja och Kvarnhagen fram till ca kl. 23.30.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Linje 713 Tumba station – Visättra sportcenter

Alla turer som startar och börjar vid Tullinge station övervägs att förlängs till/från Tumba. Detta eftersom det är trångt i Tullinge station samt ger en tydligare trafik. Om förslaget om linje 726 som innebär att sträckan Tumba –stationn – Tullinge station dras in är det än mer angeläget. Sex hållplatser får utökad trafik men några resenärer kan dock få ett extra byte. En ny avgång övervägs alla lördagar och söndagar ca kl. 08.00 från Tumba station till Visättra sportcenter. Förändringen övervägs för att bättre passa till pendeltågens 15-minuterstrafik.

Linjen övervägs att få en ny avgång ca kl. 05.26 för att ersätta övervägd borttagen avgång ca kl. 04.47 på linje 791.

Linje 715 Tumba station – Solbo

Linjen övervägs att få 30-minuterstrafik istället för 60-minuterstrafik mellan ca kl. 22.00–01.00 måndag till torsdag samt söndag.

Linje 719 Skäcklinge – Tumba station

Linjen övervägs vardagar utökas från Skäcklinge till 7½-minuterstrafik istället för 15-minuterstrafik ca kl. 07.00 - 08.30 och från Tumba ca kl. 16.00 - 17.45. Förändringen förutsätter och beror på tidpunkt för inflyttning i nytt bostadsområde i Skäcklinge samt att framkomlighet på sträckan råder.

Linje 721 Tullinge station – Lida

Linje 721X Tullinge station – Riksten

Linje 721X föreslås att alla lördagar och söndagar startar en timme tidigare för att kunna ansluta till centrala Stockholm tidigare än ca 07.15.

Linje 721 och 721X övervägs att förlängas till en ny ändhållplats i Hanvedens allé.

Förändringen förutsätter dock nya hållplatser och en vändslinga i Hanvedens allé enligt Trafikförvaltningens riktlinjer och krav, vidare behöver även förbindelsevägen Pålmalmsvägen, till/från Lida vara färdigställd för busstrafik.

Dagens linjesträckning för linje 721 och 721X till/från Lida, till och från Riksten/Lida, Flottiljvägen och vändslinga för buss, tillbaka Flottiljvägen, ordinarie sträckning till Lida/Tullinge station.

Nya linjesträckningen för linje 721 och 721X till Lida, Flottiljvägen vänster Strövarvägen, vänster Hanvedens allé, höger Pålmalmsvägen ordinarie sträckning till Lida.

Nya linjesträckningen för linje 721 och 721X till Riksten, Flottiljvägen vänster Strövarvägen, vänster Hanvedens allé och till ny vändslinga för buss i Riksten.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)



Linje 721 och 721X förlängs till en ny ändhållplats i Handvedens allé samt ny förbindelseväg till/från Pålmalmsvägen.

Linje 725 Tumba station – Nytorp

Mellan Söderby Park och Tumba station övervägs linjen utökas till 7½-minutertsrafik istället för 15-minuterstrafik mellan ca kl. 07.00 – 09.00 och i riktningen Tumba station till Söder Park mellan ca kl. 16.00–18.00. Förändringen förutsätter en ny hållplats vid nybyggnadsområdet Sandstugan då det endast finns en hållplats i ena riktning. Utökningen övervägs i samband med nya bostäder vid Sandstugan.

Linjen övervägs att få en ny avgång ca kl. 05.24 för att ersätta övervägd borttagen avgång ca kl. 04.47 på linje 791.

Linje 726 Fridhemsplan – Tumba station

Linjen övervägs att kortas av mellan Tullinge och Tumba. Morgonavgångarna ersätts med linje 713 som förlängs till/från Tumba. Detta eftersom det är trångt i Tullinge station samt att förändringen ger en tydligare trafik. Sex hållplatser får utökad trafik men några resenärer kan dock få ett extra byte.

Linje 727 Tumba station – Skanssundet

Linjen övervägs få en ny tur och retur alla vardagar mellan ca kl. 14.30–18:30. På så sätt får linjen 60-minuterstrafik, detta för att underlätta för resenärer som slutar skolan under tidsintervallet.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27Diarienummer
SL 2017-0653Infosäk. klass
K1 (Öppen)**Linje 743 Skäcklinge – Fridhemsplan**

Linjen övervägs att vardagar utökas från 12-till 10-minuterstrafik från Skäcklinge mellan ca kl. 06.20 - 07.00 och från 20- till 15-minuterstrafik mellan ca kl. 07.30 - 08.45.

Förändringen övervägs på grund av ökad inflyttning i Skäcklinge.

Linjen övervägs att dras in vardagar under högsommar på grund av minskat resande, resenärer hänvisats istället till linje 716, pendeltåg och tunnelbana.

Linje 745 Fridhemsplan – Söderby

Linjen övervägs att dras in vardagar under högsommar på grund av minskat resande, resenärer hänvisats istället till linje 725, pendeltåg och tunnelbana.

Linje 716 Tumba station – Bremora**Linje 718 Tumba station – Östra Storvreten****Linje 791 Stockholm C – Södertälje C****Linje 796 Stockholm C – Bremora**

Alla vardagar övervägs avgången på linje 791 ca kl. 04.47 att dras in från Centralen till Rönninge station samt sista avgången på linje 796 ca kl. 05.35. Avgången ca kl. 04.47 på linje 791 har lågt resande eftersom pendeltåget trafikerar parallellt samma sträcka och ger på så sätt resenärerna en snabbare resa. För att ersätta delsträckor på övervägd borttagen avgång på linje 791 och 796 förutsätts en ny avgång på linje 716 ca kl. 05.24 samt en ny avgång på linje 718 ca kl. 05.24 från Tumba station till Bremora respektive Tumba station till Östra Storvreten.

*2.5.2 Danderyd***Linje 618 Danderyds sjukhus – Näsby park**

När Roslags Näsby trafikplats är klar kommer en förlängning av Täby Allé att byggas och en ny hållplats tillkommer. Linjen övervägs vardagar angöra den nya hållplatsen på Täby Allé.

Linje 607 Danderyds sjukhus – Karolinska sjukhuset

Linjen övervägs att delas upp i två linjer. Linje 607 övervägs att enbart trafikera sträckan Danderyds sjukhus- Sollentuna. Resande mellan Sollentuna-Karolinska sjukhuset hänvisas till linje 526.

Linje 509 Danderyds sjukhus – Brommaplan

Linjen övervägs att dras in på sträckan Sundbyberg-Solna C då Tvärbanan har tillkommit på sträckan Sundbyberg-Solna C vilket inneburit minskat antal resande.

- Linje 509 kortas av och trafikerar sträckan Danderyds sjh-Solna C.
- Ny linje 129 tar över delen Brommaplan-Sundbyberg

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Med två kortare linjer förväntas trafiken bli mer tydlig, med stark koppling mellan Brommaplan och Sundbyberg och av mer lokallinjekaraktär mellan Solna centrum-Frösundavik-Bergshamra-Danderyds sjh.

Trafiken via Ankdammsgatan övervägs att minskas från nuvarande 15 till 30 minuters under mellan- och kvällstid mån-fredag och hela lör-, sön- och helgdagar då endast linje 512 kommer trafikera sträckan. Kvarvarande trafik blir mindre störningskänslig då nuvarande linje 509 har lång linjesträckning med punktlighetsproblem.

Linje 639 Stockholm – Hallstavik

Överväger förslaget att fem turer förlängs till att starta vid Västertorp i Rimbo under morgonens högtrafik. Idag startar linjevarianten vid Rimbo Station.

Med förändringen får linjen två nya hållplatser innan Rimbo station vilket skulle mer än halvera gångtiden för resenärer till linjen. Förändringen påverkar inte befintliga resenärers restider då detta är en förlängning innan nuvarande starthållplats. För att förslaget ska kunna genomföras krävs vändmöjligheter vid Västertorp i form av vänd zon alternativt färdigställande av slinga runt bostadsområdet. Ytterligare alternativ är att se över möjlighet att köra till starthållplatsen via Idrottsvägen/Längsjövägen. Anledningen till förslaget är kortare restider då gångavstånd till linjen är långa från bostadsområdet Västertorp alternativt kräver byten med kollektivtrafiken.

2.5.3 Ekerö

Linje 301 Skärvik – Brommaplan

En ny avgång från Tappström ca kl. 08.20 till Brommaplan övervägs för att avlasta stråket Ekerö centrum-Brommaplan vardagar.

Linje 301 Skärvik – Brommaplan

Linjen övervägs att få tätare turtäthet och börja köras med 20-minuterstrafik vardagar från ca kl. 13.45 på sträckan Brommaplan-Skärvik. Idag börjar linjen trafikeras från ca kl. 15.05. Linjen övervägs även få en extra avgång ca kl. 15.25 från Ekerö centrum-Brommaplan vardagar för att minska trängseln på sträckan.

Linje 302 Brommaplan – Knalleborg

Linjen övervägs få en extra avgång vardagar från ca kl. 07.40 från Knalleborg-Solna station för att avlasta på stråket Ekerö centrum- Solna station.

Linje 309 (Brommaplan) – Skytteholm

Avgången ca kl. 08.39 vardagar från Kaggeholm övervägs att förlängas till Brommaplan istället för Ekerö centrum. Förslaget innebär att linje 311 avlastas på sträckan Sjöängen-Brommaplan ca kl. 08.38.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Linje 309 (Brommaplan) – Skytteholm

Linjen övervägs kortas av sträckan Kaggeholm-Skytteholm vardagar till att enbart trafikera sträckan Brommaplan-Ekerö centrum-Kaggeholm.

För att täcka upp sträckan till Skytteholm övervägs en ny linje, som går direkt till Skytteholm från Ekerö. Förslaget väntas ge ett tydligare och snabbare linjenät.

Ny linje Ekerö centrum – Skytteholm

En ny linje övervägs att trafikera sträckan Ekerö centrum-Skytteholm vardagar vilket ger resenärerna en kortare och tydligare resa. Samtidigt kortas linje 309 av och trafikerar sträckan Brommaplan-Ekerö centrum-Kaggeholm. Förslaget innebär en kapacitetsökning på sträckan Ekerö centrum-Stavsund då resenärer kan fördelas bättre mellan linjerna 311, 312 samt den föreslagna nya linjen. Linjen övervägs få anpassade avgångs- och ankomsttider efter anläggningen i Skytteholm.

Linje 317 Brommaplan – Björkvik

För att öka framkomligheten och tidhållningen övervägs linje 317 att köras via Ekebyhov istället för Ekerö C och vända i den nybyggda rondellen. Förutom ovanstående blir det en anpassning för resenärer som byter till bussar västerut samt till den kommande terminalen i Ekerö centrum.

Linje 336 Brommaplan – Svanhagen

Vid ca kl. 07.30 är det hög belastning på linje 176 samt linje 336 från Solbacka mot Brommaplan på vardagar. Linje 336 övervägs få en ny avgång från Färingsö vid ca kl. 07.15 för att avlasta på sträckan mot Brommaplan. Linjen övervägs att köras med 30-minuterstrafik mellan ca kl. 09.00-10.00 för att avlasta linje 176 från Solbacka mot Brommaplan. Förändringen föreslås gälla vardagar.

Linje 176 Brommaplan – Björkvik

För att öka framkomligheten och tidhållningen övervägs linje 176 att köras via Ekebyhov och vända i den nybyggda rondellen i stället för Ekerö C. Förutom ovanstående blir det en anpassning för resenärer som byter till bussar västerut samt till den kommande terminalen i Ekerö centrum.

Linje 177E Solna station – Brommaplan

Linjen övervägs att förstärkas vardagar från ca kl. 08.31 mellan Solna Station-Brommaplan med linjenummer 177E.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

2.5.4 Haninge

Paketlösning

Förändrat linjenät Handens stadstrafik
824 Handen – Vendelsö (– Tyresö)
829 Handen – Port 73
832 Åbylund – Västerhaninge
834 Handen – Svartbäcken
835 Länna/Vega – Jordbro (– Västerhaninge)
836 Handen – Söderby
837 Jordbro – Hermanstorp
838 Ny sträckning Jordbro – Port 73 (närsjukhuset)

841 Brandbergens centrum – Jordbro station (byter namn och sträckning)

Nedan följer övervägande av nya linjenätet och dess effekter för medborgarna i Handen, uppdelat först per linje och sen per bostadsområde.

Linje 837 Jordbro – Vega

Linjen kan jämföras med dagens 837 med en förlängning upp till Vega station. Linjen tar över delsträcka Vallavägen – Port 73 från dagens linje 835.

Resväg: Jordbro station – Västerbommen – Haninge C – Port 73 – Vega. En framtida möjlighet är förlängning till Jordbro Centrum.

Tågpassning: Jordbro station, till-/från Stockholm. *Turtäthet:* 15 min trafik i grunden, med ev. utökning i rusningstrafik för att minska trängsel. Linjen får fördubblad turtäthet mot dagens utbud.

Linje 838 Ny sträckning Jordbro – Port 73 (närsjukhuset)

Linjen kan jämföras med dagens 841 där linjesträckningen rätas ut längs västra sidan av Jordbro samt att den förlängs från Brandbergens C till Ica Maxi och Port 73. Förlängningen från Brandbergen till handelsplatserna och närsjukhuset erbjuder majoriteten av befolkningen i Handen direktresor till både handel och till närsjukhuset. Detta är den linje som angör hållplats Sjukhusentrén, flera andra linjer passerar hållplats Handens närsjukhus på Dalarövägen ca 200 meter bort. Linjen tar över sträckan Jordbro station-Handen från linje 835 och sträckan Handen - Port 73 från linje 829.

Resväg: Jordbro station – Nedergården – Haninge C – Brandbergen C – Ica Maxi – Port 73 – Handens närsjukhus. En framtida möjlighet är förlängning till Jordbro Centrum.

Tågpassning: Förslagsvis ingen passning alls för att kunna erbjuda jämnare trafikering på hela sträckan, om passning ska ske kommer den förläggas i Handen till-/från Stockholm.

Turtäthet: 30 min trafik i grunden, utökning dag till 15 minuter sträckan Handen – Port 73.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Linje 836 Haninge

Linjen kan jämföras med dagens 836 men där start/slutstation blir Vega station. I framtiden föreslås denna linje förlängas i olika steg till Vendelsö.

Resväg: Norrby – Vega station.

Tågpassning: Tågpassning läggs i Vega station till-/från Stockholm. Detta göra att resor norrut förkortas för Norrbyborna.

Turtäthet: 60 min trafik, samma turtäthet linjen har idag.

Linje 832 Haninge

Linjen kan jämföras med dagens 824 och ny linjesträckning via Vendelsö/ Mårtensberg till Vega Station. Linjen tar över sträckan Torvalla – Kulfångsgatan från linje 824 som föreslås trafikera via Vendelsövägen – Dalarövägen (Handens närsjukhus) – ordinarie körväg

Resväg: Vikingaskolan – Haninge C -Brandbergen C – Mårtensberg – Söderby – Vega station

Tågpassning: Tågpassning läggs i Vega station till-/från Stockholm.

Turtäthet: 30 min trafik.

Linje 835 Haninge Huddinge

Linjen kan jämföras med dagens L835 på sträckan Vardövägen (Truckvägen) - Vega

Resväg: Vardövägen (Truckvägen) – Söderhagsvägen – Vega station

Tågpassning: Tågpassning läggs i Vega station till-/från Stockholm.

Turtäthet: 30 min trafik i grunden, sträckan Vardövägen – Vega station förstärks under rusningstid och får 15 min trafik

Linje 841

Linjen byter namn till 838 och trafikerar västra sidan av jordbro. Sträckan Handenterminalen – Bussgaraget tas bort.

Stadsdelar

Vega

Vega Station blir en ny central knutpunkt i Handen. Totalt fyra linjer planeras trafikera Vega station. På grund av infrastrukturella problem kan ingen buss trafikera västra delarna av Vega. I framtiden planeras linje 835 fortsätta förbi hållplats Vardövägen för att sammanstråla med linje 837 i södra delarna av Vega upp till Vega station.

Reserelationer: Det föreslagna linjenätet erbjuder en ny koppling Vega – Brandbergen utan byten. I övrigt finns dagens kopplingar kvar med buss/tåg.

Pendlingsmöjligheter: Nya pendeltågstationen erbjuder en snabb resa till centrala Stockholm, passning med bussar till pendeltåget erbjuds på 3 av 4 linjer som angör Vega station.

Lokala resor: Tåget, precis som bussen erbjuder lokala resor inom kommunen. Direkta kopplingar till kommunens centrala delar och shopping erbjuds. Utöver detta tillkommer koppling till Brandbergen utan byten.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Jordbro

I Jordbro delas linjerna upp till varsin sida av området (öst-väst) för att erbjuda ett jämnt fördelat utbud. Dagens linje 841 flyttas till västra sidan av Jordbro och ersätter de hållplatser som tidigare trafikerats av linje 835. Hållplats Gammelhagen dras in. Som en framtida utvecklingsmöjlighet ser vi att båda linjerna kan förlängas in till Jordbro C, om infrastrukturen anpassas för det. Fram till dess kommer linjerna börja och sluta i Jordbro station.

Reserelationer: Förändringarna innebär att Ica Maxi och Vega tillförs som nya målpunkter utan byten, i övrigt kan man nå samma målpunkter såsom idag.

Pendlingsmöjligheter: Passningarna till pendeltågen kvarstår såsom idag. Pendeltågets utökade trafik i Handen medför dock bättre bytesmöjligheter.

Lokala resor: De två linjerna erbjuder bytesfria resor till större delen av Handen, där förändringarna främst påverkar restiderna till Brandbergen som blir snabbare, men att det tar längre tid till Handens närsjukhus.

Svartbäcken

Dagens linje 834 kvarstår i samma linjesträckning med förändringen att den planeras få ändhållplatsen inne i Handenterminalen med enklare byte till pendeltåget som följd. Detta är den enda stadslinjen som föreslås angöra inne i den nya terminalen.

Reserelationer: Inga förändringar.

Pendlingsmöjligheter: Angöringen i nya Handenterminalen kommer spara 3-5 min bytes- och gångtid till pendeltåget.

Lokala resor: Inga förändringar.

Norrby

Dagens linje 836 läggs om och går till Vega station.

Reserelationer: Norrby får Vega som central knytpunkt där den ansluter till pendeltåg och övriga linjer till målpunkter inom kommunen.

Pendlingsmöjligheter: Omläggningen till Vega gör att resor norrut går mycket snabbare med denna lösning. Även resor till söder om Handen får förkortad restid. Resenärer med Handen som slutdestination får ett byte men restiden förändras inte.

Lokala resor: Direktkopplingen till centrala Handen försvinner men tidsmässigt blir det ingen förlust för Norrby med ett byte i Vega station.

Söderby

Söderby behåller de kopplingar som finns i dagens linjenät. Ny koppling till Vega tillkommer.

Reserelationer: Söderby får koppling till norra delarna av kommunen (Vega).

Pendlingsmöjligheter: Kortare restid för resor både norrut och söderut då linjen får passning med tåg i Vega station.

Lokala resor: Direktkopplingen till centrala Handen bibehålls via Brandbergen C.

Vendelsö/Mårtensberg

Vendelsö/Mårtensberg behåller dagens kopplingar till Brandbergen C och Handen. Ny koppling med Vega tillkommer.

Reserelationer: Direktkoppling Vendelsö – Torvalla försvinner. Möjligt byte i Brandbergen C eller resa med linje 824 till Söderbymalmsskolan.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27Diarienummer
SL 2017-0653Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Pendlingsmöjligheter: Snabbare resor till Handenterminalen då linje 824 ändrar linjesträckning. Bytet till pendeltåget förväntas vara 3 - 5 minuter snabbare i framtiden när nya terminalen tas i bruk.

Lokala resor: Snabbare resa till Handenterminalen då linje 824 övervägs att sluta trafikera Brandbergen. Denna relation tas över av ny linje 832 och dagens 807. Möjlighet att resa till Vega för att byta till tåg. Snabbare resor till Handenterminalen.

Brandbergen

Reserelationer: Från Brandbergen finns möjlighet att ta sig till större delar av centrala Handen. Möjlighet att ta sig till Vega utan byten tillkommer. För resor till/från Tyresö C tillkommer ett byte.

Pendlingsmöjligheter: Inga förändrade kopplingar mot dagens linjenät. Linje 834 finns kvar i samma utformning och ny linje 838 och 832 för resor till Handen samt 807/809 mot Gullmarsplan/City.

Lokala resor: Linje 838 erbjuder bra förbindelser till Ica maxi och Port 73 (dagens L829) och Handen/Jordbro och sjukhusentrén (dagens L841). Dessutom erbjuder linje 832 en ny koppling till Vega

Västerhaninge

Linje 832 övervägs att förlängas och trafikera sträckan mellan Västerhaninge station och Lillgården. Linje 835 föreslås läggas ner på denna sträcka. Linje 835 kommer att ersättas av de andra linjerna i det nya linjenätet på nästan alla delsträckor. Den sträcka som inte har trafik i förslaget är Västerhaninge – Jordbro. Denna delsträcka tillgodoses av pendeltåget som kommer att ha 15 minuter trafik.

Vidare övervägs även linje 832 att trafikera via Åby bostadsområde men får en annan snabbare linjesträckning och trafikerar då inte norra Åby. Det betyder att en linje 832 får en tillkommande hållplats på linjesträckningen Västerhaninge sjukhem belägen mellan hållplats Västerhaninge och Rådjursvägen och borttagna hållplatser blir Kvartärvägen, Åbygången och Åbylund och resenärerna får upp mot 500 meter längre att gå till närmaste hållplats. Linjen övervägs även att byta namn till linje 844 för att undvika missförstånd.

Besökare till Hanvedens IP rekommenderas att resa med linje 844 till hållplats Björnvägen eller Åbyinfarten för att sedan promenera ner till idrottsplatsen på belyst gångväg. Detta som en följd av att hållplats Hanveden inte planeras ha trafik.

Delsträckan Jordbro – Handen – Port 73 föreslås tas över av linjerna 837 och 838.

Hållplatsen Jordbro som idag ligger på västra sidan om tåget flyttas in till terminalen där de övriga linjerna mot centrala Handen trafikerar.

Delsträckan (Truckvägen) -Vardövägen - Vega ersätts av ny linje med samma nummer (835). Denna linje får passning med tåget i Vega station. Där finns även bytesmöjligheter till övriga linjer som kopplar bland annat till centrala Handen och Brandbergen. Alternativt kan ett byte ske till linje 830 vid hållplats Söderhagsvägen.

Linje 824 Handenterminalen – Trollbäcken – Tyresö centrum – Tyresö strand

Linjen övervägs att få fler turer under kvällstid på delsträckan Strandängarna-Tyresö centrum.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27Diarienummer
SL 2017-0653Infosäk. klass
K1 (Öppen)**Ny linje Jordbro station Ö – Albyberg**

Ny linje övervägs som kommer att gå mellan Jordbro station Ö till Albyberg. I samband med detta tas delsträckan på dagens 4 turer på linje 827 till/från Jordbro station V - Lillsjövägen till/från Albyberg bort. Linjen får 3 avgångar till/från Albyberg under förmiddagen samt 4 avgångar till/från Albyberg under eftermiddag/kväll. Objektet innefattar **dagens** sträckning inne i Albyberg och inte de planerade men oredovisade framtida förslagen på förlängning söderut inne i Albybergs arbetsområde.

Linje 842 Jordbro företagspark – Haninge C – Brandbergen

Linje 842 övervägs att få en extra avgångar i båda riktningar samt förlängas till/från Sågen och därmed trafikera samma sträcka som linje 824 mellan Brandbergen C - Sågen. Tillkommande körsträckning: Vendelsö skolväg-Vendelsömalmsv(v)-Vendelsöv-Söderbyleden(v) - ord körsträckning. Hållplats Söderbyleden tas bort. Tillkommande hållplatser: Sågen, Skomakarvägen, Djurgårdsvägen, Klenavägen, Tyrestavägen, Eversbergsvägen, Kulfångsgatan.

Linje 848 Västerhaninge station – Nynäshamn**Linje 858 Nynäshamns station – Ösmo – Grödbby**

Förslag att linjerna under vardagar alla tabellperioder i båda riktningar ej går via/till/från hållplats FOI samt att linje 858 ej går via hållplatserna FOI-vägen, Vinaren, Grödbylund, Grödbylunds tomtområde och Trollstamalm. Linje 729 kommer fortsatt trafikera FOI.

*2.5.5 Huddinge***Linje 151 Norsborg – Fridhemsplan**

Linjen övervägs utökas vardagar till 12-minuterstrafik istället för 15-minuterstrafik under morgonrusningen.

Linjen övervägs att dras in under högsommaren på grund av parallellgående trafik med tunnelbanan. Förutsätter dock att inga planerade arbeten på tunnelbanan till/från Norsborg utförs. Resenärerna hänvisas istället till linje 702, tunnelbana samt Innerstadsbussar över Västerbron.

Linje 172 Norsborg – Skarpnäck

Linjen övervägs att vardagar få en ny tur från Norsborg mellan ca kl. 05.45-06.15 samt en ny tur från Skarpnäck mellan ca kl. 05.30-06.00 vilket genererar 10-minuterstrafik istället för 15-minuterstrafik under tidsintervallen.

Vidare övervägs även två nya turer mellan ca kl. 19.00–20.00 vilket ger 15-minuterstrafik istället för 30-minuterstrafik.

Linjen övervägs att få en ny tur från Norsborg till Skarpnäck ca kl. 09.05 vilket ger 10-minuterstrafik till ca kl. 09.36 och minskar trängseln.

Alla lördagar och söndagar övervägs att linjens 15-minuterstrafik förlängas från ca kl. 17.00 till ca kl. 19.00 alternativt övervägs 20-minuterstrafik mellan ca kl. 17.00–19.00 på grund

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

av trängsel. Vidare övervägs att linjen får 60-minuterstrafik alla nätter då det är dygnetruntverksamhet vid minst fyra stora arbetsplatser.

Linje 173 Skarpnäck – Skärholmen

Linjen övervägs att få förlängd 15-minuterstrafik på söndagar för att minska trängsel samt få samma turtäthet som på lördagar. Vidare övervägs även en ny avgång alla lördagar och söndagar från Skarpnäck, vilket gör att 15-minuterstrafiken startar ca 09.30 istället för ca kl. 10.00.

Linje 704 Fruängen – Björnkulla

Linjen övervägs vardagar få två nya turer mellan ca kl. 14.00–15.00 från Björnkulla till Fruängen samt en ny tur från Fruängen till Björnkulla ca kl. 08.20 för att motverka trängsel när skolorna börjar och slutar. Linjen övervägs att utökas lördags- och söndagsmorgnar till 30-minuterstrafik istället för 60-minuterstrafik eftersom nya bostäder tillkommit i Visättra ängar.

Linje 705 Stuvsta station – Solgård

Linjen övervägs att vardagar från Solgård få 15-minuterstrafik istället för 30-minuterstrafik mellan ca kl. 06.15 och 08.15.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Linje 711 Flemmingsbergs station – Tullinge gymnasium

Linjen övervägs att förlängas till Visättra och få dubbelriktad 15-minuterstrafik i båda riktningar, dels för att trafikförsörja nya studentbostäder vid Alfred Nobels allé samt förstärka linje 704 mellan Flemmingsberg och Visättra på grund av nybebyggelse i Visättra ängar. Tillsammans med linje 704 får linjerna 7½-minuterstrafik mellan Flemmingsberg och Visättra och passning till pendeltåg. Ny linjesträckning blir enligt föreslagen förändring Hälsovägen, höger Kvarnängsvägen till hållplats Visättra och sedan tillbaka samma väg via Kvarnängsvägen, vänster hälsovägen och ordinarie körväg.



Ny linjesträckning och förlängning av linjen till Visättra.

Linje 713 Tumba station – Visättra sportcenter

Alla turer som startar och börjar vid Tullinge station övervägs att förlängas till/från Tumba. Om övervägd linje 726 indrages på sträckan Tumba –station – Tullinge station är det än mer angeläget. Detta eftersom det är trångt i Tullinge station samt ger en tydligare trafik. Sex hållplatser får utökad trafik men några resenärer kan dock få ett extra byte. En ny avgång övervägs alla lördagar och söndagar ca kl. 08.00 från Tumba station till Visättra sportcenter. Förändringen övervägs för att bättre passa till pendeltågens 15-minuterstrafik. Linjen övervägs att få en ny avgång ca kl. 05.26 för att ersätta övervägd borttagen avgång ca kl. 04.47 på linje 791.

Linje 714 Huddinge station – Flottsbro

Linjen övervägs att få utökad kvällstrafik alla vardagar till 30-minuterstrafik istället för 60-minuterstrafik mellan ca kl. 19.00 – 22.00.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

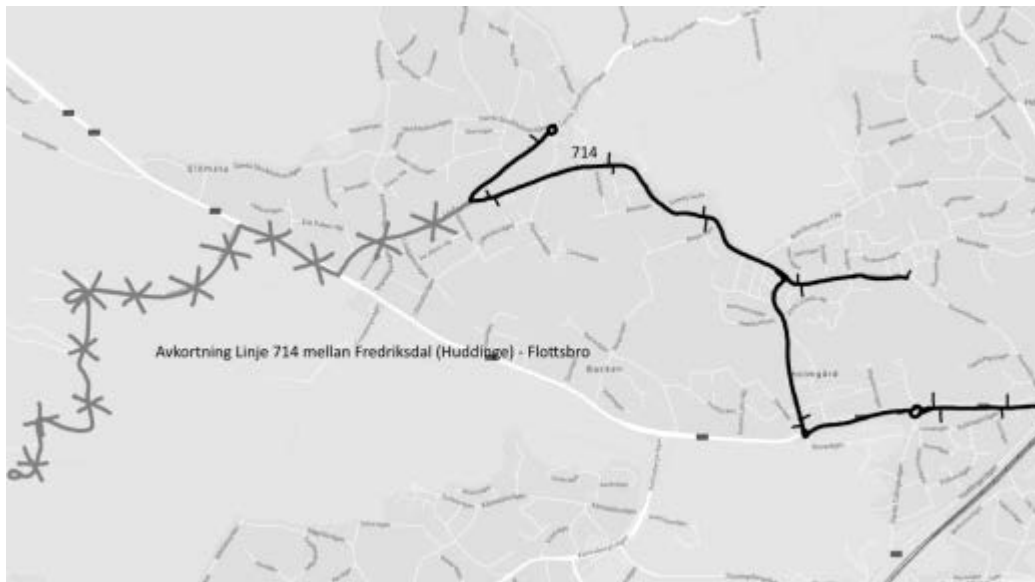
Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Linjen övervägs även att få utökad trafik alla lördagar och söndagar till 30-minuterstrafik istället för 60-minuterstrafik mellan ca kl. 10.00–17.00.

Förslag är att de turer som trafikerar sträckan Fredriksdal till Flottsbro dras in och ersätts av ny linje. Förändringen förutsätter att en ny linje trafikerar indragen sträcka Fredriksdal till Flottsbro.

Nya linjesträckningen för linje 714 Huddingevägen, höger Hageby Allé, höger Vistabergs allé till vändslinga och tillbaka på Vistabergs Allé, rakt fram i rondell Talldalsvägen, rakt fram korsning Margaretavägen, höger Gustav Adolfsväg och vänder i rondell tillbaka Gustav Adolfsväg.



Ny föreslagen linjesträckning för linje 714 Huddinge – Fredriksdal

Linje 743 Skäcklinge – Fridhemsplan

Linjen övervägs att vardagar utökas från 12-till 10-minuterstrafik från Skäcklinge mellan ca kl. 06.20 - 07.00 och från 20- till 15-minuterstrafik mellan ca kl. 07.30 - 08.45.

Förändringen övervägs på grund av ökad inflyttning i Skäcklinge.

Linjen övervägs att dras in vardagar under högsommar på grund av minskat resande, resenärer hänvisats istället till linje 716, pendeltåg och tunnelbana.

Ny linje Huddinge station – Flottsbro

En ny linje övervägs att ta över sträckan Fredriksdal till Flottsbro istället för nuvarande linje 714. Den nya linjen övervägs trafikera Glömstavägen mellan Huddingevägen och Häggstavägen. Helger och sommartid övervägs även den nya linjen att utökas i enlighet med vardagar eftersom linjen trafikerar ett fritidsområde. Detta eftersom en linje till enbart Flottsbro kan ge bättre nytta vid arrangemang samt att frigöra linje 714 från Flottsbro.

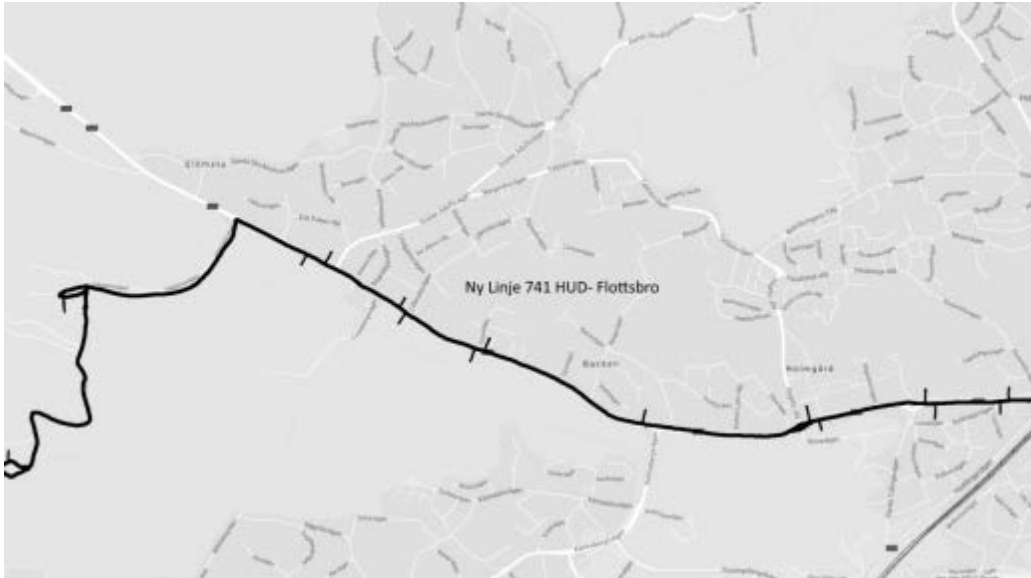
Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Nya linjesträckningen för nya linjen blir Huddingevägen, höger Glömstavägen, vänster Häggstavägen, vändslinga hållplats S:t Botvids begravningsplats och höger till Flottsbro.



Föreslagen linjesträckning för ny linje Huddinge – Flottsbro.

Linje 745 Fridhemsplan – Söderby

Linjen övervägs att dras in vardagar under högsommar på grund av minskat resande, resenärer hänvisas istället till linje 725, pendeltåg och tunnelbana.

Linje 791 Stockholm C – Södertälje C

Linje 796 Stockholm C – Bremora

Linje 716 Tumba station – Bremora

Linje 718 Tumba station – Östra Storvreten

Alla vardagar övervägs avgången på linje 791 ca kl. 04.47 att dras in från Centralen till Rönninge station samt sista avgången på linje 796 ca kl. 05.35. Avgången ca kl. 04.47 på linje 791 har lågt resande eftersom pendeltåget trafikerar parallellt samma sträcka och ger på så sätt resenärerna en snabbare resa. För att ersätta delsträckor på övervägd borttagen avgång på linje 791 och 796 förutsätts en ny avgång på linje 716 ca kl. 05.24 samt en ny avgång på linje 718 ca kl. 05.24 från Tumba station till Bremora respektive Tumba station till Östra Storvreten.

2.5.6 Järfälla

Linje 541 Jakobsbergs station – Vällingby

Linjen övervägs att få reducerad turtäthet på delsträckan Jakobsbergs station – Barkarby station. Delsträckan kommer då köras med 20-minuterstrafik mellan kl. 07.00-08.00 Jakobsberg - Barkarby samt 14.30 – 18.00 Barkarby – Jakobsberg, 30-minuterstrafik under resten av trafikdygnet. Sträckan Barkarby station-Vällingby behåller dagens turtäthet.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27Diarienummer
SL 2017-0653Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Restiderna kommer högst sannolikt ökas under tiden för byggnationer på Veddestavägen de nästkommande åren då det ska byggas 10 000 bostäder, ny terminal, ny bro samt tunnelbana med start 2018. Majoriteten av resenärerna reser på linjen mellan Barkarby-Vällingby. De får en effektivare linje med högre punktlighet. Eftersom linjen sedan avgår från Vällingby påverkas också indirekt samtliga resande från Vällingby, vilket berör flera tusen resor/dag. En försämrad framkomlighet på Veddestavägen, och sena avgångar från Barkarby station för följd effekter och påverkar därför väldigt många resenärer varje dag. Delsträckan är också parallellgående med pendeltåget och körs med andra alternativ, dels stomlinje 178. Linjen har fortsatt tågpassning vid Barkarby station.

Linje 546 Jakobsbergs station – Tensta allé

Linje 546 övervägs att få ändrad linjesträckning efter Viksjö. Istället för sträckan Jakobsberg-Viksjö-Tensta går linjen Jakobsberg-Viksjö-Barkarbystaden-Kista. I dagsläget trafikeras linjen på Byleden. För resenärer på dagens hållplatser Kontovägen, Lärkvägen, Byleden, Lunda industriområde, Lunda norra, Hjulsta och Hagstråket finns det flera alternativa resvägar genom linje 514, 517, 518, 541 och 543 där de kan resa till Vällingby, Tensta, Barkarby station, Jakobsbergs station, Akalla och Kista. De resenärer från Viksjö som idag gör byte vid Kontovägen erbjuds då en direktresa till Kista utan byte. Linjen övervägs samtidigt få utökat antal avgångar, som fördubblas mot dagens trafik. Under högtrafik trafikeras linjen med 20-minuterstrafik och under mellantrafik, kvällstid samt helgdagar trafikeras linjen med 30-minuterstrafik.

Dagens sträcka Viksjö-Tensta har väldigt lågt antal resande i Tenstaområdet. Majoriteten av dagens resande på linjen har av- och påstigning i Viksjöområdet. Köer på Bergslagsvägen skapar också en ineffektiv linje med stora förseningar.

Nya sträckan Jakobsberg-Viksjö-Barkarbystaden-Kista kopplar Viksjö direkt till både handelsområdet och nya stadsdelen Barkarbystaden samt att både Viksjö och Barkarbystaden får en direktlinje till Kista. Dagens linjer 567 och 550, som båda trafikerar Barkarbystaden, ökar kraftigt i resandet och beräknas, med dagens trafik, bli överbelastade i slutet på 2019. Med nya delsträckan på 546 erbjuds stadsdelen ytterligare valmöjlighet och trängseln minskar. Lokal marknadsundersökning gjordes november 2017 som visade ett stort behov av resor till Kista. Barkarbystadens befolkningsökning beräknas ligga runt 25 %/år därav förslaget.

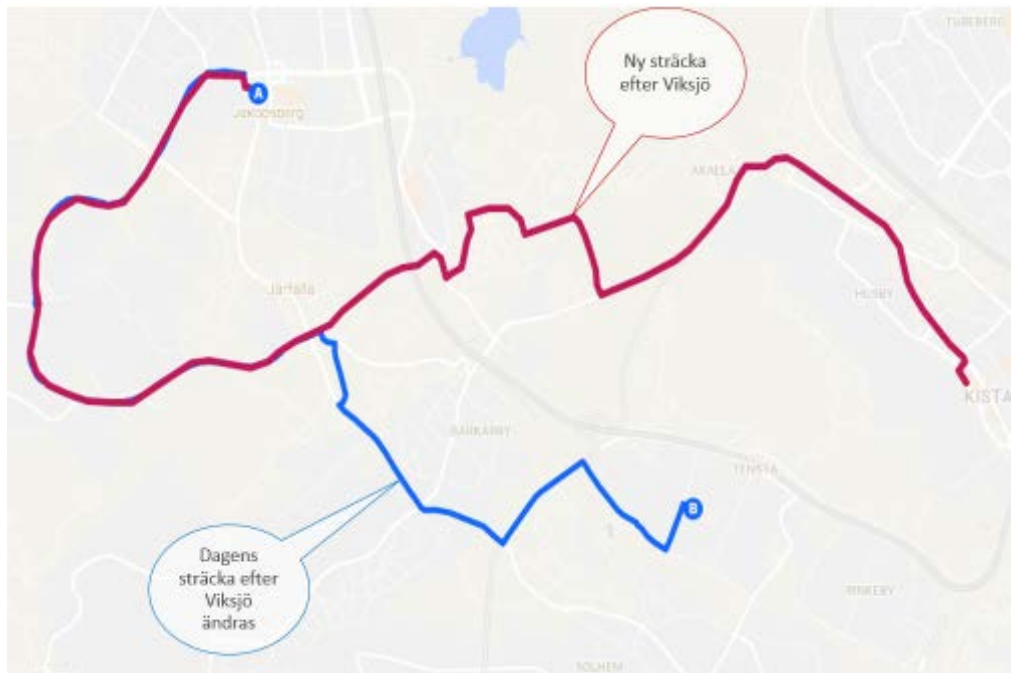
Restiden från Viksjö till Barkarbystaden tar idag ca 35-40 minuter kollektivt, det tar fyra gånger så lång tid jämfört med bilen. Med detta förslag kommer den tiden gå ner till ca 10-15 minuter och resenären slipper byten. Resenärer från Barkarbystaden till Kista slipper också byten som de har idag samt får snabbare resa.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)



Föreslagen linjesträckning för linje 546.

Linje 567 Jakobsbergs station – Sollentuna station

Linjen övervägs få ändrad körväg genom Barkarbystaden istället för runt via Enköpingsvägen. Linjen övervägs också få utökat utbud till 15-minuterstrafik vardags- och helgkvällar p.g.a. utökad 15-minuters trafik på pendeltåget.

Högre turtäthet minskar trängseln på kvällar och helger. Restiden mellan Barkarbystaden-Akalla-Sollentuna är redan idag utsatt för förseningar vid korsningen Enköpingsvägen/Norrviksvägen. Eftersom tunnelbanans byggnationer startar nu kommer denna korsning också bli betydligt högre belastad än idag och en väg genom Barkarbystaden ger snabbare och punktligare resa.

Förslaget förväntas ge ca 2 minuter kortare restid mellan Barkarbystaden-Akalla. Förslaget ger också mindre trängsel genom utökad turtäthet. Hållplatserna Järfälla kyrka och Tallebo dras in med förändringen. De hållplatserna har endast en medelpåstigning på 0,3 personer per tur och de resenärerna har flera andra alternativ att välja mellan, dels stomlinje 178 går där.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)



Föreslagen linjesträckning för linje 567.

**Linje 591 Stockholm C – Livgardet/Råby
Ny nattlinje Barkarby – Veddesta – Viksjö**

Nattlinjen 591 övervägs få ändrad linjesträcka mellan Spånga station och Jakobsbergs station. Ny ringlinje sätts in för att erbjuda resor vidare till Barkarbystaden, Barkarby, Veddesta och Viksjö. Den nya ringlinjen planeras så att den alltid står på plats vid ankommande linje 591 vilket bidrar till hög säkerhet och trygghetskänsla.

Dagens linje 591 har lång restid och med detta förslag kortas restiden till Jakobsbergs station och Upplands-Bro med ca 12 min. Den nya nattlinjen kopplar också samman Järfälla kommuns orter.

De resenärer som ska till hållplatserna mellan Häggvägen-Minutgränd står för ca 30% av de totala avstigande efter Spånga station och får med denna förändring antingen gå sista biten eller byta till nya nattlinjen. Restiderna för vissa av dem ökar mot dagens linje. Majoriteten som står för ca 70% av resenärerna efter Spånga station får ca 12 minuter snabbare resa. Barkarbystaden är en snabbt växande stadsdel som med detta förslag får nattlinje vilket också ökar resandet på linjen.

Linjesträckning:

Ny 591 efter hpl Byleden: Lärkvägen, Viksjöleden, Frihetsvägen, Jakobsbergs station och därefter ordinarie linjesträckning.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Ny Nattlinje: Jakobsberg station, Drabantvägen, Aspnäs skola, Säby gård, Barkarby Handelsplats, Herrestavägen, Stora torget, Barkarby skola, Veddestavägen, Veddesta gård, Kontovägen, Elektronikhöjden, Kassavägen, Bondevägen, Tröskvägen södra, Tröskvägen norra, Säningsvägen, Lantmäterivägen, Viksjö gård, Slättervägen, Minutgränd, Skördevägen, Frihetsvägen, Jakobsbergs station.



Förslag på ny linjedragning för linje 591 och ny nattlinje Barkarby - Veddesta – Viksjö.

Linje 554 Råby – Kista centrum

Linje 554 övervägs få ändrad linjesträckning.

I syfte att snabba upp resan för resenärer till/från Bro och Kista övervägs linjen gå via Skolvägen istället för via Hjortronvägen. Hållplatserna Tibble torg, Tvärvägen och Kyrkvägen utgår.

Resande från Brunna och Tibble kan i dagsläget byta till linjen vid Kungsängens station. Linjens turtäthet är oförändrad och den nya sträckan ger fler möjligheter till Ekhammarskolan och Upplands-Brogymnasiet.

2.5.7 Lidingö

Linje 206 Gängsätra gård – Ropsten

Linjen övervägs att kortas av vid Högsätra om linje 238 får ny linjesträckning till Lerbovägen. Förändringen kan lättare kopplas samman med exempelvis linje 221 eller 206. Möjligheten finns även att utöka turtätheten på linjen om den kortas av till Högsätra.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Linje 238 Näset – Larsbergs brygga

Linjen föreslås få en ny linjesträckning då Mjölksurrevägen öppnas vid Aga station. Ny övervägd linjestäckning Bodals skola – Fyrvaktaren – Larsbergs brygga – Brostuguvägen – Mjölksurrevägen – Lerbovägen Högsåtra (ny sluthållplats). Vidare övervägs även att linjen får utökad trafik till Larsbergs brygga



Ny linjesträckning på linje 238.

Linje 921 Servicehuset Tor – Käppala

Linjen övervägs att läggas om från Högsätra mot Servicehuset Tor via Mosstorpsvägen istället för Södra Kungsvägen eftersom linjen endast passerar hållplats Drottningvägen. Ny övervägd linjesträckning blir Högsätrahuset - Frimurarhemmet- Mosstorpsvägen och på samma sätt från Servicehuset Tor via Mosstorpsvägen till Frimurarhemmet och Högsätrahuset.



Ny linjesträckning linje 921 via Mosstorpsvägen istället för Södra Kungsvägen.

Linje 923 Högsätra – Servicehuset Tor

Linjen övervägs att ses över i sin helhet för att kunna täcka ett större område. Linjen övervägs även att läggas om genom Dalénum. Det betyder att linjen vänder runt Dalénum istället för vid Aga depån och sedan vidare via Aga, Gångsätra gård och Högsätra. Linjen trafikerar cirkulationsplatsen vid Aga till dess att Mjölksurrevågen öppnas för trafik och ny hållplats vid Mjölksurrevågen och Dalénum.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)



Förslag ny sträckning för linje 923.

2.5.8 Nacka

Linje 71 Slussen (Glasbruksgatan) – Jarlaberg

Linjen övervägs få minskad turtäthet i lågtrafik alla dagar från 30-minuterstrafik till 60-minuterstrafik då linjen har lågt resande. Minskad turtäthet övervägs från Slussen alla dagar efter ca kl. 22.20 och lördagar och söndagar före ca kl. 9.20. Minskad turtäthet övervägs från Jarlaberg alla dagar efter ca kl. 21.50 och lördagar och söndagar före ca kl. 09.45.

Linjen övervägs alla vardagar få två indragna avgångar från Jarlaberg till Slussen mellan ca kl. 05.15-06.45 och under sommaren få en avgång indragen mellan ca kl. 05.20-06.20, motsatt riktning förändras inte. Förändringen övervägs eftersom linjen har lågt resande vilket kan bero på tvärbanans förlängning till Sickla.

Linje 402 Slussen – Nacka forum, stadshuset

Linjen övervägs få en ny avgång från Slussen ca kl. 18.23. Linjen övervägs även att endast skoldagar få nio nya avgångar från Nacka forum, stadshuset mellan ca kl. 14.10–16.25 vilket ger 7½-minuterstrafik istället för 15-minuterstrafik. Förändringarna på linjen minskar trängseln, avlastar Värmdöleden och fler elever från Nacka gymnasium kan välja linjen till Slussen.

Vidare när nya trafikplatsen vid Nacka gymnasium står klar för trafik övervägs morgonförstärkningsturerna som idag startar vid Nacka gymnasium kortas av till att starta på Kvarnholmen. Det förbättrar linjens regularitet eftersom förstärkningsturerna inte behöver passera byggområdet runt Nacka trafikplats.

Linje 410 Slussen – Saltängen

Avgångarna som vardagar startar i Ektorps Centrum kl. 07.30, 07.45, 08.15 och 08.22 övervägs att kortas av och starta i Storängen. Förändringen förutsätter att linje 471 på delsträckor och under rusning utökas/glesas ut för en jämnare belastning.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Linjen övervägs få 19 nya avgångar alla lördagar och söndagar för att motverka trängsel för bland annat ökat resande pga. Saltsjöbanans avkortning. Från Slussen mellan ca kl. 10.10–12.40 och mellan ca kl. 16.40–18.40 får linjen 7½-minuterstrafik istället för 10-minuterstrafik och mellan ca kl. 22.30–23.30 10-minuterstrafik istället för 15-minuterstrafik.

Från Ektorp mellan ca kl. 08.25-08.45 övervägs 10-minuterstrafik istället för 15-minuterstrafik, mellan ca kl. 08.45-12.30 och 17.00–19.00 övervägs 7½-minuterstrafik istället för 10-minuterstrafik samt mellan ca kl. 20.00–20.30 övervägs 10-minuterstrafik istället för 15-minuterstrafik. På sommaren tillkommer även avgångar efter ca kl. 19.30.

Linjen övervägs att få reducerad trafik under högsommaren. Mellan Slussen och Ektorp dras en avgång in ca kl. 07.25. Mellan Ektorp och Slussen dras tre avgångar in mellan ca kl. 06.50-07.10 och en avgång ca kl. 08.35. Linjen kommer dock att minst ha 10-minuterstrafik mellan Ektorp och Slussen under morgonrusning och närliggande avgångar kommer att justeras för en jämn tidtabell.

Linje 411C Skuru skola – Stockholm C

Linjen övervägs vardagar få 10-minuterstrafik från Cityterminalen mellan ca kl. 15.55–17.45 och det för att göra trafiken mer attraktiv samt så slipper resenärerna byte i Slussen. Förändringen förutsätter dedikerad uppställningsplats vid Cityterminalen för förarens paus/rast.

Linjen övervägs vardagar och eftermiddag få fyra nya avgångar för- och sensommar (S-period) från Cityterminalen till Skuru skola. Förändringen ger resenärerna en direktförbindelse mellan Cityterminalen och Nacka utan byte vid Slussen.

Linje 413 Slussen – Talludden

Linjen övervägs vardagar få 10 avgångar mellan Slussen och Björknäs indragna under eftermiddagar vilket betyder 5-minuterstrafik istället för 4-minuterstrafik på lokallinjerna på Värmdövägen. Förändringen förutsätter att linje 471 på delsträckor och under rusning utökas/glesas ut för en jämnare belastning samt så skulle föreslagna utökningen till 10-minuterstrafik ca kl. 15.55–17.45 på linje 411C kompensera linjens indragna turer.

En ny avgång övervägs ca kl. 00.55 från Slussen till Björknäs och ersätter avgången ca 00.50 på linje 496. Det betyder en tydligare trafik för resenären då alla turer på linjen får samma linjesträckning.

Linje 414 Slussen – Orminge centrum

Två avgångar ca kl. 08.00 och 09.00 alla lördagar och söndagar övervägs att förlängas och starta i Slussen istället för Skurustugan. En ny avgång ca kl. 06.35 övervägs alla lördagar och söndagar från Björknäs centrum till Slussen. Trafiken blir på så sätt tydligare och samtidigt behöver inte resenärerna byta buss vid Skurustugan.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27Diarienummer
SL 2017-0653Infosäk. klass
K1 (Öppen)**Linje 418 Orminge centrum – Gustavsvik**

Linjen övervägs vardagar få en eller två nya turer samt returer mellan ca kl. 14.00–16.00 i anslutning till när skolorna slutar.

Linje 422 Slussen – Gustavsbergs Lugnet

Linjen övervägs alla vardagar att kortas av och starta i Gustavsbergs centrum istället för Styrmannen ca kl. 05.31 och 09.19 och delsträckan ersätts istället med linje 423 och 425.

Linje 442 Slussen – Orminge centrum**Linje 442X Slussen – Boovägen****Linje 447 Boo backe – Slussen**

Två nya avgångar på linje 442X från Boovägen övervägs sommar vardagar mellan ca kl. 06.40–08.25 och två nya avgångar från Slussen övervägs sommar vardagar mellan ca kl. 15.25–15.50 för att avlasta linje 442 och minska trängsel i rusningen.

Två ny avgång på linje 442X övervägs vardagar mellan ca kl. 15.10–15.55 för att minska risken för trängsel och stående på motorvägen.

Linje 442 och 442X övervägs att vardagar mellan ca kl. 18.00–19.10 från Slussen till Boovägen få fyra nya turer samt returer vilket genererar 15-minuterstrafik istället för 20-minuterstrafik samt 30-minuterstrafik mellan ca kl. 20.10–21.40. Linjen övervägs även att få förlängd 30-minuterstrafik från Boovägen till Slussen mellan ca kl. 17.20–19.20. Resenärerna får en snabbare resa, minskar belastningen på linje 414 och förlängd kvällstrafik, vilket även inkluderar trafik till Skogalundsklippan och den ökade inflyttningen i Tollare.

Linje 442 övervägs få fyra nya turer samt returer alla lördagar och söndagar vilket ger kvällstrafik från Slussen till ca kl. 20.10. Det ger resenärerna en snabbare resa, minskar belastningen på linje 414 och förlängd kvällstrafik vilket även inkluderar trafik till Skogalundsklippan och den ökade inflyttningen i Tollare.

Linje 442X övervägs under vintertidtabell kortas av och starta vid hållplats Ångbåtsvägen i riktning mot Slussen. Det för att linje 447 och linje 442X trafikerar gemensam sträcka mellan Boovägen och Junkervägen och fler resenärer väljer linje 447 framför linje 442X före hållplats Ångbåtsvägen. Genom att dela linjerna får linjerna olika starthållplatser och fördelar resenärerna mer jämt på hela sträckan Boovägen-Slussen. Förändringen förutsätter vardagar att linje 442 får en ny avgång och linje 442X fem nya avgångar mellan ca kl. 06.00–09.00. Förändringen förutsätter även att Slussenterminalen klarar fler ankommande linjer. Förändringen ökar turtätheten och minskar risk för stående på motorväg.

Linje 447 övervägs vardagar att få ny enkelriktad busstrafik från Slussen via Boovägen till Liljekonvaljens väg alternativt Slussen till Boovägen (samma linjesträckning som på morgonen i motsatt riktning) mellan ca kl. 15.35- 18.25.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Vidare övervägs även trafikering vardagar för- och sensommar (S-period) mellan ca kl. 07.05-08.05, Boovägen till Slussen och mellan ca kl. 15.35-18.15 och 20-minuterstrafik från Slussen via Boovägen till Liljekonvaljens väg alternativt Slussen till Boovägen. Framkomligheten för buss längs Lännerstavägen behöver beaktas. Hållplats Liljekonvaljens väg behöver eventuellt även tillkomma i riktning mot Boovägen.

Vidare övervägs busstrafikering i det nya boistadsmområdet vid Tollare torg och i första hand högtrafik morgon och eftermiddag. Linjeomdragningen förutsätter dock god framkomlighet och nya hållplatslägen samt om det är möjligt att tung trafik kan mötas på de nya vägarna.

Linje 441 Slussen – Vikingshill

Linjen övervägs vardagar få fyra nya avgångar Slussen och Kummelnäs mellan ca kl. 15.15–18.20 samt att avgången från Slussen ca kl. 17.10 kortas och slutar i Kummelnäs. Förändringen minskar trängsel på linje 441 och 445.

Linje 443 Slussen – Jarlaberg

Linjen övervägs att få tre nya avgångar under morgonrusningen mellan ca kl. 07.00-08.25. Förändringen förutsätter att Slussenterminalen klarar fler ankommande linjer. Förändringen ökar turtätheten och minskar risk för stående på motorväg. Linjen övervägs att få utökad trafik alla lördagar och söndagar men en tur och retur ca kl. 06.00 från Jarlaberg och ca kl. 06.45 från Slussen vilket ger 30-minuterstrafik fram till ca kl. 00.30.

Linje 444 Slussen – Västra Orminge

För att minska trängsel under morgonrusningen övervägs linjen att få en ny avgång mellan ca kl. 05.30-06.30 vilket ger 12-minuterstrafik istället för 15-minuterstrafik. Samtidigt övervägs sista avgången ca kl. 22.20 från Orminge centrum till Slussen att dras in eftersom det är lågt resande på denna avgång. För att minska trängsel och ge fler sittplatser övervägs linjen lördagar och söndagar att utökas mellan ca kl. 10.30–18.30 från 15-minuterstrafik till 10-minuterstrafik samt 15-minuterstrafik till ca kl. 22.30.

Linje 445 Slussen – Insjön

Linjen övervägs alla vardagar få en förlängd avgång och starta vid Insjön istället för Sandholmsvägen ca kl. 08.40 då det sker viss inflyttning i Kihl och Insjön. Linjen får på så sätt högre turtäthet tillsammans med linje 422 på sträckan Insjön-Orminge samt snabbare resväg till Slussen.

Linjen övervägs att alla vardagar få de fem sista turer förlängda till Insjön istället för till Östra Orminge, vilket innebär minst 30-minuterstrafik på hela linjen fram till ca kl. 20.30. Förändringen innebär en bytesfri förbindelse och en anpassning till de nya bostäder som byggs i Kihl.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Linje 446 Slussen – Västra Orminge

Linjen övervägs vardagar få två nya avgångar mellan ca kl. 06.30-07.05 vilket minskar trängseln och antal stående resenärer på motorväg. Förändringen förutsätter att Slussenterminalen klarar fler ankommande linjer.

Linje 446C Västra Orminge – Stockholm C

Linjen övervägs att få två nya avgångar under morgonrusningen vilket leder till mer jämn turtäthet mellan linje 446 och 446C och minskar trängsel och stående på motorväg.

Linje 458 Saltsjöbadens station – Älgö

Linjen övervägs alla vardagar få en eller två nya turer samt returer mellan Solsidan och Älgö vilket ger en högre turtäthet mellan ca kl. 16.14–17.58.

Vidare övervägs att avgången ca kl. 15.40 kortas av till Solsidan samtidigt förlängs avgången ca kl. 14.55 från Saltsjöbaden till Solsidan. Detta för att busstrafiken ska ansluta Saltsjöbanans 20-minuterstrafik.

Under sommaren övervägs även en ny tur- och retur mellan Solsidan och Älgö.

Linje 465 Nacka strand – Fisksätra – Nacka strand

Linjen övervägs en ny avgång från Nacka strand ca kl. 06.20 vilket ger 20-minuterstrafik istället för 40-minuterstrafik tidig morgon. Vidare övervägs en ny avgång från Nacka strand ca kl. 14.15 vilket ger 10-minuterstrafik istället för 15-minuterstrafik mellan ca kl. 14.05–14.35.

Linjen övervägs även att få två nya avgångar samt två befintliga avgångar som förlängs från Ålgatan till Nacka strand vilket ger 20-minuterstrafik istället för 30-minuterstrafik efter ca kl. 18.40 och förlänger linjens trafikeringsstid med ca 10 minuter till ca kl. 20.20 från Nacka strand. Linjen får på så sätt bättre bytesmöjlighet mellan buss och Saltsjöbanan vid Fisksätra och minskar trängsel och stående på motorväg.

Linje 471 Slussen – Västra Orminge

Linjen övervägs på delsträckor och under rusning utökas/glesas ut för att få en jämnare belastning enligt följande:

Slussen-Skurustugan

7½-minuterstrafik istället för 15-minuterstrafik ca kl. 06.45–07.00

5-minuterstrafik istället för 6-minuterstrafik ca kl. 07.00–08.55

Slussen-Skurustugan

7½-minuterstrafik istället för 6-minuterstrafik ca kl. 08.45–09.30

Slussen-Skurustugan

7½-minuterstrafik istället för 15-minuterstrafik ca kl. 14.05–14.25

5-minuterstrafik istället för 6-minuterstrafik ca kl. 14.25–17.55

5-minuterstrafik istället för 7½-minuterstrafik ca kl. 17.55–18.40

7½-minuterstrafik istället för 15-minuterstrafik ca kl. 18.55–20.10

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Skurustugan-Slussen

5-minuterstrafik istället för 6-minuterstrafik ca kl. 06.40–08.40
10-minuterstrafik istället för 6-minuterstrafik ca kl. 08.40–09.05
7½-minuterstrafik istället för 6-minuterstrafik ca kl. 15.00–15.35
5-minuterstrafik istället för 6-minuterstrafik ca kl. 15.35–17.20
7½-minuterstrafik istället för 6-minuterstrafik ca kl. 17.20–17.35

Skurustugan-Nämdöstigen

15-minuterstrafik istället för 12-minuterstrafik ca kl. 07.25–09.35
15-minuterstrafik istället för 12-minuterstrafik ca kl. 14.45–18.10

Nämdöstigen-Skurustugan

15-minuterstrafik istället för 12-minuterstrafik ca kl. 05.45–08.25
20-minuterstrafik istället för 15-minuterstrafik ca kl. 08.25–09.05
15-minuterstrafik istället för 12-minuterstrafik ca kl. 14.45–17.35

Vardagar och högtrafik har linjen ofta stående på motorväg. Linjen har många turer till/från Skurustugan vilket förutsätter en ny vändmöjlighet vid Skurustugan. Detta för en effektivare busstrafik under ombyggnation av Skurubron och kommande framkomlighetsproblem i Nacka. Det är även mer lämpligt att fler resenärer reser via motorvägen då framkomlighetsproblem kommer drabba Värmdövägen.

En ny avgång övervägs ca kl. 00.05 från Nämdöstigen till Slussen och en ny avgång ca kl. 00.55 från Slussen till Nämdöstigen ersätter avgången ca 00.50 på linje 496. Det betyder en tydligare trafik för resenären då alla turer på linjen får samma linjesträckning.

Linje 491 Centralen – Nyfors

Linje 492 Centralen – Slussen – Hemmesta vägskäl

Linje 496 Centralen – Slussen – Västra Orminge

Linje 497 Centralen – Slussen – Saltsjöbaden

Nattlinjerna 491, 492, 496 och 497 övervägs alla vardagar kortas av och vända i Slussen och inte trafikera Centralen. Det beror på kapacitetbrist på Vasagatan och den kommande ombyggnation som snart ska påbörjas samt att dagens lösning med olika hållplatser i Slussen är otydligt för resenärerna.

Om nattlinjerna kortas av till att starta i Slussen övervägs alla vardagar tre nya avgångar på linje 492 och två nya avgångar på linje 496. Tillsammans får linjerna minst 30-minuterstrafik i båda riktningarna mellan Slussen och Orminge centrum. Alternativt övervägs alla vardagar tre nya avgångar på linje 492 och två nya avgångar på linje 496 från Centralen. Tillsammans får linjerna minst 30-minuterstrafik i båda riktningarna mellan Slussen och Orminge centrum. Det förutsätter att det är möjligt att tidsreglera vid Centralen på ett trafiksäkert sätt.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27Diarienummer
SL 2017-0653Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Linje 496 övervägs även få avgången från Slussen ca kl. 00.50 indragen och ersätts av nya avgångar på linje 413 och 471. Det betyder en tydligare trafik för resenären då alla turer på linjen får samma linjesträckning.

Linje 821 Tyresö C – Älta - Sickla strand – Forum Nacka – Nacka sjh

Linje 821 övervägs att börjar trafikera ny hållplats vid Hedvigslunds torg. Detta för att skapa kortare gångavstånd och en direkt bussförbindelse till/från kommuncentra i Nacka och Tyresö. Hållplats Lovisedalsvägen slopas för linje 821 men fortsätter att trafikeras av linjerna 816 och 890.

Linje 814 Gullmarsplan – Tyresö strand

Linje 814 övervägs att förkortas ned och endast trafikera delen Hedvigslund-Gullmarsplan. Föreslås även att linjen får en ny start/sluthållplats vid Hedvigslunds torg och att hållplats Lovisedalsvägen slopas för linjen. Linjen flyttas och får samma hållplatsläge vid Gullmarsplan som linje 801 då dessa båda linjer delvis trafikförsörjer samma geografiska område. Vidare så övervägs en turtäthetsökning/ fler avgångar för linjen.

*2.5.9 Norrtälje***Linje 621 Norrtälje – Åkersberga station**

Ny tur övervägs ca kl. 15.15 från Norrtälje under normaltidsperioden och ny tur ca kl. 10.50 från Norrtälje under sommartidsperioden. Förslaget är till grund för att få en ökad turtäthet i tidtabellen där det idag är ett glapp på ca 2 tim. för resande mot Bergshamra och Åkersberga.

Anledningen till förslaget är en förbättring för boende i närförorterna som får ökade möjligheter till service-, arbets- och studieresor samt en generell efterfrågan om tätare trafik till/från Norrtäljes närförorter.

Linje 625 Danderyds sjukhus – Söderhall**Linje 631 Norrtälje – Rådmansö****Linje 631X Norrtälje – Rådmansö****Linje 644 Mora vägskäl – Söderhall****Linje 653 Norrtälje – Länna – Lohärad**

Förslag om omfördelning av resurser från linjerna 625/644/653 till förmån för Rådmansölinjerna 631 och 631X. På linje 631 inrättas två nya turer under eftermiddagen. På linje 631X inrättas det en ny tur på morgonen från Kapellskär. På linje 625 föreslås att en av eftermiddagsturerna tas bort. På linje 644 föreslås att en tur morgon och en tur eftermiddag tas bort. På linje 653 föreslås att turen kl. 17.25 tas bort.

Förändringen innebär utökad turtäthet mellan Rådmansö och Norrtälje under tider när resandet är högt. För att tillgodose utökningarna på Rådmansö tas resurser från linje 625 där resandet idag är lågt och det resande som sker på avgången sker i Vallentuna kommun. Komplettering av trafik i Vallentuna med linje 665 alternativt 667 kan komma att behövas för förslaget.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

De avgångar på linje 644 som föreslås tas bort till förmån för utökningar på Rådmansö saknar idag resande på sträckan precis som linje 653. Alternativ för de som reser med avgångarna på linje 644 som föreslås tas bort är linje 620 alt 621 via Åkersberga. Anledningen till förslaget är önskemål från boende på Rådmansö, hög belastning på avgångarna på linje 631 och 631X samt en generell efterfrågan om tätare trafik till/från Norrtäljes närförorter.



Linje 641 Norrtälje – Hallstavik

Förslag om att utöka med nya turer från Norrtälje till Hallstavik lördag och söndag. Ny tur föreslås på lördag ca kl. 07.50 och ny tur ca kl. 08.20 på söndag. Från Hallstavik föreslås endast ny tur på lördag ca kl. 08.50. Förslaget ska öka turtäthet mellan Norrtälje och Hallstavik och för resenärer längs linjesträckningen. Anledningen till detta är en efterfråga om tätare trafik till/från Norrtäljes närförorter kvällar och helger av resenärer samt möjlighet till ökat resande.

Linje 643 Hallstavik – Älmsta

Den bakvända trafikeringen av turerna ca kl. 06.55 från Älmsta och ca kl. 14.25 från Hallstavik via Gässvik föreslås tas bort. Istället framförs turerna ordinarie linjesträckning. Med förändringen skapas kortare restider och bättre bytesmöjligheter till linje 639 för resenärer till Rimbo och Stockholm.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Förenkling och möjlighet till ökat resande samt att det på linjesträckningen via Gässvik idag är ytterst lite resande.



Förslag linjedragning 643.

Linje 647 Norrtälje – Rimbo

Linje 677 Norrtälje – Uppsala

Förslag att linje 647 på helger ersätts med turer på linje 677 samt att dessa förlängs till/från Uppsala. 647 och 677 trafikerar samma sträcka Rimbo-Norrtälje, där 647 fungerar som komplement till 677 på nämnd sträcka. Befintliga resenärer på linjen påverkas inte restidsmässigt. Dock utökad turtäthet mellan Rimbo och Uppsala. Anledningen till förslaget är förenkling samt ökat resande med kollektivtrafiken med utökad turtäthet sträckan Rimbo-Uppsala.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)



Utbudsförändring för sträckor som trafikeras av 677 och 647.

Linje 634 Norrtälje – Blidö

Förslag att utöka med nya turer från Norrtälje till Blidö kvällstid lördag och söndag. På lördagar tas resurser från befintlig tur kl. 05.25 från Norrtälje som flyttas till ca kl. 20.20. Denna tidiga tur har idag inget resande. På söndagar inrättas ny tur ca kl. 07.00 från Blidö och ca kl. 20.20 från Norrtälje.

Resenärerna på Blidö och längs sträckan kommer att få större tillgänglighet till Norrtälje och Stockholm under kvällstid, något som idag är begränsat med ett glesare utbud. Anledningen till förslaget är en generell efterfrågan om tätare trafik till/från Norrtäljes närförorter kvällar och helger av resenärer samt möjlighet till ökat resande med kollektivtrafiken.

Linje 642 Hallstavik – Herräng – Hallstavik

Nya turer föreslås kvällstid lördag-söndag Hallstavik - Herräng. Ny tur ca kl. 20.55 från Hallstavik och ny tur ca kl. 21.15 från Herräng.

Resenärerna i Herräng och längs sträckan kommer att få större tillgänglighet till Hallstavik och genom linje 641 även Norrtälje under kvällstid. Något som idag är begränsat med ett glesare utbud.

Anledningen till förslaget är en generell efterfrågan om tätare trafik till/från Norrtäljes närförorter av resenärer samt möjlighet till ökat resande med kollektivtrafiken.

Linje 637 Norrtälje – Älmsta

Linjen föreslås få nya turer kvällstid Norrtälje-Älmsta lördag-söndag och helgdag. Lördag justeras tidtabellen från Norrtälje mellan kl. 19.20 - 23.20 från 120 minuters till 90 minuters turtäthet samt tillkommer ny tur ca kl. 23.50. Från Älmsta justeras tidtabellen mellan ca kl. 20.40 - 22.40 från 120 minuters till 90 minuters turtäthet samt tillkommer ny tur ca kl. 00.37 från Älmsta. Söndagar tillkommer ny tur ca kl. 23.50 från Norrtälje och ny tur ca kl. 00.37 från Älmsta. Trafiken blir lika både lördag och söndag från ca kl. 19.00. Resenärerna i Älmsta och längs sträckan kommer få större tillgängligheter till Norrtälje och Stockholm kvällstid. Något som idag är begränsat med ett glesare utbud.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27Diarienummer
SL 2017-0653Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Anledningen till förslaget är en generell efterfrågan om tätare trafik till/från Norrtäljes närförorter av resenärer samt möjlighet till ökat resande med kollektivtrafiken.

Linje 686 Norrtälje – Kista

Linjen övervägs att få minskat utbud på grund av väldigt lågt resande under sommartidtabell (industrisommar) på denna arbetspendlarlinje, föreslås minska från 3 till 1 t/r per vardag.

Ett fåtal resenärer får minskad turtäthet, men har möjlighet att resa med den kvarvarande avgången på linjen som är den med högst resande, men fortfarande har gott om kapacitet. För de som inte kan anpassa restider kan alternativt resa ske med linje 676 för byte till tunnelbana för vidare färd mot Kista. Detta ger en ökad restid på ca 10 min. Anledningen till förslaget är effektivisering av trafiken.

Linje 639 Stockholm – Hallstavik

Överväger förslaget att fem turer förlängs till att starta vid Västertorp i Rimbo under morgonens högtrafik. Idag startar linjevarianten vid Rimbo Station.

Med förändringen får linjen två nya hållplatser innan Rimbo station vilket skulle mer än halvera gångtiden för resenärer till linjen. Förändringen påverkar inte befintliga resenärers restider då detta är en förlängning innan nuvarande starthållplats. För att förslaget ska kunna genomföras krävs vändmöjligheter vid Västertorp i form av vänd zon alternativt färdigställande av slinga runt bostadsområdet. Ytterligare alternativ är att se över möjlighet att köra till starthållplatsen via Idrottsvägen/Längsjövägen. Anledningen till förslaget är kortare restider då gångavstånd till linjen är långa från bostadsområdet Västertorp alternativt kräver byten med kollektivtrafiken.

2.5.10 Nynäshamn

Linje 848 Västerhaninge station – Nynäshamn

Linje 858 Nynäshamns station – Ösmo – Grödbby

Förslag att linjerna under vardagar alla tabellperioder i båda riktningar ej går via/till/från hållplats FOI samt att linje 858 ej går via hållplatserna FOI-vägen, Vinaren, Grödbylund, Grödbylunds tomtområde och Trollstamalm. Linje 729 kommer fortsatt trafikera FOI.

2.5.11 Nykvarn

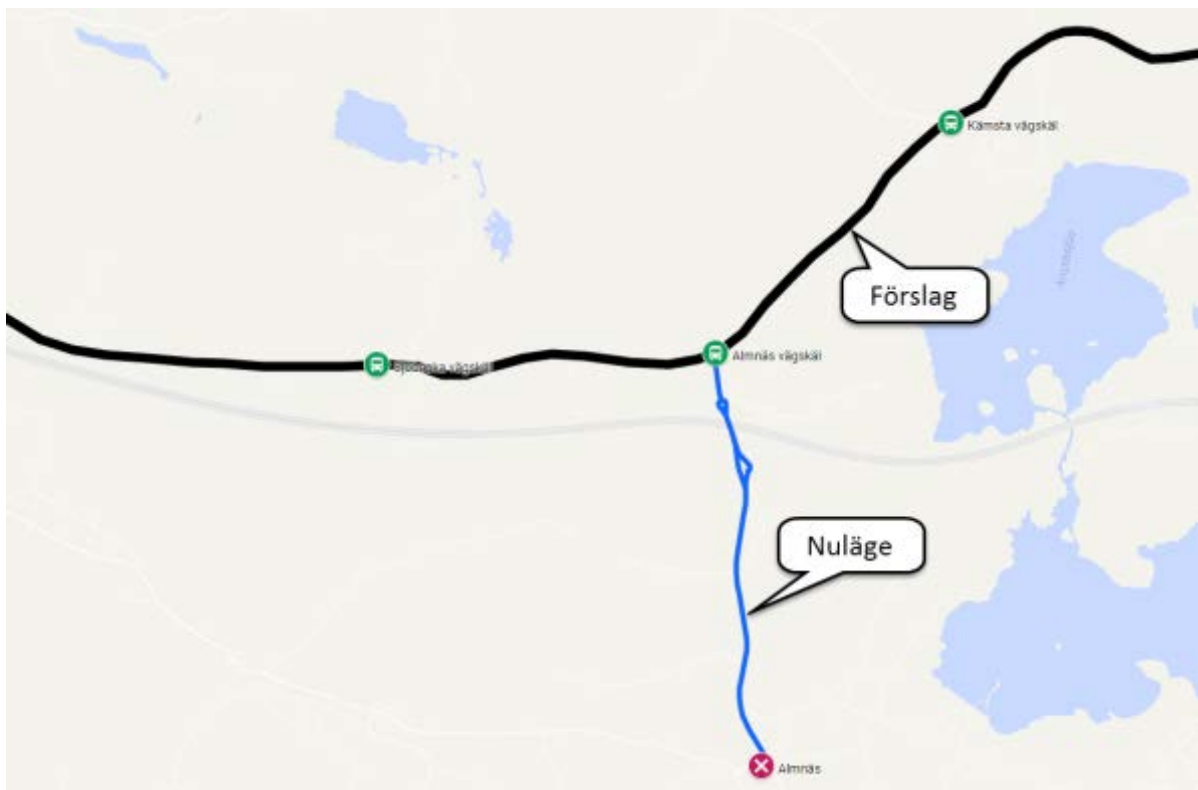
Linje 780 Södertälje C – Värsta backe – Nykvarn

Avgången från Södertälje centrum som avgår ca kl. 15.55 övervägs att tas bort. I dagsläget har linje 780/780X 15-minuterstrafik under intervallet ca kl. 15.44 – 16.14 medan det är 30-minuterstrafik under resterande tid på dygnet. Det antal resande som linje 780/780X har under det aktuella tidsintervallet bedöms att rymmas på de närliggande avgångarna. De resenärer som idag åker med den aktuella avgången hänvisas till avgången före (15.44) eller efter (16.14) den berörda avgången. Bedömningen är att förslaget inte innebär något problem i belastningshänseende.

Linje 780 Södertälje C – Värsta backe

I den nuvarande tidtabellen för linje 780 körs fyra avgångar i vardera riktningen via Almnäs. På morgonen trafikeras Almnäs från Södertälje och på eftermiddagen trafikeras Almnäs i riktning mot Södertälje. I förslaget övervägs att inga turer på linje 780 trafikeras Almnäs pga. väldigt få resande.

Majoriteten av de som reser med linje 780 på de aktuella avgångarna kommer att få minskad restid med ca 10 minuter.



Föreslagen linjesträckning för linje 780.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27Diarienummer
SL 2017-0653Infosäk. klass
K1 (Öppen)**Anropsstyrd trafik****Linje 750 Brunnsängs C – Högantorp (– Bockholmsätter)****Linje 778 Nykvarn – Värsta backe – Sundvik****Linje 782 Nykvarn – Värsta backe – Taxinge – Nygård****Linje 785 Södertälje C – Tvetaberg – Järna station – Hölö – Norrvrå – Mörkö****Linje 787 Södertälje C – Lina hage – Överenhörna kyrka**

Det finns ett antal regionlinjer i Södertälje med låg beläggning som trafikeras med en buss anpassad för ett större antal resenärer. I förslaget övervägs att delar av den nuvarande linjesträckningen inte körs av buss utan av taxi. Förhoppningen är att ett pilotprojekt ska kunna starta någon gång under våren 2018. De linjer som är aktuella för pilotprojektet är i dagsläget linje 750 (sträckan Viksberg-Bockholmsätter), linje 785 (sträckan Hölö-Mörkö) och linje 787 (sträckan Lill-Ahl-Överenhörna).

Bakgrunden till förslaget är ett lågt resande på de aktuella delsträckorna och att man i förlängningen när/om piloten övergår i en permanent lösning kan hushålla med resurserna på ett bättre sätt. Resultat av piloten kommer att utvärderas.

Konsekvensen av förslaget är att dagens tidtabellslagda bussturer, på aktuella delsträckorna, flyttas över till taxi och att dessa turer måste förbeställas ett visst klockslag för att turen ska köras. Kunden blir upphämtad på den busshållplats utmed den nuvarande linjesträckningen som önskats i beställningen och körs till den plats där bussen ansluter. Det blir inga förändringar i vare sig antalet avgångar, linjesträckning eller vilka hållplatser som trafikeras.

2.5.12 Salem

Inga förslag om trafikförändringar.

2.5.13 Sigtuna**Linje 581 Märsta station – Arenberga**

Linjen övervägs att få 30-minuterstrafik istället för 60-minuterstrafik under dagtid lördagar.

Linje 576 Märsta station – Löwenströmska sjukhuset

Linjen övervägs få ändrad linjesträckning genom Rosersberg. Alla korta turer genom industriområdet övervägs tas över av linje 538. Linjen föreslås få anpassning till sjukhuset öppettider samt passning med tåg och linje 538 vid Rosersberg östra.

Linje 538 Rotebro station – Arlanda

Linjen övervägs kortas av sträckan Rosersberg-Arlanda till Rosersbergs industriområde på helger. Linjen övervägs ta över alla korta turer från linje 576. I förslaget får linjen anpassade turer till tåg samt linje 576.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Linje 584 Märsta station – Steninge slottsby

Ny linje som övervägs trafikera Märsta station-Steninge slottsby. Linjen övervägs att få 30-minuterstrafikering i rusningstid och 60-minuterstrafikering övrig tid. Förslaget innebär att Steninge Slottsby, nybyggnadsområde som idag saknar trafik, får möjlighet att resa kollektivt. Förslaget kräver att vägnätet i Steninge Slottsby är klart och tillåter busstrafik.

Linje 531 Upplands Väsby station – Brunnby Vik (– Lunda – Skepptuna – Gottröra – Bergby)

Linje 531 består av en tätortsdel (Upplands Väsby-Brunnby vik) och en landsbygdsdel där vissa turer fortsätter mot Bergby. De turer som går mot Bergby övervägs att få ett eget linjenummer för att tydliggöra vilka turer det är som fortsätter efter Brunnby Vik. Förslaget innebär att linje 531 blir kvar men de turer som tidigare gått till Bergby som linje 531 nu får ett eget linjenummer från starthållplats.

2.5.14 Sollentuna

Linje 567 Jakobsbergs station – Sollentuna station

Linjen övervägs få ändrad körväg genom Barkarbystaden istället för runt via Enköpingsvägen. Linjen övervägs också få utökat utbud till 15-minuterstrafik vardags- och helgkvällar p.g.a. utökad 15-minuters trafik på pendeltåget.

Högre turtäthet minskar trängseln på kvällar och helger. Restiden mellan Barkarbystaden-Akalla-Sollentuna är redan idag utsatt för förseningar vid korsningen

Enköpingsvägen/Norrviksvägen. Eftersom tunnelbanans byggnationer startar nu kommer denna korsning också bli betydligt högre belastad än idag och en väg genom Barkarbystaden ger snabbare och punktligare resa.

Förslaget förväntas ge ca 2 minuter kortare restid mellan Barkarbystaden-Akalla. Förslaget ger också mindre trängsel genom utökad turtäthet. Hållplatserna Järfälla kyrka och Tallebo dras in med förändringen. De hållplatserna har endast en medelpåstigning på 0,3 personer per tur och de resenärerna har flera andra alternativ att välja mellan, dels stomlinje 178 går där.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)



Föreslagen linjesträckning för linje 567.

Linje 607 Danderyds sjukhus – Karolinska sjukhuset

Linjen övervägs att delas upp i två linjer. Linje 607 övervägs att enbart trafikera sträckan Danderyds sjukhus- Sollentuna. Resande mellan Sollentuna-Karolinska sjukhuset hänvisas till linje 526.

Linje 526 Norra Bantorget – Edsberg

Då citybanan gett minskat resande på linje 526 övervägs linjens delsträcka Edsberg-Sollentuna flyttas över helt till linje 607.

Linje 526 övervägs ta över sträckan Sollentuna-Karolinska sjukhuset från 607 och förlängas till Fridhemsplan (Fridhemsgatan). Förslaget väntas ge boende längs Sollentunavägen och Silverdal bättre kollektivtrafikförsörjning samt möjlighet att nå nya Karolinska och Karolinska institutet

Linje 514 Häggviks handelsplats – Spånga station

Linje 514 övervägs att kortas av till att enbart trafikera sträckan Spånga station-Sollentuna station. Sträckan Sollentuna-Häggvik övervägs tas över av befintlig linje 522 som då föreslås bli heldagslinje. Förslaget innebär att Turebergs Allé, ett område som är under uppbyggnad, får trafik anpassad efter inflyttningstakten.

Linje 522 Sollentuna station – Klasro ind.-omr – Stinsen – Sollentuna station

Hållplats Hammarbacken övervägs att dras in på grund av lågt resande.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Linje 522 Sollentuna station – Klasro ind.-omr – Stinsen – Sollentuna station

Linjen övervägs ta över sträckan Häggviks handelsplats-Sollentuna station helt från linje 514 och övervägs bli en heldagslinje. För att snabba upp linjen övervägs omvägen via Hammarbacken dras in.

Linje 528 Sollentuna station – Helenelund station

Linjen övervägs få ny på- och avstigningshallplats på Åkervägen. I dagsläget har linje 528 start- och sluthallplats Helenelund, samma hallplats som linje 523 och linje 178 använder. Genom att angöra Åkervägen minskar risken med framkomlighetsproblem då man enligt förslaget inte behöver vända i den enkelfiliga slinga som används i dagsläget. Hallplats Snickarevägen övervägs att enbart trafikeras i riktning Helenelund.

Linje 686 Norrtälje – Kista

Linjen övervägs att få minskat utbud på grund av väldigt lågt resande under sommartidtabell (industrisommar) på denna arbetspendlarlinje, föreslås minska från 3 till 1 t/r per vardag.

Ett fåtal resenärer får minskad turtäthet, men har möjlighet att resa med den kvarvarande avgången på linjen som är den med högst resande, men fortfarande har gott om kapacitet. För de som inte kan anpassa restider kan alternativ resa ske med linje 676 för byte till tunnelbana för vidare färd mot Kista. Detta ger en ökad restid på ca 10 min. Anledningen till förslaget är effektivisering av trafiken.

Ny Linje 687X Vallentuna – Kista centrum

En ny linje som tillsammans med befintlig linje 687 skulle möjliggöra en snabb tvärförbindelse Nyby-Vallentuna-Kista på vardagar.

Den nya linjen övervägs trafikera samma hållplatser som linje 687 fram till Täby kyrkby trafikplats där den övervägs att fortsätta Norrortsleden via E4:an till Kista som en snabbare förbindelse mot dagens trafik. Linjen övervägs att ej trafikera Sollentuna station.

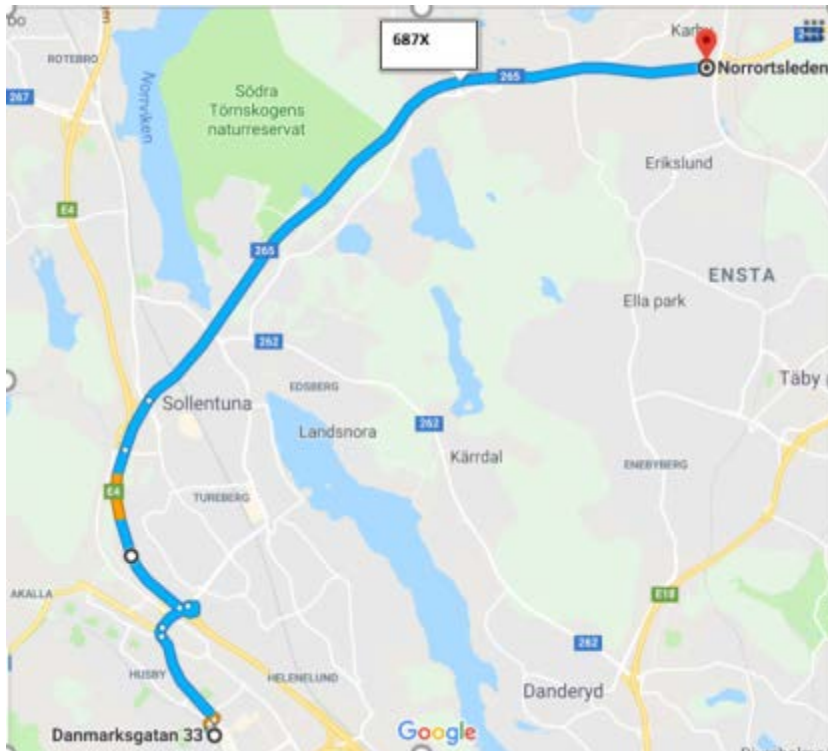
Hållplatserna i Kista övervägs bli samma hållplatser som dagens linje 687. Linjen övervägs att efter Täby kyrkby trafikplats enbart trafikera Kistahöjden, Norgegatan, Kista centrum. Linjen övervägs trafikeras med 30-minuterstrafik måndag-fredag i rusningsriktningen mellan ca kl. 06.00-08.30 samt ca kl. 15.00-18.30.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)



Föreslagen linjesträckning för linje 687X

Linje 687 Vallentuna – Kista centrum

Linjen övervägs få ny linjesträckning för att täcka upp nybyggnationen vid Södersättra/Väsjön. Linjen övervägs trafikeras med 30-minuterstrafik hela trafikdygnet måndag-fredag, lördag, söndag och helgdag med passning till tåget i Sollentuna och övervägs utgå från Vallentuna station. Linjen föreslås få ordinarie sträckning till Norrortsleden, avfart till Sandavägen, rondellen höger på Frestavägen, höger på Danderydsvägen, vänster i rondellen till Sollentunavägen och sedan fortsätta ordinarie sträckning. Med linje 687X får Vallentuna 15-minuterstrafik på tvären i rusningsriktning.

Linje 529 Rotebro station – Bollstanäs

Linjen övervägs att få 30-minuterstrafik istället för 60-minuterstrafik under dagtid lördagar.

Linje 533 Upplands Väsby station – Rotebro station

Linjen övervägs att få 30-minuterstrafik istället för 60-minuterstrafik under dagtid lördagar.

Linje 545 Upplands Väsby station – Bollstanäs

Linjen övervägs att få 30-minuterstrafik istället för 60-minuterstrafik under dagtid lördagar.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Linje 545 Upplands Väsby station – Bollstanäs

Linjen övervägs att få 30-minuterstrafik istället för 60-minuterstrafik under dagtid söndagar.

Linje 538 Rotebro station – Arlanda

Linjen övervägs kortas av sträckan Rosersberg-Arlanda till Rosersbergs industriområde på helger. Linjen övervägs ta över alla korta turer från linje 576. I förslaget får linjen anpassade turer till tåg samt linje 576.

2.5.15 Solna

Linje 177E Solna station – Brommaplan

Linjen övervägs att förstärkas vardagar från ca klockan 8.31 mellan Solna Station-Brommaplan med linjenummer 177E.

Linje 302 Brommaplan – Knalleborg

Linjen övervägs få en extra avgång vardagar från ca 7.40 från Knalleborg-Solna station för att avlasta på stråket Ekerö centrum- Solna station.

Linje 607 Danderyds sjukhus – Karolinska sjukhuset

Linjen övervägs att delas upp i två linjer. Linje 607 övervägs att enbart trafikera sträckan Danderyds sjukhus- Sollentuna. Resande mellan Sollentuna-Karolinska sjukhuset hänvisas till linje 526.

Linje 526 Norra Bantorget – Edsberg

Då citybanan gett minskat resande på linje 526 övervägs linjens delsträcka Edsberg-Sollentuna flyttas över helt till linje 607.

Linje 526 övervägs ta över sträckan Sollentuna-Karolinska sjukhuset från 607 och förlängas till Fridhemsplan (Fridhemsgatan). Förslaget väntas ge boende längs Sollentunavägen och Silverdal bättre kollektivtrafikförsörjning samt möjlighet att nå nya Karolinska och Karolinska institutet

Linje 591 Stockholm C – Livgardet/Råby

Ny nattlinje Barkarby – Veddesta - Viksjö

Nattlinjen 591 övervägs få ändrad linjesträcka mellan Spånga station och Jakobsbergs station. Ny ringlinje sätts in för att erbjuda resor vidare till Barkarbystaden, Barkarby, Veddesta och Viksjö. Den nya ringlinjen planeras så att den alltid står på plats vid ankommande linje 591 vilket bidrar till hög säkerhet och trygghetskänsla.

Dagens linje 591 har lång restid och med detta förslag kortas restiden till Jakobsbergs station och Upplands-Bro med ca 12 min. Den nya nattlinjen kopplar också samman Järfälla kommuns orter.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

De resenärer som ska till hållplatserna mellan Häggvägen-Minutgränd står för ca 30% av de totala avstigande efter Spånga station och får med denna förändring antingen gå sista biten eller byta till nya nattlinjen. Restiderna för vissa av dem ökar mot dagens linje. Majoriteten som står för ca 70% av resenärerna efter Spånga station får ca 12 minuter snabbare resa. Barkarbystaden är en snabbt växande stadsdel som med detta förslag får nattlinje vilket också ökar resandet på linjen.



Förslag på ny linjedragning för linje 591 och ny nattlinje Barkarby - Veddesta - Viksjö

Linje 509 Danderyds sjukhus – Brommaplan

Linjen övervägs att dras in på sträckan Sundbyberg-Solna C då Tvärbanan har tillkommit på sträckan Sundbyberg-Solna C vilket inneburit minskat antal resande.

- Linje 509 kortas av och trafikerar sträckan Danderyds sjh-Solna C.
- Ny linje 129 tar över delen Brommaplan-Sundbyberg

Med två kortare linjer förväntas trafiken bli mer tydlig, med stark koppling mellan Brommaplan och Sundbyberg och av mer lokallinjekaraktär mellan Solna centrum-Frösundavik-Bergshamra-Danderyds sjh.

Trafiken via Ankdammsgatan övervägs att minskas från nuvarande 15 till 30 minuters under mellan- och kvällstid mån-fredag och hela lör-, sön- och helgdagar då endast linje 512 kommer trafikera sträckan. Kvarvarande trafik blir mindre störningskänslig då nuvarande linje 509 har lång linjesträckning med punktlighetsproblem.

Linje 540 Tensta centrum – Universitet

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Linjen övervägs förlängas från Tensta centrum till Spånga station i lågtrafik de tider när linje 157 inte trafikeras. Förslaget är tänkt att skapa kopplingar mellan linje 540, Bålstapendeln samt övrig busstrafik vid Spånga station.

Paketlösning

Linje 511 Ör – Solna centrum

Linje 511 är en ny linje som övervägs ta över lågbelastade delar av dagens linjer 113,504 och 506. Den nya linjen övervägs trafikera Ör-Hallonbergen-Duvbo-Sundbybergs station-Huvudsta-Solna centrum. Linjen övervägs även trafikera Ingentingområdet i Huvudsta om infrastrukturen är färdigställd inom området. Skulle det inte vara fallet körs linjen via Armegatan. Syftet med den nya linjen är att sammanlänka de lågtrafikerade delarna av de högbelastade linjerna 113 och 504 så att dessa kan anpassas efter den höga belastningen.

Linje 506 Sundbybergs station – Odenplan

Linjen övervägs att ersättas av ny linje 511 i Ör samt av linje 504 på sträckan Hallonbergen-Sundbybergs station via Sundbybergs skola. Från Karolinska sjukhuset övervägs att linje 506 tar över 507:s sträckning till Odenplan. Linjens nya sträckning är då Sundbybergs station- Solna c-Karolinska sjukhuset-Odenplan. Förslaget ger är tänkt att ge boende i Sundbyberg och Solna direktkontakt med Nya Karolinska samt Karolinska institutet.

Linje 113 Blackeberg – Sundbybergs station

Linjen övervägs kortas av och enbart trafikera delen Blackeberg-Sundbybergs station. Delen Sundbybergs station-Huvudsta-Solna övervägs övertas av ny linje 511. Då den lågbelastade delen överförs till ny linje blir det enklare att reagera på belastningsproblem på den högbelastade delen.

Linje 507 Odenplan – Västra skogen

Sträckan Tomtebodas-Karolinska sjukhuset övervägs dras in på grund av få resande och ersättas av linje 506 och 511. Sträckan Karolinska sjukhuset-Odenplan övervägs att tas över av linje 506. Skulle Ingentingområdet inte kunna trafikeras med buss på grund av framkomlighetsproblem blir linje 507 kvar på sträckan Tomteboda-Västra skogen.

Linje 504 Sundbybergs station – Rissne

Linjen övervägs att inte trafikera Duvbo på sträckan Hallonbergen-Sundbybergs station. Istället föreslås linjen ta över nuvarande linje 506:s sträckning via Sundbybergs skola. Sträckningen via Duvbo tas över av ny linje 511. Förslaget innebär bussbyte för resenären från Ursvik till Duvbo samt förväntas ge en rakare väg till kommuncentrum.

Linje 565 Norra Bantorget – Brunnby vik

Linjen övervägs få en anpassning av turtätheten då resandet minskat markant i och med ny pendeltågstrafik med direktkopplingar till Odenplan. Turtätheten övervägs reduceras från Brunnby Vik till följande turtäthet:

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Kl. ca 05.40–06.10 övervägs linjen trafikera med 15 minuters trafik.

Kl. ca 06.40–07.00 övervägs linjen trafikeras med 10-minuterstrafik jämfört med dagens 8-minuters trafik.

Kl. ca 07.00–07.15 övervägs linjen trafikeras med 7,5 minuters trafik.

Kl. ca 07.15–07.25 övervägs linjen trafikeras med 10-minuterstrafik jämfört med dagens 12 minuters trafik.

Kl. ca 07.40–08.55 övervägs linjen trafikeras med 15-minuterstrafik jämfört med dagens 10 minuters trafik.

Från Sergels torg till Brunnby Vik:

Kl. ca 15.20–18.20 övervägs linjen trafikeras med 15-minuterstrafik jämfört med dagens 12-minuterstrafik.

2.5.16 Stockholm Innerstad

Linje 55 Tanto – Hjorthagen

Linjen kan reduceras något i rusning om en ny linje mellan Ropsten och Cityterminalen införs.

Linje 65 Fredhäll – Skeppsholmen

Fredsgatan planeras stängas av för fordonstrafik och 65:an mot Skeppsholmen måste då läggas om. För att göra linjen tydligare föreslås den i båda riktningar istället gå via Blekholmsterrassen – Klarabergsgatan i stället. Detta kan ske när Klarabergsgatans ombyggnation till Buss- och spårväg är slutförd. Linjen kommer att trafikera hållplatserna Centralen (på Klarabergsviadukten) och Sergels torg.

Linje 71 Slussen (Glasbruksgatan) – Jarlaberg

Linjen övervägs få minskad turtäthet i lågtrafik alla dagar från 30-minuterstrafik till 60-minuterstrafik då linjen har lågt resande. Minskad turtäthet övervägs från Slussen alla dagar efter ca kl. 22.20 och lördagar och söndagar före ca kl. 9.20. Minskad turtäthet övervägs från Jarlaberg alla dagar efter ca kl. 21.50 och lördagar och söndagar före ca kl. 09.45.

Linjen övervägs alla vardagar få två indragna avgångar från Jarlaberg till Slussen mellan ca kl. 05.15–06.45 och under sommaren få en avgång indragen mellan ca kl. 05.20–06.20, motsatt riktning förändras inte. Förändringen övervägs eftersom linjen har lågt resande vilket kan bero på tvärbanans förlängning till Sickla.

Ny linje 75 Ropsten – Cityterminalen

Ny linje (med arbetsnamnet 75) planeras Ropsten - Stureplan - Hötorget - Cityterminalen. Syftet är att ge boende i Norra Djurgårdsstaden fler resmöjligheter. Linjen anknyter till Röda linjen (Stureplan), Gröna linjen (Hötorget) och Blå linjen samt pendeltåg (Cityterminalen).

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Inledningsvis övervägs linjen att köra i högtrafik mot Cityterminalen på morgonen och mot Ropsten på eftermiddagen. Beroende på resandeutveckling kan tidtabellen byggas ut stegvis.

Jämfört med dagens kortturer på linje 55 tillkommer hållplatserna Regeringsgatan, Hötorget och Cityterminalen. Om en ny linje mellan Ropsten och Cityterminalen införs kan en viss minskning ske i linje 55 tidtabell.

Linje 151 Norsborg – Fridhemsplan

Linjen övervägs utökas vardagar till 12-minuterstrafik istället för 15-minuterstrafik under morgonrusningen.

Linjen övervägs att dras in under högsommaren på grund av parallellgående trafik med tunnelbanan. Förutsätter dock att inga planerade arbeten på tunnelbanan till/från Norsborg utförs. Resenärerna hänvisas istället till linje 702, tunnelbana samt Innerstadsbussar över Västerbron.

Linje 743 Skäcklinge – Fridhemsplan

Linjen övervägs att vardagar utökas från 12-till 10-minuterstrafik från Skäcklinge mellan ca kl. 06.20 - 07.00 och från 20- till 15-minuterstrafik mellan ca kl. 07.30 - 08.45.

Förändringen övervägs på grund av ökad inflyttning i Skäcklinge.

Linjen övervägs att dras in vardagar under högsommar på grund av minskat resande, resenärer hänvisats istället till linje 716, pendeltåg och tunnelbana.

Linje 745 Fridhemsplan – Söderby

Linjen övervägs att dras in vardagar under högsommar på grund av minskat resande, resenärer hänvisats istället till linje 725, pendeltåg och tunnelbana.

Linje 591 Stockholm C – Livgardet/Råby Ny nattlinje Barkarby – Veddesta – Viksjö

Nattlinjen 591 övervägs få ändrad linjesträcka mellan Spånga station och Jakobsbergs station. Ny ringlinje sätts in för att erbjuda resor vidare till Barkarbystaden, Barkarby, Veddesta och Viksjö. Den nya ringlinjen planeras så att den alltid står på plats vid ankommande linje 591 vilket bidrar till hög säkerhet och trygghetskänsla.

Dagens linje 591 har lång restid och med detta förslag kortas restiden till Jakobsbergs station och Upplands-Bro med ca 12 min. Den nya nattlinjen kopplar också samman Järfälla kommuns orter.

De resenärer som ska till hållplatserna mellan Häggvägen-Minutgränd står för ca 30% av de totala avstigande efter Spånga station och får med denna förändring antingen gå sista biten eller byta till nya nattlinjen. Restiderna för vissa av dem ökar mot dagens linje. Majoriteten som står för ca 70% av resenärerna efter Spånga station får ca 12 minuter snabbare resa.

Barkarbystaden är en snabbt växande stadsdel som med detta förslag får nattlinje vilket också ökar resandet på linjen.



Förslag på ny linjedragning för linje 591 och ny nattlinje Barkarby - Veddesta - Viksjö

Linje 639 Stockholm – Hallstavik

Överväger förslaget att fem turer förlängs till att starta vid Västertorp i Rimbo under morgonens högtrafik. Idag startar linjevarianten vid Rimbo Station.

Med förändringen får linjen två nya hållplatser innan Rimbo station vilket skulle mer än halvera gångtiden för resenärer till linjen. Förändringen påverkar inte befintliga resenärers restider då detta är en förlängning innan nuvarande starthållplats. För att förslaget ska kunna genomföras krävs vändmöjligheter vid Västertorp i form av vänd zon alternativt färdigställande av slinga runt bostadsområdet. Ytterligare alternativ är att se över möjlighet att köra till starthållplatsen via Idrottsvägen/Långsjövägen. Anledningen till förslaget är kortare restider då gångavstånd till linjen är långa från bostadsområdet Västertorp alternativt kräver byten med kollektivtrafiken.

Linje 565 Norra Bantorget – Brunnby vik

Linjen övervägs få en anpassning av turtätheten då resandet minskat markant i och med ny pendeltågstrafik med direktkopplingar till Odenplan. Turtätheten övervägs reduceras från Brunnby Vik till följande turtäthet:

Kl. ca 05.40–06.10 övervägs linjen trafikera med 15 minuters trafik.

Kl. ca 06.40–07.00 övervägs linjen trafikeras med 10-minuterstrafik jämfört med dagens 8-minuters trafik.

Kl. ca 07.00–07.15 övervägs linjen trafikeras med 7,5 minuters trafik.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Kl. ca 07.15–07.25 övervägs linjen trafikeras med 10-minuterstrafik jämfört med dagens 12 minuters trafik.

Kl. ca 07.40–08.55 övervägs linjen trafikeras med 15-minuterstrafik jämfört med dagens 10 minuters trafik.

Från Sergels torg till Brunnby Vik:

Klockan ca 15.20-18.20 övervägs linjen trafikeras med 15-minuterstrafik jämfört med dagens 12-minuterstrafik.

Linje 791 Stockholm C – Södertälje C

Linje 796 Stockholm C – Bremora

Linje 716 Tumba station – Bremora

Linje 718 Tumba station – Östra Storvreten

Alla vardagar övervägs avgången på linje 791 ca kl. 04.47 att dras in från Centralen till Rönninge station samt sista avgången på linje 796 ca kl. 05.35. Avgången ca kl. 04.47 på linje 791 har lågt resande eftersom pendeltåget trafikeras parallellt samma sträcka och ger på så sätt resenärerna en snabbare resa. För att ersätta delsträckor på övervägd borttagen avgång på linje 791 och 796 förutsätts en ny avgång på linje 716 ca kl. 05.24 samt en ny avgång på linje 718 ca kl. 05.24 från Tumba station till Bremora respektive Tumba station till Östra Storvreten.

2.5.17 Stockholm Söderort

Linje 134 Liljeholmen – Östbergahöjden

Linjen övervägs att utökas alla vardagar till 15-minuterstrafik alternativt 20-minuterstrafik mellan ca kl. 20.30 till 22.00 i stället för dagens 30-minuterstrafik.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Linje 135 Hägersten – Vårbergs C

Linjen övervägs förlängas från Klubbacken till Liljeholmen via Hägerstensvägen till Örnberg samt vidare längs linje 161 väg till Trekanten och till Liljeholmen. Förändringen förutsätter att linje 161 kortas av på sträckan Örnberg till Gröndal för de turer som trafikerar Gröndal och förlängs från Midsommarkransen till Örnberg för de turer som vänder vid Midsommarkransen, dvs samtliga turer på linje 161 trafikerar Bagarmossen till Örnberg, vilket ger en tydligare trafik.

Förlängd väg enligt Hägerstensvägen, vänster Örnbergsvägen, höger Junkergatan, vänster Blommensbergsvägen, vänster Lövholmsvägen, höger Gröndalsvägen, höger Lövholmsvägen och ny sluthållplats Liljeholmen.



Förslag om ny förlängd väg från Klubbacken till Liljeholmen.

Vidare övervägs linjen få ändrad linjesträckning alla vardagar och trafikera via Sätra industri i högtrafik. Det förutsätter att linje 163 inte trafikerar sträckan Bredäng till Sätra industri och att hållplatser anläggs så att den i dag enkelriktade sträckan går att trafikera dubbelriktat. Ny föreslagen linjesträckning Björksättravägen, höger Eksättravägen, Sätra torg, vänster Storsättragatan, vänster Skärholmsvägen, höger Stensättravägen, höger Strömsättravägen, vänster Skärholmsvägen, höger Bredängs allé och vidare ordinarie körväg mot Kärrtorp.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)



Förslag om ny linjesträckning för linje 135 i högtrafik via Sättra industri.

Linje 142 Telefonplan – Älvsjö station

Linjen övervägs vardagar få 5-minuterstrafik istället för 6-minuterstrafik i morgonrusningen. Linjen övervägs vardagar mellan ca kl. 14.00–15.00 utökas till 15-minuterstrafik istället för 20-minuterstrafik. Linjen övervägs även att vardagar få 7½-minuterstrafik på eftermiddagen från ca kl. 15.00 vilket beror på nybyggnation i Solberga.

Linje 143 Älvsjö station – Högdalen

Linjen övervägs vardagar utökas till 15-minuterstrafik istället för 30-minuterstrafik från Högdalen till Älvsjö ca kl. 05.30–06.30 samt till 10-minuterstrafik istället för 15-minuterstrafik ca kl. 06.30–07.00.

Linjen övervägs utökas i eftermiddagsrusningen mellan Älvsjö och Högdalen till 12-minuterstrafik istället för 15-minuterstrafik mellan ca kl. 15.45 och 17.45.

Linje 151 Norsborg – Fridhemsplan

Linjen övervägs utökas vardagar till 12-minuterstrafik istället för 15-minuterstrafik under morgonrusningen.

Linjen övervägs att dras in under högsommaren på grund av parallellgående trafik med tunnelbanan. Förutsätter dock att inga planerade arbeten på tunnelbanan till/från Norsborg utförs. Resenärerna hänvisas istället till linje 702, tunnelbana samt Innerstadsbussar över Västerbron.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Linje 161 Gröndal – Bagarmossen Alternativ 1

De turer som går till och från Gröndal övervägs att förlängas till Liljeholmen. Det ger en attraktivare förbindelse för resenärer längs Blommensbergsvägen och norra Aspudden samt så behöver linjen inom snar framtid en annan plats att vända då vändmöjligheten vid Cementa snart försvinner, förslaget förutsätter dock att Liljeholmen kan rymma en linje till vilket i dagens läge kommer att bli svårt. Liljeholmsterminalen är trång och hårt belastad vilket gör att förändringen behöver utredas mer noggrant. Linjeförändringen skulle innebära en förlängning från Trekanten och Lövholmsvägen och höger till Liljeholmens bussterminal.



Alternativ 1 – Förslag om förlängning av linje 161 till Liljeholmen.

Alternativ 2

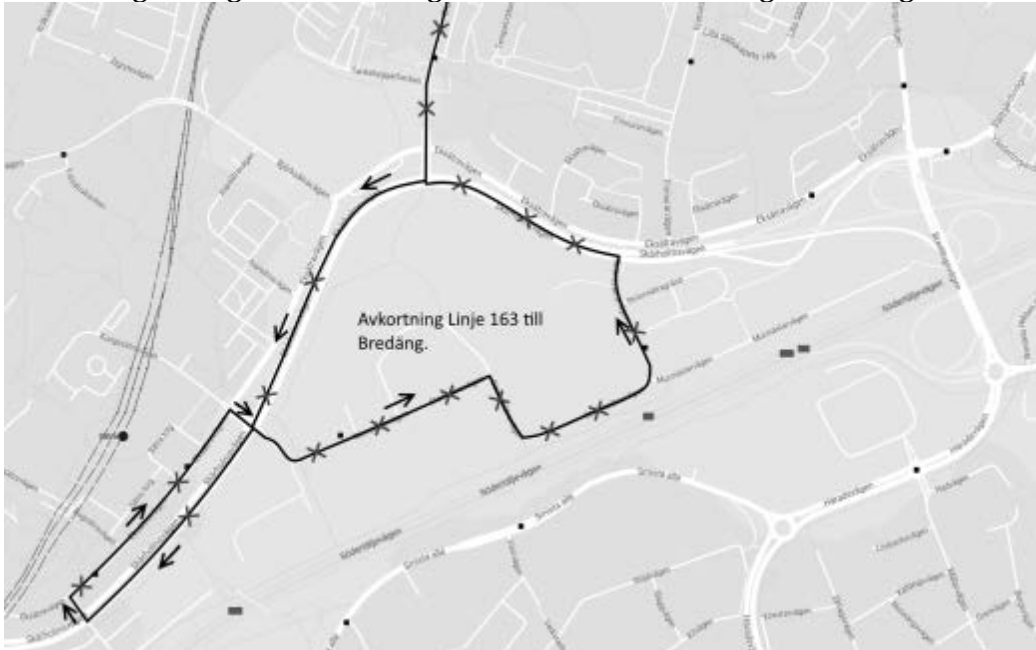
Alternativt kortas linje 161 av på sträckan Örsberg till Gröndal för de turer som trafikerar Gröndal och förlängs Midsommarkransen till Örsberg för de turer som vänder vid Örsberg, dvs samtliga turer trafikerar Bagarmossen till Midsommarkransen, vilket ger en tydligare trafik. Linjen kortas av och trafikerar ej sträckan vänster Blommensbergsvägen, vänster Lövholmsvägen, höger fegattvägen, höger Gröndalsvägen till sluthållplats Trekanten utan vänder enligt Hägerstenvägen, höger Örsbergsvägen, höger till vändslinga Örsberg, höger Örsbergsvägen, höger Junkergatan, höger Fågeltorget och vänster Hägerstenvägen och därefter ordinarie körväg mot Bagarmossen.



Alternativ – Förslag om förändring för linje 161.

Linje 163 Sätra industri – Kärrtorp

Linjen övervägs att inte trafikera sträckan Bredäng till Sätra industri utan ersätts av linje 135. Resenärer behöver med föreslagen förändring byta vid Bredäng och vissa turer innebär längre väntetider då linje 135 har 30-minutertrafik och linje 163 har 12-minutertrafik. Indragen föreslagen linjesträckning Bredängs allé, höger Skärholmsvägen, höger Eksättravägen, höger Stensättravägen, vänster Skärholmsvägen och höger Bredängs allé.



Förslag om förändring för Linje 163.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Linje 165 Liljeholmen – Farsta Centrum

Linjen övervägs vardagar mot Farsta utökas till 15-minuterstrafik istället för 20-minuterstrafik mellan ca kl. 13.00 – 15.00 och till 10-minuterstrafik istället för 15-minuterstrafik mellan ca kl. 15.00–16.00 och samtidigt övervägs en ny tur på linje 167 Från Älvsjö station till Farsta ca kl. 15.00.

Linje 167 Älvsjö station – Farsta centrum

Om turtätheten mot Farsta på linje 165 utökas mellan ca kl. 13.00 – 15.00 och mellan ca kl. 15.00–16.00 krävs en ny tur vardagar ca kl. 15.00 från Älvsjö station.

Linje 172 Norsborg – Skarpnäck

Linjen övervägs att vardagar få en ny tur från Norsborg mellan ca kl. 05.45-06.15 samt en ny tur från Skarpnäck mellan ca kl. 05.30-06.00 vilket genererar 10-minuterstrafik istället för 15-minuterstrafik under tidsintervallen.

Vidare övervägs även två nya turer mellan ca kl. 19.00–20.00 vilket ger 15-minuterstrafik istället för 30-minuterstrafik.

Linjen övervägs att få en ny tur från Norsborg till Skarpnäck ca kl. 09.05 vilket ger 10-minuterstrafiken till ca kl. 09.36 och minskar trängseln.

Alla lördagar och söndagar övervägs linjens 15-minuterstrafik förlängs från ca kl. 17.00 till ca kl. 19.00 alternativt övervägs 20-minuterstrafik mellan ca kl. 17.00–19.00 detta på grund av trängsel. Vidare övervägs att linjen får 60-minuterstrafik alla nätter då det är dygnetruntsverksamhet vid minst fyra stora arbetsplatser.

Linje 173 Skarpnäck – Skärholmen

Linjen övervägs att få förlängd 15-minuterstrafik på söndagar för att minska trängsel samt få samma turtäthet som på lördagar. Vidare övervägs även en ny avgång alla lördagar och söndagar från Skarpnäck, vilket gör att 15-minuterstrafiken startar ca 09.30 istället för ca kl. 10.00.

Linje 181 Skarpnäck – Farsta strand

Linjen övervägs att lördagar utökas till 15-minuterstrafik i stället för 30-minuterstrafik mellan ca kl. 15.30–18.00 för att minska trängsel.

Linje 188 Gullmarsplan – Sköndal

Linjen övervägs att under morgonrusningen få 5-minuterstrafik istället för 6-minuterstrafik då det förekommer trängsel. Linjen övervägs att utökas söndagar under vintertidtabellen, då får linjen samma turtäthet som lördagar, dvs en utökning till 20-minuterstrafik istället för 30-minuterstrafik.

Linje 190 Centralen – Farsta strand

Linjen övervägs att förlängas från Kilaberg till Hornstull eftersom anknypning finns till nattlinje 94 och ger en tryggare plats för resenären än vid Kilaberg. Det förutsätter att hållplats Hornstull i riktning mot Farsta flyttas från Hornsgatan

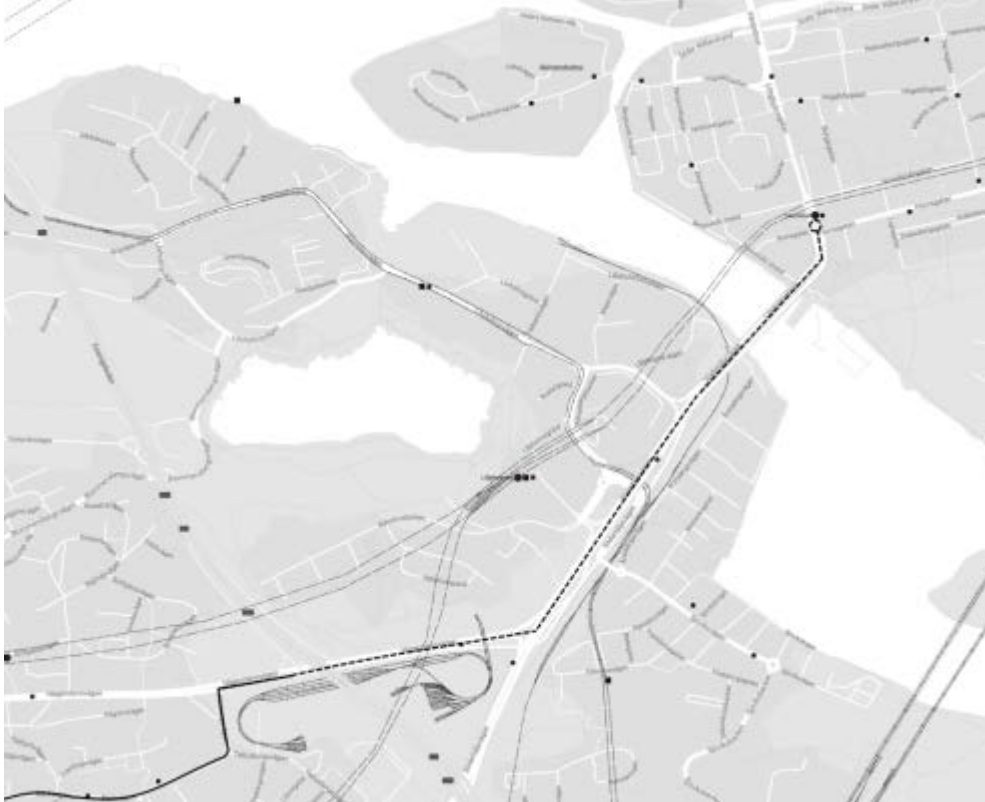
Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

till hållplatsen på Långholmsgatan då det är en fördel att alla linjer över Liljeholmsbron går från samma hållplats. Förlängning av linjen som övervägs är vidare från Hägerstensvägen, vänster Södertäljevägen, Liljeholmsbron och till sluthållplats Hornstull och samma väg tillbaka till ordinarie körväg mot Farsta strand.



Förslag om förlängning av linje 190 från Kilaberg till Hornstull.

Linje 743 Skäcklinge – Fridhemsplan

Linjen övervägs att vardagar utökas från 12-till 10-minuterstrafik från Skäcklinge mellan ca kl. 06.20 - 07.00 och från 20- till 15-minuterstrafik mellan ca kl. 07.30 - 08.45.

Förändringen övervägs på grund av ökad inflyttning i Skäcklinge.

Linjen övervägs att dras in vardagar under högsommar på grund av minskat resande, resenärer hänvisats istället till linje 716, pendeltåg och tunnelbana.

Linje 745 Fridhemsplan – Söderby

Linjen övervägs att dras in vardagar under högsommar på grund av minskat resande, resenärer hänvisats istället till linje 725, pendeltåg och tunnelbana.

Ny Linje 804

Förslag på att linje 814 läggs ned övervägs på delen Strandängarna-Hedvigslund och ersätts av ny linje 804. Linje 804 framförs som idag från Strandängarna till Gullmarsplan med skillnaden att den inte framförs via Älta utan får samma linjeföring som linje 805 på delen

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

(-hpl) Strandallén-Gullmarsplan och omvänt. Dessa två linjer skulle då bilda ett jämnt intervall på gemensam sträcka i båda riktningar och innebära fler turer och ökad tillgänglighet samt minska restiden för boende i Tyresö strand.

Det kommer att bli en omfördelning från linje 805 till 804. Några avgångar i peak på morgonen kommer att flyttas över till linje 804.

Under förmiddagens högtrafik överförs en del resurser från linje 805 som idag startar vid Tyresö skola. På delen (-hpl) Strandallén-Gullmarsplan ökar antalet turer med 4 avgångar mot idag, och minskar med motsvarande antal avgångar vid hållplatserna Tyresö skola, Lagergrens väg samt Videvägen.

Linje 716 Tumba station – Bremora

Linje 718 Tumba station – Östra Storvreten

Linje 791 Stockholm C – Södertälje C

Linje 796 Stockholm C – Bremora

Alla vardagar övervägs avgången på linje 791 ca kl. 04.47 att dras in från Centralen till Rönninge station samt sista avgången på linje 796 ca kl. 05.35. Avgången ca kl. 04.47 på linje 791 har lågt resande eftersom pendeltåget trafikerar parallellt samma sträcka och ger på så sätt resenärerna en snabbare resa. För att ersätta delsträckor på övervägd borttagen avgång på linje 791 och 796 förutsätts en ny avgång på linje 716 ca kl. 05.24 samt en ny avgång på linje 718 ca kl. 05.24 från Tumba station till Bremora respektive Tumba station till Östra Storvreten.

2.5.18 Stockholm Västerort

Linje 541 Jakobsbergs station – Vällingby

Linjen övervägs att få reducerad turtäthet på delsträckan Jakobsbergs station – Barkarby station. Delsträckan kommer då köras med 20-minuterstrafik mellan kl. 07.00-08.00 och 30-minuterstrafik under resten av trafikdygnet. Sträckan Barkarby station-Vällingby behåller dagens turtäthet. Prioriterad punktligheten på den högt belastade sträckan Barkarby Station-Vällingby. Restiderna kommer högst sannolikt ökas under tiden för byggnationer på Veddestavägen de nästkommande åren då det ska byggas 10 000 bostäder, ny terminal, ny bro samt tunnelbana med start 2018. Majoriteten av resenärerna reser på linjen mellan Barkarby-Vällingby. De får en effektivare linje med högre punktlighet. Eftersom linjen sedan avgår från Vällingby påverkas också indirekt samtliga resande från Vällingby, vilket berör flera tusen resor/dag. En försämrad framkomlighet på Veddestavägen, och sena avgångar från Barkarby station för följd effekter och påverkar därför väldigt många resenärer varje dag. Delsträckan är också parallellgående med pendeltåget och körs med andra alternativ, dels stomlinje 178. Linjen har fortsatt tågpassning vid Barkarby station.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27Diarienummer
SL 2017-0653Infosäk. klass
K1 (Öppen)**Linje 546 Jakobsbergs station – Tensta allé**

Linje 546 övervägs att få ändrad linjesträckning efter Viksjö. Istället för sträckan Jakobsberg-Viksjö-Tensta går linjen Jakobsberg-Viksjö-Barkarbystaden-Kista. I dagsläget trafikeras linjen på Byleden där det finns pågående planarbete, när detta ska komma igång är oklart. Framtidsplaner kommer ses närmre på när väl tiden är inne. För resenärer på dagens hållplatser Kontovägen, Lärkvägen, Byleden, Lunda industriområde, Lunda norra, Hjulsta och Hagstråket finns det flera alternativa resvägar genom linje 514, 517, 518, 541 och 543 där de kan resa till Vällingby, Tensta, Barkarby station, Jakobsbergs station, Akalla och Kista. De resenärer från Viksjö som idag gör byte vid Kontovägen erbjuds nu en direktresa till Kista utan bytet. Linjen övervägs samtidigt få utökat antal avgångar, som fördubblas mot dagens trafik. Under högtrafik trafikeras linjen med 20-minuterstrafik och under mellantrafik, kvällstid samt helgdagar trafikeras linjen med 30-minuterstrafik. Dagens sträcka Viksjö-Tensta har väldigt lågt antal resande i Tenstaområdet. Majoriteten av dagens resande på linjen har av- och påstigning i Viksjöområdet. Köer på Bergslagsvägen skapar också en ineffektiv linje med stora förseningar.

Nya sträckan Jakobsberg-Viksjö-Barkarbystaden-Kista kopplar Viksjö direkt till både handelsområdet och nya stadsdelen Barkarbystaden samt att både Viksjö och Barkarbystaden får en direktlinje till Kista. Dagens linjer 567 och 550, som båda trafikerar Barkarbystaden, ökar kraftigt i resandet och beräknas, med dagens trafik, bli överbelastade i slutet på 2019. Med nya delsträckan på 546 erbjuds stadsdelen ytterligare valmöjlighet och trängseln minskar. Lokal marknadsundersökning gjordes november 2017 som visade ett stort behov av resor till Kista. Barkarbystadens befolkningsökning beräknas ligga runt 25%/år därav förslaget.

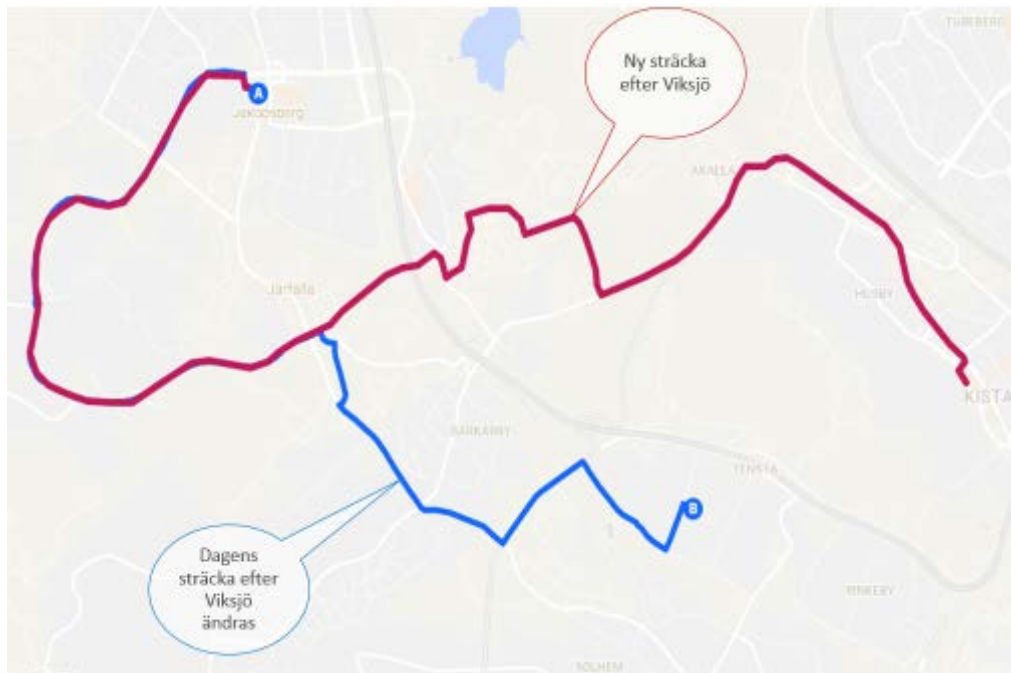
Restiden från Viksjö till Barkarbystaden tar idag ca 35-40 minuter kollektivt, det tar fyra gånger så lång tid jämfört med bilen. Med detta förslag kommer den tiden gå ner till ca 10-15 minuter och resenären slipper byten. Resenärer från Barkarbystaden till Kista slipper också byten som de har idag samt får snabbare resa.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)



Föreslagen linjesträckning för linje 546.

Linje 567 Jakobsbergs station – Sollentuna station

Linjen övervägs få ändrad körväg genom Barkarbystaden istället för runt via Enköpingsvägen. Linjen övervägs också få utökat utbud till 15-minuterstrafik vardags- och helgkvällar p.g.a. utökad 15-minuters trafik på pendeltåget.

Högre turtäthet minskar trängseln på kvällar och helger. Restiden mellan Barkarbystaden-Akalla-Sollentuna är redan idag utsatt för förseningar vid korsningen Enköpingsvägen/Norrviksvägen. Eftersom tunnelbanans byggnationer startar nu kommer denna korsning också bli betydligt högre belastad än idag och en väg genom Barkarbystaden ger snabbare och punktligare resa.

Förslaget förväntas ge ca 2 minuter kortare restid mellan Barkarbystaden-Akalla. Förslaget ger också mindre trängsel genom utökad turtäthet. Hållplatserna Järfälla kyrka och Tallebo dras in med förändringen. De hållplatserna har endast en medelpåstigning på 0,3 personer per tur och de resenärerna har flera andra alternativ att välja mellan, dels stomlinje 178 går där.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)



Föreslagen linjesträckning för linje 567.

Linje 591 Stockholm C – Livgardet/Råby
Ny nattlinje Barkarby - Veddesta - Viksjö

Nattlinjen 591 övervägs få ändrad linjesträcka mellan Spånga station och Jakobsbergs station. Ny ringlinje sätts in för att erbjuda resor vidare till Barkarbystaden, Barkarby, Veddesta och Viksjö. Den nya ringlinjen planeras så att den alltid står på plats vid ankommande linje 591 vilket bidrar till hög säkerhet och trygghetskänsla.

Dagens linje 591 har lång restid och med detta förslag kortas restiden till Jakobsbergs station och Upplands-Bro med ca 12 min. Den nya nattlinjen kopplar också samman Järfälla kommuns orter.

De resenärer som ska till hållplatserna mellan Häggvägen-Minutgränd står för ca 30% av de totala avstigande efter Spånga station och får med denna förändring antingen gå sista biten eller byta till nya nattlinjen. Restiderna för vissa av dem ökar mot dagens linje. Majoriteten som står för ca 70% av resenärerna efter Spånga station får ca 12 minuter snabbare resa. Barkarbystaden är en snabbt växande stadsdel som med detta förslag får nattlinje vilket också ökar resandet på linjen.

Linjesträckning:

Ny 591 efter hpl Byleden: Lärkvägen, Viksjöleden, Frihetsvägen, Jakobsbergs station och därefter ordinarie linjesträckning.

Ny Nattlinje: Jakobsberg stationn, Drabantvägen, Aspås skola, Säby gård, Barkarby Handelsplats, Herrestavägen, Stora torget, Barkarby skola, Veddestavägen, Veddesta gård, Kontovägen, Elektronikhöjden, Kassavägen, Bondevägen, Tröskvägen södra, Tröskvägen

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

norra, Säningsvägen, Lantmäterivägen, Viksjö gård, Slättervägen, Minutgränd, Skördevägen, Frihetsvägen, Jakobsbergs station.



Förslag på ny linjedragning för linje 591 och ny nattlinje Barkarby - Veddesta – Viksjö.

Linje 686 Norrtälje – Kista

Linjen övervägs att få minskat utbud på grund av väldigt lågt resande under sommartidtabell (industrisommar) på denna arbetspendlarlinje, föreslås minska från 3 till 1 t/r per vardag.

Ett fåtal resenärer får minskad turtäthet, men har möjlighet att resa med den kvarvarande avgången på linjen som är den med högst resande, men fortfarande har gott om kapacitet. För de som inte kan anpassa restider kan alternativ resa ske med linje 676 för byte till tunnelbana för vidare färd mot Kista. Detta ger en ökad restid på ca 10 min. Anledningen till förslaget är effektivisering av trafiken.

Linje 554 Råby – Kista centrum

Linje 554 övervägs få ändrad linjesträckning.

I syfte att snabba upp resan för resenärer till/från Bro och Kista övervägs linjen gå via Skolvägen istället för via Hjortronvägen. Hållplatserna Tibble torg, Tvärvägen och Kyrkvägen utgår.

Resande från Brunna och Tibble kan i dagsläget byta till linjen vid Kungsängens station. Linjens turtäthet är oförändrad och den nya sträckan ger fler möjligheter till Ekhammarskolan och Upplands-Brogymnasiet.

Linje 302 Brommaplan – Knalleborg

Linjen övervägs få en extra avgång vardagar från ca kl. 07.40 från Knalleborg-Solna station för att avlasta på stråket Ekerö centrum- Solna station.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Linje 177E Solna station – Brommaplan

Linjen övervägs att förstärkas vardagar från ca kl. 08.31 mellan Solna Station-Brommaplan med linjenummer 177E.

Linje 607 Danderyds sjukhus – Karolinska sjukhuset

Linjen övervägs att delas upp i två linjer. Linje 607 övervägs att enbart trafikera sträckan Danderyds sjukhus- Sollentuna. Resande mellan Sollentuna-Karolinska sjukhuset hänvisas till linje 526.

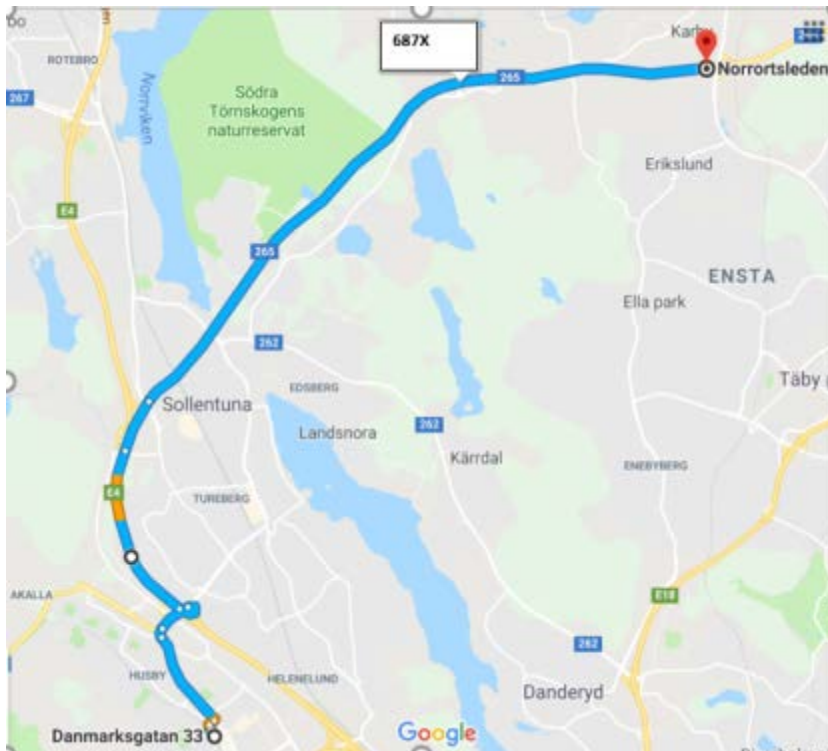
Linje 687X Vallentuna – Kista centrum

En ny linje som tillsammans med befintlig linje 687 skulle möjliggöra en snabb tvärförbindelse Nyby-Vallentuna-Kista på vardagar.

Den nya linjen övervägs trafikera samma hållplatser som linje 687 fram till Täby kyrkby trafikplats där den övervägs att fortsätta Norrortsleden via E4:an till Kista som en snabbare förbindelse mot dagens trafik. Linjen övervägs att ej trafikera Sollentuna station.

Hållplatserna i Kista övervägs bli samma hållplatser som dagens linje 687. Linjen övervägs att efter Täby kyrkby trafikplats enbart trafikera Kistahöjden, Norgegatan, Kista centrum

Linjen övervägs trafikeras med 30-minuterstrafik måndag-fredag i rusningsriktningen mellan ca kl. 06.00-08.30 samt ca kl. 15.00-18.30.



Föreslagen linjesträckning för linje 687X.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Linje 687 Vallentuna – Kista centrum

Linjen övervägs få ny linjesträckning för att täcka upp nybyggnationen vid Södersättra/Väsjön. Linjen övervägs trafikeras med 30-minuterstrafik hela trafikdygnet måndag-fredag, lördag, söndag och helgdag med passning till tåget i Sollentuna och övervägs utgå från Vallentuna station. Linjen föreslås få ordinarie sträckning till Norrortsleden, avfart till Sandavägen, rondellen höger på Frestavägen, höger på Danderydsvägen, vänster i rondellen till Sollentunavägen och sedan fortsätta ordinarie sträckning. Med linje 687X får Vallentuna 15-minuterstrafik på tvären i rusningsriktning.

Linje 509 Danderyds sjukhus – Brommaplan

Linjen övervägs att dras in på sträckan Sundbyberg-Solna C då Tvärbanan har tillkommit på sträckan Sundbyberg-Solna C vilket inneburit minskat antal resande.

- Linje 509 kortas av och trafikerar sträckan Danderyds sjh-Solna C.
- Ny linje 129 tar över delen Brommaplan-Sundbyberg

Med två kortare linjer förväntas trafiken bli mer tydlig, med stark koppling mellan Brommaplan och Sundbyberg och av mer lokallinjekaraktär mellan Solna centrum-Frösundavik-Bergshamra-Danderyds sjh.

Trafiken via Ankdammsgatan övervägs att minskas från nuvarande 15 till 30 minuters under mellan- och kvällstid mån-fredag och hela lör-, sön- och helgdagar då endast linje 512 kommer trafikera sträckan. Kvarvarande trafik blir mindre störningskänslig då nuvarande linje 509 har lång linjesträckning med punktlighetsproblem.

Ny linje 129

Eftersom Tvärbanan har tillkommit på sträckan Sundbyberg-Solna C övervägs en avkortning av linje 509 på denna sträcka. Ny linje 129 övervägs ta över linje 509:s tidigare sträcka Brommaplan-Sundbyberg.

Linje 540 Tensta centrum – Universitet

Linjen övervägs förlängas från Tensta centrum till Spånga station i lågtrafik de tider när linje 157 inte trafikeras. Förslaget är tänkt att skapa kopplingar mellan linje 540, Bålsta pendeln samt övrig busstrafik vid Spånga station.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27Diarienummer
SL 2017-0653Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Paketlösning

Linje 511 Ör – Solna centrum

Linje 511 är en ny linje som övervägs ta över lågbelastade delar av dagens linjer 113, 504 och 506. Den nya linjen övervägs trafikera Ör-Hallonbergen-Duvbo-Sundbybergs station-Huvudsta-Solna centrum. Linjen övervägs även trafikera Ingentingområdet i Huvudsta om infrastrukturen är färdigställd inom området. Skulle det inte vara fallet körs linjen via Armegatan. Syftet med den nya linjen är att sammanlänka de lågtrafikerade delarna av de högbelastade linjerna 113 och 504 så att dessa kan anpassas efter den höga belastningen.

Linje 506 Sundbybergs station – Odenplan

Linjen övervägs att ersättas av ny linje 511 i Ör samt av linje 504 på sträckan Hallonbergen-Sundbybergs station via Sundbybergs skola. Från Karolinska sjukhuset övervägs att linje 506 tar över 507:s sträckning till Odenplan. Linjens nya sträckning är då Sundbybergs station-Solna c-Karolinska sjukhuset-Odenplan. Förslaget ger är tänkt att ge boende i Sundbyberg och Solna direktkontakt med Nya Karolinska samt Karolinska institutet.

Linje 113 Blackeberg – Sundbybergs station

Linjen övervägs kortas av och enbart trafikera delen Blackeberg-Sundbybergs station. Delen Sundbybergs station-Huvudsta-Solna övervägs övertas av ny linje 511. Då den lågbelastade delen överförs till ny linje blir det enklare att reagera på belastningsproblem på den högbelastade delen.

Linje 507 Odenplan – Västra skogen

Sträckan Tomtebodas-Karolinska sjukhuset övervägs dras in på grund av få resande och ersättas av linje 506 och 511. Sträckan Karolinska sjukhuset-Odenplan övervägs att tas över av linje 506. Skulle Ingentingområdet inte kunna trafikeras med buss på grund av framkomlighetsproblem blir linje 507 kvar på sträckan Tomteboda-Västra skogen.

Linje 504 Sundbybergs station – Rissne

Linjen övervägs att inte trafikera Duvbo på sträckan Hallonbergen-Sundbybergs station. Istället föreslås linjen ta över nuvarande linje 506:s sträckning via Sundbybergs skola. Sträckningen via Duvbo tas över av ny linje 511. Förslaget innebär bussbyte för resenären från Ursvik till Duvbo samt förväntas ge en rakare väg till kommuncentrum.

2.5.19 Sundbyberg

Ny linje 129

Eftersom Tvärbanan har tillkommit på sträckan Sundbyberg-Solna C övervägs en avkortning av linje 509 på denna sträcka. Ny linje 129 övervägs ta över linje 509:s tidigare sträcka Brommaplan-Sundbyberg.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27Diarienummer
SL 2017-0653Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Paketlösning

Linje 511 Ör – Solna centrum

Linje 511 är en ny linje som övervägs ta över lågbelastade delar av dagens linjer 113, 504 och 506. Den nya linjen övervägs trafikera Ör-Hallonbergen-Duvbo-Sundbybergs station-Huvudsta-Solna centrum. Linjen övervägs även trafikera Ingentingområdet i Huvudsta om infrastrukturen är färdigställd inom området. Skulle det inte vara fallet körs linjen via Armegatan. Syftet med den nya linjen är att sammanlänka de lågtrafikerade delarna av de högbelastade linjerna 113 och 504 så att dessa kan anpassas efter den höga belastningen.

Linje 506 Sundbybergs station – Odenplan

Linjen övervägs att ersättas av ny linje 511 i Ör samt av linje 504 på sträckan Hallonbergen-Sundbybergs station via Sundbybergs skola. Från Karolinska sjukhuset övervägs att linje 506 tar över 507:s sträckning till Odenplan. Linjens nya sträckning är då Sundbybergs station- Solna c-Karolinska sjukhuset-Odenplan. Förslaget ger är tänkt att ge boende i Sundbyberg och Solna direktkontakt med Nya Karolinska samt Karolinska institutet.

Linje 113 Blackeberg – Sundbybergs station

Linjen övervägs kortas av och enbart trafikera delen Blackeberg-Sundbybergs station. Delen Sundbybergs station-Huvudsta-Solna övervägs övertas av ny linje 511. Då den lågbelastade delen överförs till ny linje blir det enklare att reagera på belastningsproblem på den högbelastade delen.

Linje 507 Odenplan – Västra skogen

Sträckan Tomtebodavägen-Karolinska sjukhuset övervägs dras in på grund av få resande och ersättas av linje 506 och 511.

Sträckan Karolinska sjukhuset-Odenplan övervägs att tas över av linje 506. Skulle Ingentingområdet inte kunna trafikeras med buss på grund av framkomlighetsproblem blir linje 507 kvar på sträckan Tomtebodavägen-Västra skogen.

Linje 504 Sundbybergs station – Rissne

Linjen övervägs att inte trafikera Duvbo på sträckan Hallonbergen-Sundbybergs station. Istället föreslås linjen ta över nuvarande linje 506:s sträckning via Sundbybergs skola. Sträckningen via Duvbo tas över av ny linje 511. Förslaget innebär bussbyte för resenären från Ursvik till Duvbo samt förväntas ge en rakare väg till kommuncentrum.

2.5.20 Södertälje

Linje 780 Södertälje C – Värsta backe – Nykvarn

Avgången från Södertälje centrum som avgår ca kl. 15.55 övervägs att tas bort. I dagsläget har linje 780/780X 15-minuterstrafik under intervallet ca kl. 15.44 – 16.14 medan det är 30-minuterstrafik under resterande tid på dygnet. Det antal resande som linje 780/780X har

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

under det aktuella tidsintervallet bedöms att rymmas på de närliggande avgångarna. De resenärer som idag åker med den aktuella avgången hänvisas till avgången före (15.44) eller efter (16.14) den berörda avgången. Bedömningen är att förslaget inte innebär något problem i belastningshänseende.

Linje 780 Södertälje C – Värsta backe

I den nuvarande tidtabellen för linje 780 körs fyra avgångar i vardera riktningen via Almnäs. På morgonen trafikeras Almnäs från Södertälje och på eftermiddagen trafikeras Almnäs i riktning mot Södertälje. I förslaget övervägs att inga turer på linje 780 trafikerar Almnäs pga. väldigt få resande.

Majoriteten av de som reser med linje 780 på de aktuella avgångarna kommer att få minskad restid med ca 10 minuter.



Föreslagen linjesträckning för linje 780

Linje 754 Geneta – Ronna – Södertälje C – Södertälje hamn – Södertälje syd – Pershagen

Förslaget består av tre delar för att effektivisera och tydliggöra syftet med linje 754 som tillsammans möjliggör ett bättre utbud och minskade restider för merparten av linjens resenärer.

Del 1: 754X Överväger att få ökat turutbud

Linje 754/754X är en av Södertäljes mest populära linjer med både hög belastning och turtäthet på sträckan Geneta-Södertälje centrum via Ronna.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Från före klockan sju på morgonen till strax efter nio på förmiddagen är det 7,5-minuterstrafik på den aktuella sträckan. 754X har en genare väg till Södertälje centrum än den ordinarie linjesträckningen vilket gör att restiden är ca 5 minuter kortare. I förslaget övervägs att linje 754X trafikerar ytterligare en timme vilket gör att 7,5-minuterstrafiken kommer att upprätthållas till strax efter 10 på förmiddagen.

Bakgrunden till förslaget är ett högt resande på sträckan Geneta-Ronna-Södertälje centrum där 754X visat sig vara en viktig del av resandet. Utbudet på sträckan kommer att bli 7,5-minuterstrafik under ytterligare en timme på förmiddagen.

Del 2: 754 Överväger att inte trafikeras Abborrhstigen och Mörtstigen

Beskrivning av förslaget

För närvarande har linje 754 ändhållplats vid Mörtstigen. Förslaget är att linjen avslutas vid Hagkärsvägen och hållplatserna Abborrhstigen och Mörtstigen inte längre trafikeras.

Det är relativt få på- och avstigande vid de två aktuella hållplatserna och många av de utnyttjar hållplatserna har gångavstånd till Hagkärsvägen. De få antal resenärer som idag utnyttjar hållplatserna Abborrhstigen och Mörtstigen kommer att få en ökad gångtid c:a 300 - 700 meter men de kommer samtidigt att få en minskad restid med bussen då hållplatsen Hagkärsvägen tidigare legat utmed en avstickare från den ordinarie linjesträckningen, en så kallad skaftkörning, innan den fortsatt till Abborrhstigen och Mörtstigen.



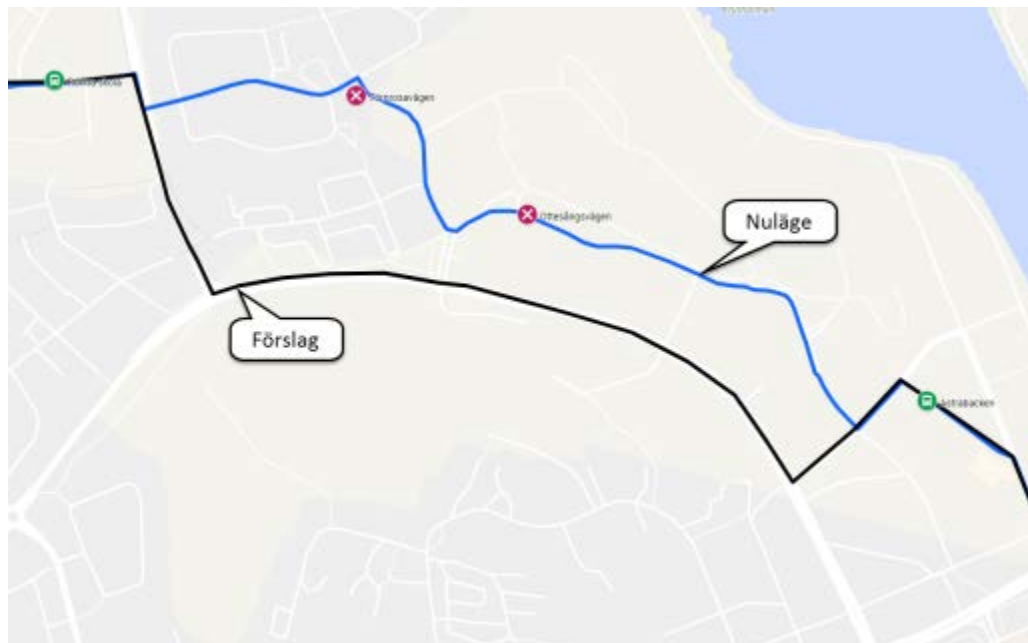
Föreslagen linjesträckning för linje 754

Del 3: 754 Överväger att inte trafikera Karlhov

Beskrivning av förslaget

Linje 754/754X är en Södertäljes mest populära linjer med både hög belastning och turtäthet på sträckan Geneta-Södertälje centrum via Ronna. Mellan Ronna och Södertälje centrum körs linjen via Karlhov. I förslaget övervägs att linje 754 inte trafikerar hållplatserna Törnrosavägen och Ottésångsvägen. Efter att ha passerat Ronna skola får linjen en ny snabbare linjesträckning via Enhörnaleden-Strängnäsavägen-Ängsgatan-Kvarnbergagatan för att därmed ansluta till den nuvarande linjesträckningen via Astrabacken och Köpmangatan.

Bakgrunden till förslaget är att snabba upp resan för de resenärer som åker sträckan Geneta-Ronna-Södertälje centrum. Majoriteten av resenärerna kommer att få en minskad restid med ca 2 minuter. De resenärer som åker till/från hållplatserna Törnrosavägen och Ottésångsvägen hänvisas till linje 787 som liksom 754 ansluter med pendeltåget vid Södertälje centrum. Linje 787 har som lägst 30-minuterstrafik på den aktuella sträckan men under högtrafik är det 15-minuterstrafik i rusningsriktningen.



Föreslagen linjesträckning för linje 754/754X

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

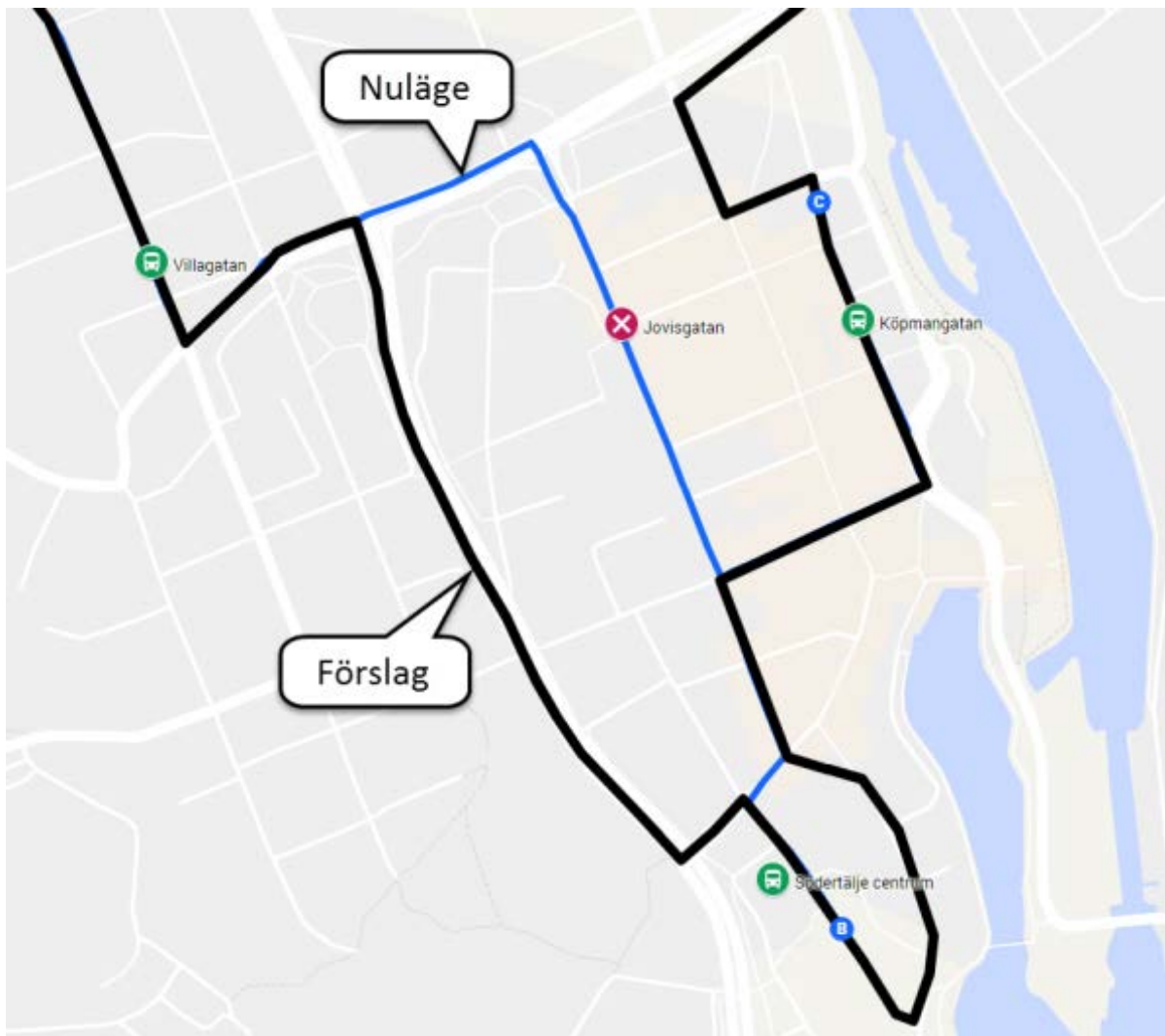
Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Linje 758 Östertälje station – Fornhöjden – Moraberg – Södertälje C – Bårstabergergen – Geneta

På sin väg mot Södertälje centrum från Geneta körs linje 758 via Nygatan för att trafikera hållplats Jovisgatan. Förslaget medför snabbare resa för resenärer som åker Geneta-Södertälje centrum genom att flytta linjen från Nygatan till Oxbacksleden och körs direkt till Södertälje centrum. Även i motsatt riktning körs linjen via Oxbacksleden.

Majoriteten av de som reser med linje 758 kommer att få minskad restid med 1 minuter. De få antal resenärer som har hållplats Jovisgatan som målpunkt hänvisas till Köpmangatan alternativt att promenera till/från Södertälje centrum d.v.s. 200m till Köpmangatan och 600m till Södertälje centrum.



Föreslagen linjesträckning för linje 758.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27Diarienummer
SL 2017-0653Infosäk. klass
K1 (Öppen)**Anropsstyrd trafik****Linje 750 Brunnsängs C – Högantorp (– Bockholmssättra)****Linje 778 Nykvarn – Värsta backe – Sundvik****Linje 782 Nykvarn – Värsta backe – Taxinge – Nygård****Linje 785 Södertälje C – Tvetaberg – Järna station – Hölö – Norrvrå – Mörkö****Linje 787 Södertälje C – Lina hage – Överenhörna kyrka**

Det finns ett antal regionlinjer i Södertälje med låg beläggning som trafikeras med en buss anpassad för ett större antal resenärer. I förslaget övervägs att delar av den nuvarande linjesträckningen inte körs av buss utan av taxi. Förhoppningen är att ett pilotprojekt ska kunna starta någon gång under våren 2018. De linjer som är aktuella för pilotprojektet är i dagsläget linje 750 (sträckan Viksberg-Bockholmssättra), linje 785 (sträckan Hölö-Mörkö) och linje 787 (sträckan Lill-Ahl-Överenhörna).

Bakgrunden till förslaget är ett lågt resande på de aktuella delsträckorna och att man i förlängningen när/om piloten övergår i en permanent lösning kan hushålla med resurserna på ett bättre sätt. Resultat av piloten kommer att utvärderas.

Konsekvensen av förslaget är att dagens tidtabellslagda bussturer, på aktuella delsträckorna, flyttas över till taxi och att dessa turer måste förbeställas ett visst klockslag för att turen ska köras. Kunden blir upphämtad på den busshållplats utmed den nuvarande linjesträckningen som önskats i beställningen och körs till den plats där bussen ansluter. Det blir inga förändringar i vare sig antalet avgångar, linjesträckning eller antalet hållplatser som trafikeras.

Linje 716 Tumba station – Bremora**Linje 718 Tumba station – Östra Storvreten****Linje 791 Stockholm C – Södertälje C****Linje 796 Stockholm C – Bremora**

Avgången på linje 791 ca kl. 04.47 övervägs att dras in från Centralen till Rönninge station samt så övervägs även sista avgången på linje 796 ca kl. 05.35 dras in. Avgången ca kl. 04.47 på linje 791 har lågt resande eftersom pendeltåget trafikerar parallellt samma sträcka och ger på så sätt resenärerna en snabbare resa. För att ersätta delsträckor på övervägd borttagen avgång på linje 791 och 796 förutsätts en ny avgång på linje 716 ca kl. 05.24 samt en ny avgång på linje 718 ca kl. 05.24 från Tumba station till Bremora respektive Tumba station till Östra Storvreten.

2.5.21 Tyresö**Linje 491 Centralen – Nyfors****Linje 492 Centralen – Slussen – Hemmesta vägskäl****Linje 496 Centralen – Slussen – Västra Orminge****Linje 497 Centralen – Slussen – Saltsjöbaden**

Nattlinjerna 492, 496 och 497 övervägs alla vardagar kortas av och vända i Slussen och inte trafikera Centralen.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Det beror på kapacitetbrist på Vasagatan och den kommande ombyggnation som snart ska påbörjas samt att dagens lösning med olika hållplatser i Slussen är otydligt för resenärerna.

Linje 824 Handterminalen – Trollbäcken – Tyresö centrum – Tyresö strand
Linjen övervägs att få fler turer under kvällstid på delsträckan Strandängarna-Tyresö centrum.

Linje 821 Tyresö C – Älta – Sickla strand – Forum Nacka – Nacka sjukhus
linje 821 övervägs att börjar trafikera ny hållplats vid Hedvigslunds torg. Detta för att skapa kortare gångavstånd och en direkt bussförbindelse till/från kommuncentra i Nacka och Tyresö. Hållplats Lovisedalsvägen slopas för linjen.

Ny Linje 817

Förslag övervägs på ny linje för att trafikförsörja Raksta. Linjen Utgår från Tyresö kyrka och framförs Brakmarsvägen fram till ny vändplan belägen vid Uddby strandväg. Längs med linjesträckningen kommer det att finnas två hållplatser belägna på Brakmarsvägen. Linjen planeras att få anslutning till/från linje 875 samt även linje 815C under högtrafik vid Tyresö kyrka.

Ny Linje 804

Förslag på att linje 814 läggs ned övervägs på delen Strandängarna-Hedvigslund och ersätts av ny linje 804. Linje 804 framförs som idag från Strandängarna till Gullmarsplan med skillnaden att den inte framförs via Älta utan får samma linjeföring som linje 805 på delen (-hpl) Strandallén-Gullmarsplan och omvänt. Dessa två linjer skulle då bilda ett jämnt intervall på gemensam sträcka i båda riktningar och innebära fler turer och ökad tillgänglighet samt minska restiden för boende i Tyresö strand. Det kommer att bli en omfördelning från linje 805 till 804. Några avgångar i peak på morgonen kommer att flyttas över till linje 804. Under förmiddagens högtrafik överförs en del resurser från linje 805 som idag startar vid Tyresö skola. På delen (-hpl) Strandallén-Gullmarsplan ökar antalet turer med 4 avgångar mot idag. och minskar med motsvarande antal avgångar vid hållplatserna Tyresö skola, Lagergrens väg samt Videvägen.

2.5.22 Täby

Linje 617 Täby centrum – Hägernäs – Täby centrum

När Roslags Näsby trafikplats är klar kommer en förlängning av Täby allé att byggas och en ny hållplats tillkommer. Linjen övervägs trafikera ny hållplats på Täby Allé som ersätter hållplats Näsbydal. Resenärer som normalt använder hållplats Näsbydal på linje 617 eller 619 får använda sig av den nya hållplatsen, belägen ca 200 meter från Näsbydal. Förslaget väntas ge en genare väg till/från Täby centrum, bättre framkomlighet samt närmre för byte vid Roslags Näsby trafikplats.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Linje 619 Täby centrum – Näsbypark – Täby centrum

När Roslags Näsby trafikplats är klar kommer en förlängning av Täby allé att byggas och en ny hållplats tillkommer. Linjen övervägs att vardagar trafikera ny hållplats på Täby Allé som då ersätter hållplats Näsbydal. Resenärer som normalt använder hållplats Näsbydal på linje 617 eller 619 får använda sig av den nya hållplatsen, belägen ca 200 meter från Näsbydal. Förslaget väntas ge en genare väg till/från Täby centrum, bättre framkomlighet samt närmre för byte vid Roslags Näsby trafikplats.

Linje 618 Danderyds sjukhus – Näsby park

När Roslags Näsby trafikplats är klar kommer en förlängning av Täby Allé att byggas och en ny hållplats tillkommer. Linjen övervägs vardagar angöra den nya hållplatsen på Täby Allé.

Linje 639 Stockholm – Hallstavik

Överväger förslaget att fem turer förlängs till att starta vid Västertorp i Rimbo under morgonens högtrafik. Idag startar linjevarianten vid Rimbo Station.

Med förändringen får linjen två nya hållplatser innan Rimbo station vilket skulle mer än halvera gångtiden för resenärer till linjen. Förändringen påverkar inte befintliga resenärers restider då detta är en förlängning innan nuvarande starthållplats. För att förslaget ska kunna genomföras krävs vändmöjligheter vid Västertorp i form av vänd zon alternativt färdigställande av slinga runt bostadsområdet. Ytterligare alternativ är att se över möjlighet att köra till starthållplatsen via Idrottsvägen/Längsjövägen. Anledningen till förslaget är kortare restider då gångavstånd till linjen är långa från bostadsområdet Västertorp alternativt kräver byten med kollektivtrafiken.

Linje 684 Täby centrum – Upplands Väsby station

Linjen övervägs få ny linjestreckning och snabbas upp då den går raka vägen till Upplands Väsby station utan att gå via Infra city. Resenärer från Täby får ca 8-10 minuter kortare restid till arbetsplatser på Arlanda -Uppsala. Linjen övervägs trafikeras dagtid och kvällar i bägge riktningar, samtliga avgångar med passning mot Uppsala. Förslaget innebär snabbare förbindelser mellan Täby-Upplands Väsby-Arlanda och Uppsala.

Det innebär att hållplatserna Sanda ängar, Nordanvägen, Breddenskolan, Kanalvägen, Infra city, Smedbyvägen, Ryttagatan, Sadelgatan får bussbyte och längre restid. Nya hållplatser blir Rondellen, Sandavägen samt Sundsborg.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)



Föreslagen linjesträckning för linje 684.

Linje 687X Vallentuna – Kista centrum

En ny linje som tillsammans med befintlig linje 687 skulle möjliggöra en snabb tvärförbindelse Nyby-Vallentuna-Kista på vardagar.

Den nya linjen övervägs trafikera samma hållplatser som linje 687 fram till Täby kyrkby trafikplats där den övervägs att fortsätta Norrortsleden via E4:an till Kista som en snabbare förbindelse mot dagens trafik. Linjen övervägs att ej trafikera Sollentuna station.

Hållplatserna i Kista övervägs bli samma hållplatser som dagens linje 687. Linjen övervägs att efter Täby kyrkby trafikplats enbart trafikera Kistahöjden, Norgegatan, Kista centrum

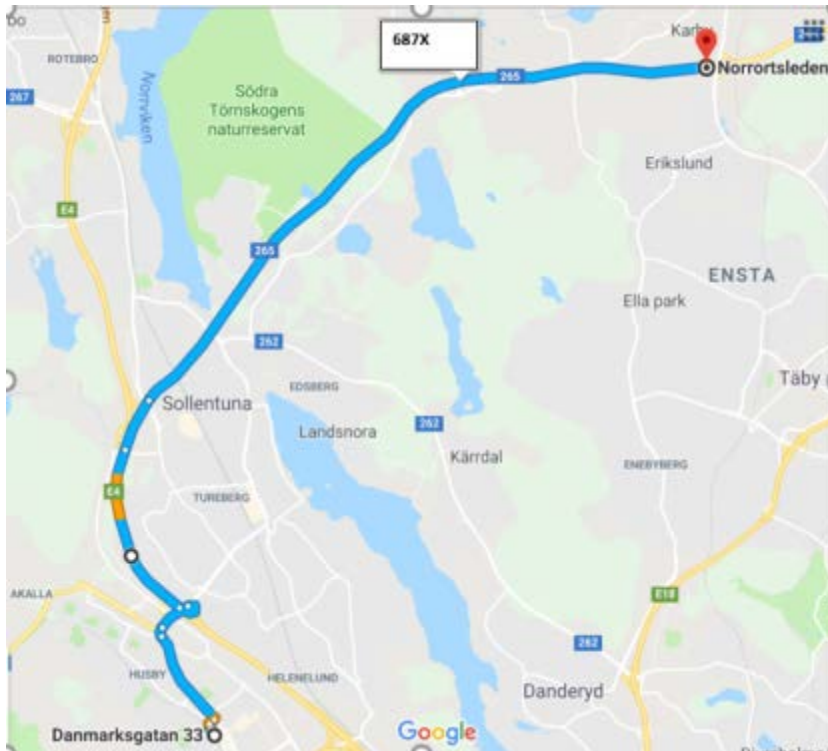
Linjen övervägs trafikeras med 30-minuterstrafik måndag-fredag i rusningsriktningen mellan ca kl. 06.00-08.30 samt ca kl. 15.00-18.30.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)



Föreslagen linjesträckning för linje 687X.

Linje 687 Vallentuna – Kista centrum

Linjen övervägs få ny linjesträckning för att täcka upp nybyggnationen vid Södersättra/Väsjön. Linjen övervägs trafikeras med 30-minuterstrafik hela trafikdygnet måndag-fredag, lördag, söndag och helgdag med passning till tåget i Sollentuna och övervägs utgå från Vallentuna station. Linjen föreslås få ordinarie sträckning till Norrortsleden, avfart till Sandavägen, rondellen höger på Frestavägen, höger på Danderydsvägen, vänster i rondellen till Sollentunavägen och sedan fortsätta ordinarie sträckning. Med linje 687X får Vallentuna 15-minuterstrafik på tvären i rusningsriktning.

2.5.23 Upplands-Bro

Linje 591 Stockholm C – Livgardet/Råby

Ny nattlinje Barkarby – Veddesta – Viksjö

Nattlinjen 591 övervägs få ändrad linjesträcka mellan Spånga station och Jakobsbergs station. Ny ringlinje sätts in för att erbjuda resor vidare till Barkarbystaden, Barkarby, Veddesta och Viksjö. Den nya ringlinjen planeras så att den alltid står på plats vid ankommande linje 591 vilket bidrar till hög säkerhet och trygghetskänsla.

Dagens linje 591 har lång restid och med detta förslag kortas restiden till Jakobsbergs station och Upplands-Bro med ca 12 min. Den nya nattlinjen kopplar också samman Järfälla kommuns orter.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

De resenärer som ska till hållplatserna mellan Häggvägen-Minutgränd står för ca 30 % av de totala avstigande efter Spånga station och får med denna förändring antingen gå sista biten eller byta till nya nattlinjen. Restiderna för vissa av dem ökar mot dagens linje. Majoriteten som står för ca 70 % av resenärerna efter Spånga station får ca 12 minuter snabbare resa. Barkarbystaden är en snabbt växande stadsdel som med detta förslag får nattlinje vilket också ökar resandet på linjen.



Förslag på ny linjedragning för linje 591 och ny nattlinje Barkarby - Veddesta – Viksjö.

Linje 554 Råby – Kista centrum

Linje 554 övervägs få ändrad linjesträckning.

I syfte att snabba upp resan för resenärer till/från Bro och Kista övervägs linjen gå via Skolvägen istället för via Hjortronvägen. Hållplatserna Tibble torg, Tvärvägen och Kyrkvägen utgår.

Resande från Brunna och Tibble kan i dagsläget byta till linjen vid Kungsängens station. Linjens turtäthet är oförändrad och den nya sträckan ger fler möjligheter till Ekhammarskolan och Upplands-Brogymnasiet.

Linje 555 Kungsängens station – Kvista

Linjen övervägs att förlängas från dagens ändstation i Kvista till Säbyholm med varannan tur. Området Rättarboda och Säbyholm är i dag område för permanentbostäder där planer finns på att det ska byggas fler bostäder. I dagsläget är det ca 450 permanentboende i områdena och de har endast 5st bussavgångar per dygn och riktning med linje 556 mellan ca kl. 06.30-17.30. Med denna förlängning får områdena en utökning från ca 130-minuterstrafik under begränsade tider till att få 60-minuterstrafik mellan ca kl. 05.30-01.00.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Med enbart 5st avgångar per riktning blir valet till kollektivtrafik väldigt svårmotiverat. Kundsynpunkter kommer in på att resenärerna är väldigt stressade med att hinna med sista turen hem som går redan ca kl. 17.35. Denna förändring ger enligt samhällsberäkningar en stor andel ökade resor till och från områdena, som också kommer öka med byggtakten. För att denna förändring ska kunna ske finns det infrastruktur som behöver färdigställas.

2.5.24 Upplands Väsby

Linje 684 Täby centrum – Upplands Väsby station

Linjen övervägs få ny linjesträckning och snabbas upp då den går raka vägen till Upplands Väsby station utan att gå via Infra city. Resenärer från Täby får ca 8-10 minuter kortare restid till arbetsplatser på Arlanda -Uppsala. Linjen övervägs trafikeras dagtid och kvällar i bägge riktningar, samtliga avgångar med passning mot Uppsala. Förslaget innebär snabbare förbindelser mellan Täby-Upplands Väsby-Arlanda och Uppsala.

Det innebär att hållplatserna Sanda ängar, Nordanvägen, Breddenskolan, Kanalvägen, Infra city, Smedbyvägen, Ryttagatan, Sadelgatan får bussbyte och längre restid. Nya hållplatser blir Rondellen, Sandavägen samt Sundsborg.



Föreslagen linjesträckning för linje 684.

Linje 599 Stockholm C – Brunby vik

Linjen övervägs att köra via Väsby station istället för Vilundaparken lördag och söndagskvällar.

Linje 531 Upplands Väsby station – Brunby vik

Linjen övervägs att få 30-minuterstrafik istället för 60-minuterstrafik under dagtid lördagar.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Linje 531 Upplands Väsby station – Brunnby vik

Linjen övervägs att få 30-minuterstrafik istället för 60-minuterstrafik under dagtid söndagar.

Linje 529 Rotebro station – Bollstanäs

Linjen övervägs att få 30-minuterstrafik istället för 60-minuterstrafik under dagtid lördagar.

Linje 533 Upplands Väsby station- Rotebro station

Linjen övervägs att få 30-minuterstrafik istället för 60-minuterstrafik under dagtid lördagar.

Linje 545 Upplands Väsby station – Bollstanäs

Linjen övervägs att få 30-minuterstrafik istället för 60-minuterstrafik under dagtid lördagar.

Linje 545 Upplands Väsby station – Bollstanäs

Linjen övervägs att få 30-minuterstrafik istället för 60-minuterstrafik under dagtid söndagar.

Linje 576 Märsta station – Löwenströmska sjukhuset

Linjen övervägs få ändrad linjesträckning genom Rosersberg. Alla korta turer genom industriområdet övervägs tas över av linje 538. Linjen föreslås få anpassning till sjukhuset öppettider samt passning med tåg och linje 538 vid Rosersberg östra.

Linje 535 Upplands Väsby station västra – Njursta – Runby – Upplands Väsby station västra

Linjen övervägs förlängas via Eds allé samt få bättre passning mot pendeltåget på kvällar. Linjen övervägs trafikeras med halvtimmestrafik lördag och söndagar.

Linje 538 Rotebro station-Arlanda

Linjen övervägs kortas av sträckan Rosersberg-Arlanda till Rosersbergs industriområde på helger. Linjen övervägs ta över alla korta turer från linje 576. I förslaget får linjen anpassade turer till tåg samt linje 576.

Linje 565 Norra Bantorget – Brunnby vik

Linjen övervägs få en anpassning av turtätheten då resandet minskat markant i och med ny pendeltågstrafik med direktkopplingar till Odenplan. Turtätheten övervägs reduceras från Brunnby Vik till följande turtäthet:

Kl. ca 05.40–06.10 övervägs linjen trafikeras med 15 minuters trafik.

Kl. ca 06.40–07.00 övervägs linjen trafikeras med 10-minuterstrafik jämfört med dagens 8-minuters trafik.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Kl. ca 07.00–07.15 övervägs linjen trafikeras med 7,5 minuters trafik.

Kl. ca 07.15–07.25 övervägs linjen trafikeras med 10-minuterstrafik jämfört med dagens 12 minuters trafik.

Kl. ca 07.40–08.55 övervägs linjen trafikeras med 15-minuterstrafik jämfört med dagens 10 minuters trafik.

Från Sergels torg till Brunnby Vik:

Klockan ca 15.20-18.20 övervägs linjen trafikeras med 15-minuterstrafik jämfört med dagens 12-minuterstrafik.

Linje 531 Upplands Väsby station – Brunnby Vik (– Lunda– Skepptuna– Gottröra– Bergby)

Linje 531 består av en tätortsdel (Upplands Väsby-Brunnby vik) och en landsbygdsdel.

Landsbygdsdelen av linjen övervägs att få ett eget linjenummer för att tydliggöra vilka turer det är som fortsätter efter Brunnby Vik.

2.5.25 Vallentuna

Linje 639 Stockholm – Hallstavik

Överväger förslaget att fem turer förlängs till att starta vid Västertorp i Rimbo under morgonens högtrafik. Idag startar linjevarianten vid Rimbo Station.

Med förändringen får linjen två nya hållplatser innan Rimbo station vilket skulle mer än halvera gångtiden för resenärer till linjen. Förändringen påverkar inte befintliga resenärers restider då detta är en förlängning innan nuvarande starthållplats. För att förslaget ska kunna genomföras krävs vändmöjligheter vid Västertorp i form av vänd zon alternativt färdigställande av slinga runt bostadsområdet. Ytterligare alternativ är att se över möjlighet att köra till starthållplatsen via Idrottsvägen/Långsjövägen. Anledningen till förslaget är kortare restider då gångavstånd till linjen är långa från bostadsområdet Västertorp alternativt kräver byten med kollektivtrafiken.

Linje 687X Vallentuna – Kista centrum

En ny linje som tillsammans med befintlig linje 687 skulle möjliggöra en snabb tvärförbindelse Nyby-Vallentuna-Kista på vardagar.

Den nya linjen övervägs trafikera samma hållplatser som linje 687 fram till Täby kyrkby trafikplats där den övervägs att fortsätta Norrortsleden via E4:an till Kista som en snabbare förbindelse mot dagens trafik. Linjen övervägs att ej trafikera Sollentuna station.

Hållplatserna i Kista övervägs bli samma hållplatser som dagens linje 687. Linjen övervägs att efter Täby kyrkby trafikplats enbart trafikera Kistahöjden, Norgegatan, Kista centrum

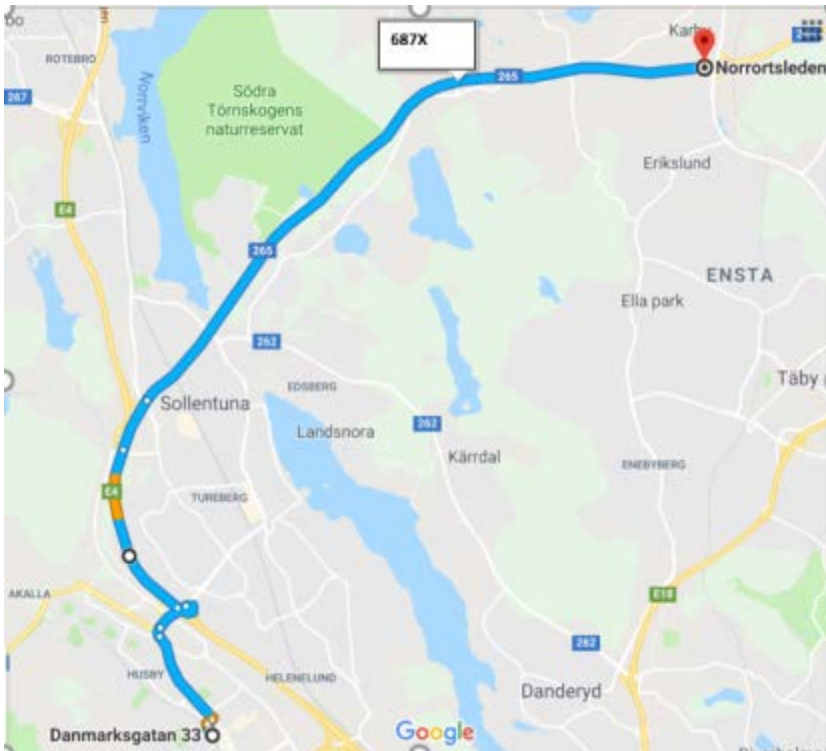
Linjen övervägs trafikeras med 30-minuterstrafik måndag-fredag i rusningsriktningen mellan ca kl. 06.00-08.30 samt ca kl. 15.00-18.30.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)



Föreslagen linjesträckning för linje 687X.

Linje 660 Vallentuna – Ormsta station – Östra Ormsta – Vallentuna

Linjen föreslås ersätta ringlinjerna 660H och 660V. Linjen övervägs få ny linjesträckning Gröndal-Östra Ormsta-Vallentuna station-Nyby-Johannisudd. Linjen övervägs trafikeras med 30-minuterstrafik mellan ca kl. 05.00-19.00 samt 60-minuterstrafik kvällstid måndag-fredag, lördagar 30-minuterstrafik mellan ca kl. 10.00-17.00 och 60-minuterstrafik morgon och kväll och söndagar och helgdagar 60-minuterstrafik hela trafikdygnet.

Den nya linjesträckningen övervägs gå från Gröndal, Lingsbergsvägen, (h) Lindholmsvägen vänder vid Östra Ormsta, Lindholmsvägen, rondell till Smidesvägen, Angarnsvägen(h), Banvägen(h), Teknikvägen(v), Ekebyvägen(h), Tallhammarsvägen(h), Västlundavägen till ny vändslinga vid Johannisudd. (Lindö).

I förslaget trafikeras inte hållplatserna Tallhammarsvägen (har linje 524), Västanberga, Ormsta station, Ormstaskolan. Dessa hänvisas till Roslagsbanan eller gång till annan närliggande hållplats.

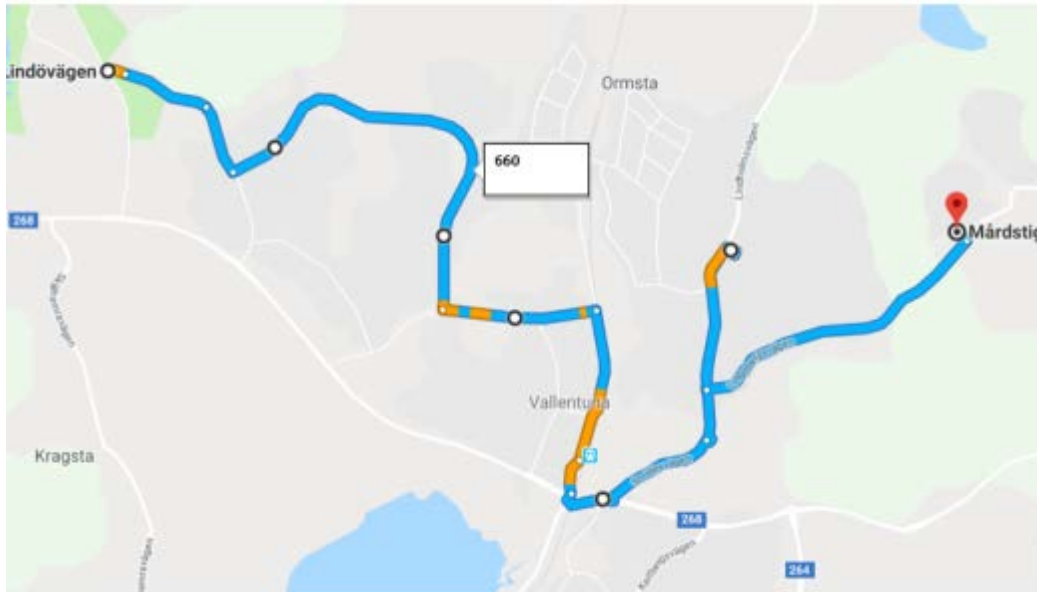
Linjen föreslås ej trafikera Vallentunabadet sommartid på grund av lågt resande. Förslaget kräver att vändmöjlighet byggs i Gröndal samt Johannisudd.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)



Figur 3 föreslagen linjesträckning för linje 660.

Linje 664 Vallentuna station – Uthamra

Linjen övervägs få ny linjesträckning via nybyggnationen av Kristineberg. I första skedet av inflyttning som sker i den södra delen övervägs linjen köra skaftkörning med ordinarie linjenät via ny väg från Bällstabergrsvägen över väg 264 för att vända till ordinarie linjesträckning. Förslaget förutsätter att väg och vändmöjlighet finns med bra framkomlighet.

Linje 665 Vallentuna station – Stora Karby

Linjen övervägs få ny linjesträckning via nybyggnationen av Kristineberg. I första skedet av inflyttning som sker i den norra delen övervägs linjen köra ordinarie linjeväg från Moränvägen via ny väg för skaftkörning till Norra Kristineberg för att sedan vända till ny linjesträckning. Förslaget förutsätter att väg och vändmöjlighet finns med bra framkomlighet.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Linje 625 Danderyds sjukhus – Söderhall

Linje 631 Norrtälje – Rådmansö

Linje 631X Norrtälje – Rådmansö

Linje 644 Mora vägskäl – Söderhall

Linje 653 Norrtälje – Länna – Lohärad

Förslaget överväger omfördelning av resurser från linjerna 625/644/653 till förmån för Rådmansölinjerna 631 och 631X. På linje 631 inrättas två nya turer under eftermiddagen. På linje 631X inrättas det en ny tur på morgonen från Kapellskär. På linje 625 föreslås att en av eftermiddagsturerna tas bort. På linje 644 föreslås att en tur morgon och en tur eftermiddag tas bort. På linje 653 föreslås att turen ca kl. 17.25 tas bort.

Förändringen innebär utökad turtäthet mellan Rådmansö och Norrtälje under tider när resandet är högt. För att tillgodose utökningarna på Rådmansö tas resurser från linje 625 där resandet idag är lågt och det lilla resande som sker på avgången sker i Vallentuna kommun. Komplettering av trafik i Vallentuna med linje 665 alternativt 667 kan komma att behövas för förslaget. De avgångar på linje 644 som föreslås tas bort till förmån för utökningar på Rådmansö saknar idag resande på sträckan precis som linje 653. Alternativ för de som reser med avgångarna på linje 644 som föreslås tas bort är linje 620 alt 621 via Åkersberga.

Anledningen till förslaget är önskemål från boende på Rådmansö, hög belastning på avgångarna på linje 631 och 631X samt en generell efterfrågan om tätare trafik till/från Norrtäljes närförorter.



Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Linje 663 Vallentuna – Gällstabergr – Vallentuna

Linjen övervägs att inte trafikera hållplats Lindö säteri samt hållplats Berga. Resande hänvisas till Väsbyvägen där linje 524 trafikerar, ett avstånd på cirka 1,5 kilometer.

2.5.26 Vaxholm

Inga förslag om trafikförändringar.

2.5.27 Värmdö

Linje 422 Slussen – Gustavsbergrs Lugnet

Linjen övervägs alla vardagar att kortas av och starta i Gustavsbergrs centrum istället för Styrmannen ca kl. 05.31 och 09.19 och delsträckan ersätts istället med linje 423 och 425. Sträckan mellan Gustavsbergrs centrum och Styrmannen övervägs att dras in om linje 423 får utökad trafik affärstid alla vardagar och helg. Linje 423 ersätter sträckan vilket genererar 30-minuterstrafik mellan Gustavsbergrs centrum-Styrmannen samt ett byte för resenärer som väljer genomresa via Orminge.

Linje 423 Slussen – Gustavsbergrs Lugnet

Linje 425 Slussen – Gustavsbergrs Lugnet

På grund av nybyggnation och förväntad ökning av resenärer övervägs linjerna under morgonrusning alla dagar att få som tätast 4-minuterstrafik på gemensam sträcka, det vill säga 8-minuterstrafik vardera, vilket medför samma turtäthet från Gustavsbergrs centrum som stomlinje 474. Linjerna kan på så sätt avlasta varje avgång på stomlinje 474. Avgången ca kl. 06.10 på linje 423 förlängs och startar i Styrmannen och istället kan linje 422 starta i Gustavsbergrs centrum samt så tillkommer en ny avgång på linje 425 ca kl. 09:25 från Styrmannen vilket förlänger morgonrusningen.

Förändringen förutsätter dock att fler bussar kan angöra Slussenterminalen under maxtimmen. Förändringen motverka trängsel och minskar antal stående resenärer på motorvägen.

Linje 423 övervägs utökas från Slussen ca kl. 06.55, 08.10 och 08.40, sedan 30-minuterstrafik fram till ca kl. 14.40. Från Styrmannen övervägs linjen att få 30-minuterstrafik mellan ca kl. 09.35-18.05. Lördagar och söndagar övervägs linjen att få 30-minuterstrafik från Slussen mellan ca kl. 10.40–18.40 och från Styrmannen mellan ca kl. 09.30-17.30. Förslaget ger boende i Farsta slott, porslinskvarteren samt resenärer till och från Artipelag bättre resmöjlighet under vardagar och helger.

Linje 425 övervägs dras in under mellantrafik alla dagar och istället övervägs linje 423 trafikerar affärstid vardagar och helger, detta för att anpassa trafiken till fler resenärer. Från Slussen innebär det att all trafik på linjen dras in före ca kl. 15.00 och efter ca kl. 19.30. Från Styrmannen övervägs trafiken att dras in efter ca kl. 09.30 samt under helger dras all trafik in på linjen. Resenärer mellan Lagnövägen och Höjdhagen behåller 30-minuterstrafik med linje 422.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Resenärer från hållplats Björnskogsvägen får gångavstånd till Båtsmannen ca 450 m alternativt 800 m till Gustavsbergs centrum.

Alternativt övervägs linjen att reduceras och följande avgångar dras in:

M-F från Slussen c:a kl. 10:15, 12:15, 20:45, 22:45, 23:47

M-F från Styrmannen c:a kl. 09:40, 11:40, 19:40, 21:40, 22:42

L-S från Slussen c:a kl. 08:45, 10:45, 12:45, 14:45, 16:45, 18:45, 20:45

L-S från Styrmannen c:a kl. 07:40, 09:40, 11:40, 13:40, 15:40, 17:40, 19:40

Förändringen innebär 120-minuterstrafik istället för 60-minuterstrafik under mellan- och kvällstrafik samt att sista avgången måndag-fredag går samma tid som L-S. Resenärerna kan även resa med linje 422 som under samma tidsintervall har 30-minuterstrafik.

Linje 426 Gustavsbergs centrum – Aspviks brygga

Linjen övervägs att få en ny tur och retur dagtid mellan ca kl. 09.30-10.30. Detta för att resenärerna ska få en bättre mellantrafik.

Vidare övervägs linjen vardagar få en ny tur och retur under morgonrusningen.

Linje 428 Gustavsbergs centrum – Björkviks brygga

Linje 429 Gustavsbergs centrum – Idalen

Linje 430 Gustavsbergs centrum – Eknäs brygga

Linje 467 Gustavsbergs centrum – Brunn

Linjerna övervägs få förändrad linjesträckning då framkomligheten längs Odelbergs väg inte är anpassad för busstrafik.

Resenärer mellan Brunn och Gustavsbergs centrum får med ny linjesträckning en restidsförkortning på två minuter och resenärer mellan Farsta slott och Gustavsbergs centrum kan istället åka med linje 423. Resenärer som ska åka från Farsta slott till Värmdö marknad får med ny linjeförändring ca 600 meter att gå till närmaste hållplats eller så kan de åka med linje 468 om förändringen genomförs. En ny hållplats på Båtvägen, i höjd med Rättarevägen, behöver även inrättas och det blir en förändrad linjesträckning. Nuvarande från Brunn till Gustavsberg sträckning är Idrottsvägen, höger Godenius väg, höger Odelbergs väg.

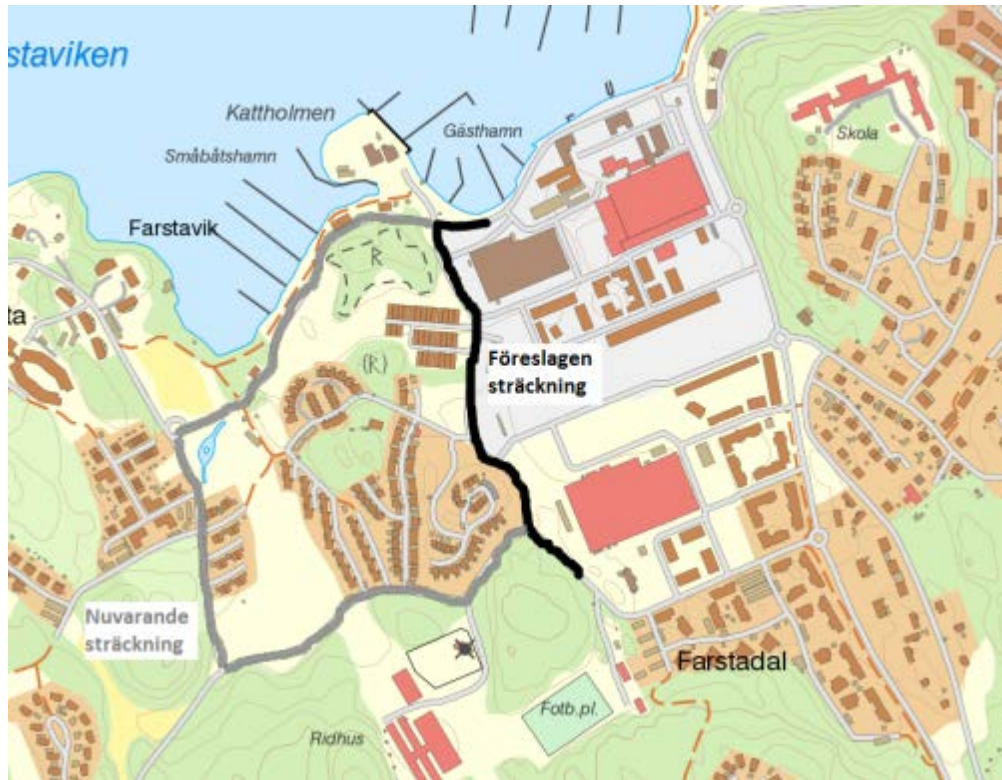
Nya linjesträckningen från Brunn till Gustavsberg skulle enligt förslaget få körväg Idrottsvägen, höger in på Båtvägen och höger in på Odelbergs väg ordinarie sträckning mot Gustavsberg.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)



Ny föreslagen ny linjesträckning för linje 428-430 och 467 via Båtvägen.

Linje 429 Gustavsbergs centrum – Idalen

Linje 429X Slussen – Idalen

Linje 430 Gustavsberg centrum – Eknäs brygga

Linje 430X Slussen – Eknäs brygga

Linje 467 Gustavsbergs centrum – Brunn

För linje 429X övervägs en ny avgång från Slussen ca kl. 15.20 vilket ger 12-minuterstrafik istället för 15-minuterstrafik mellan ca kl. 15.10–16.35 på sträckan Slussen till Brunn.

Avgången från Idalen vardagar på linje 429 ca kl. 17.15 från Brunn övervägs förlängs som en 429X till Slussen.

Linje 429X övervägs en ny tur- och retur mellan Slussen och Brunn vilket ger 15-minuterstrafik istället för 20-minuterstrafik mellan ca kl. 18.25–18.55 och 20-minuterstrafik istället för 30-minuterstrafik mellan ca kl. 18.55–19.35.

En ny tur och reur på linje 430X övervägs mellan Slussen och Brunn vilket ger 20-minuterstrafik istället för 30-minuterstrafik ca kl. 19.35–20.35. Från Eknäs resp. Idalen till Brunn förlängs halvtimmestrafiken med X-linjer från Brunn till Slussen med ca en timme.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27Diarienummer
SL 2017-0653Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Förändringen ger resenärer möjligheten att i större utsträckning använda infartsparkeringen i Brunn och på så sätt avlasta infartsparkeringen vid Värmdö marknad samt avlasta stombuss 474.

Vidare övervägs lördagar och söndagar en ny tur- och retur på linje 429 mellan Idalen - Gustavsberg – Slussen ca kl. 10.30 mellan Brunn till Slussen. En ny tur och retur övervägs även lördagar och söndagar på linje 430 mellan Slussen – Gustavsberg – Eknäs ca kl. 17.25. Avgången på linje 467 från Gustavsberg C ca kl. 09.34 övervägs att ersätts av den nya turen på linje 429.

Linje 433 Slussen – Djurö

Linjen övervägs vardagar få avgången ca kl. 13.30 indragen från Slussen till Stavsnäs vinerhamn och istället ersättas med linje 434.

Linjen övervägs alla vardagar få två nya avgångar alla vardagar ca kl. 21.20 och 22.20 vilket ger senare 30-minuterstrafik istället för 60-minuterstrafik mellan Slussen och Stavsnäs till ca kl. 22.45. Vidare övervägs returavgångar ca kl. 20.10 och 21.10 mellan Stavsnäs och Slussen vilket ger senare 30-minuterstrafik till ca kl. 21.40.

Linjen övervägs alla vardagseftermiddagar som startar i Stavsnäs och endast går till Djuröbron, dras in. Istället får fåtal resenärer som byter till linje 434 vid Djuröbron åka ca 10 minuter tidigare.

Linjen övervägs att alla lördag och söndag få en förlängd avgång ca kl. 01.50 till Gustavsbergs centrum istället för Ålstäket. Detta för att ett byte mellan linje 474 och 433 kan tänkas tryggare om det sker i Gustavsbergs centrum istället för vid Ålstäket. Det förutsätter att linje 433 endast stannar för avstigande längs sträckan Mölnvik och Gustavsberg, påstigande resenärer hänvisas till linje 474.

Linje 434 Slussen – Sollenkroka – Överby

Linje 434 övervägs vardagar ta över avgången på linje 433 ca kl. 13.30 från Slussen till Överby brygga. På så sätt slås linje 433 och 434 samman och fler får möjlighet att resa då avgången istället utgår från Slussen. På samma sätt övervägs i motsatt riktning från Överby brygga att förlängas till Slussen ca kl. 15.00.

Linje 435 Slussen – Hemmesta vägskäl

Linje 435C Hemmesta vägskäl – Stockholm C

Eftermiddagstrafiken vardagar mellan Slussen och Hemmesta på linje 435 övervägs att dras in helt och ersättas med linje 435C mellan ca kl. 16.00–17.00, detta ger en bytesfri förbindelse mellan Cityterminalen – Mölnvik – Grisslinge – Hemmesta samt avlastar förändringen Slussen.

Linje 435C övervägs vardagar få förlängd trafikeringstid med sju nya avgångar under morgonrusningen och som tätas trafikera var 8:e minut mellan ca kl. 06.05-08.35.

Förändringen ger mindre trängsel på linjerna 433-440 samt avlasta Slussen.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Linje 436 Slussen – Saltarö

Linje 437 Slussen – Lillsved

Linje 438 Slussen – Boda brygga – Kalvsviks brygga

Linje 439 Slussen – Stenslätten

Linje 440 Slussen – Bullandö

Linjerna övervägs alla vardagar få sju förlängda avgångar ca kl. 19.20, 19.40, 20.10, 20.40, 21.10, 21.40 samt 22.10 från Slussen istället för byte vid Kolvik. Från Hemmesta till Slussen får linjerna 30-minuterstrafik från ca kl. 17.45–21.15. Detta för att avlasta linje 474, korta restiden för resenärer och ge fler sittplatser.

Linje 436 övervägs alla vardagar få en ny tur och retur ca kl. 05.10 från Saltarö till Slussen samt att turen från Kolvik ca kl. 07.00 förlängs att starta från Slussen.

Linje 437 övervägs att få en ny tur och retur mellan Siggesta och Slussen mellan ca kl. 07.20-07.55 detta för att motverka stående på motorvägen.

Linje 437 övervägs förlänga den tur och retur som vänder i Siggesta ca kl. 14.00 till Lillsved under sommar vilket ger bytesmöjlighet till Waxholmsbolaget.

Linje 440 övervägs vardagar få en ny tur och retur mellan Bullandö-Kolvik-Slussen ca kl. 08.05 vilket genererar en förtätning för linjen i slutet av morgonrusningen. Förändringen bör med fördel genomföras tillsammans med utökning på linje 435C för att på så sätt avlasta hela morgonrusningen.

Linje 461 Hemmesta – Evlinge

Linjen övervägs under sommarperioden få två nya avgångar ca kl. 15.15 Kolvik-Evling och ca kl. 19.30 Evlinge-Kolvik. Detta för att skapa fler rese-möjligheter för sommarboende.

Linje 462 Hemmesta – Ramsdalen

Linjen övervägs att dras in helt mellan Saltarö strand och Ramsdalen under hela vintertidtabellen alternativt delvis under vintertid (början av november till mitten av april) då vägstandarden inte håller måttet enligt Ribuss och underhållet av vägen vintertid fungerar dåligt.

Linje 468 Gustavsberg centrum – Hälludden

Linjen övervägs få förändrad linjesträckning via Värmdö marknad för att boende längs Hälludden och resenärer till/från Artipelag ska få ett bättre och kortare resa till och från Slussen. Förslaget innebär att hållplats Farsta slottshage inte trafikeras av linjen men antalet resenärer per dag är väldigt lågt och hänvisas istället till hållplats Öhmans väg 200 meter bort. Nuvarande sträckning från Gustavsberg centrum till Hälludden/Artipelag Godenius väg, höger in på Idrottsvägen, höger in på Hälludsvägen. Nya linjesträckningen från Gustavsberg centrum till Hälludden/Artipelag Godenius väg, vänster in på Idrottsvägen, höger Gustavsbergsvägen, höger in på levernasvägen och vänster in på Hälludsvägen ordinarie sträckning till Hälludden/Artipelag.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)



Ny föreslagen linjesträckning för linje 468.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Linje 474 Slussen – Hemmesta vägskäl

För att motverka trängsel i takt med utbyggnad vid Gustavsbegets centrum övervägs alla vardagskvällen högre turtäthet enligt alternativ 1 eller 2.

Alternativ 1

Hemmesta-Mölnvik

10-minuterstrafik istället för 15-minuterstrafik ca kl. 18.10–20.05

Mölnvik-Slussen

10-minuterstrafik stället för 15-minuterstrafik mellan ca kl. 18.25–21.55

Slussen-Mölnvik

10-minuterstrafik stället för 15-minuterstrafik mellan ca kl. 21.30–22.30

Vidare övervägs linjen alla vardagskvällen att få *minskad turtäthet* enligt följande förslag:

Slussen – Mölnvik

7½-minuterstrafik istället för 5-minuterstrafik ca kl. 19.10 – 19.40

Mölnvik-Hemmesta

15-minuterstrafik istället för 10-minuterstrafik ca kl. 19.30–20.00

20-minuterstrafik istället för 10- respektive 15-minuterstrafik ca kl. 20.25–23.05

Hemmesta-Mölnvik

20-minuterstrafik istället för 15-minuterstrafik ca kl. 20.05–21.45

Förslaget förutsätter utökning och förlängning av linjerna 436-440 på avgångarna ca kl. 19.20, 19.40, 20.10, 20.40, 21.10, 21.40 samt 22.10 att utgå från Slussen istället för byte vid Kolvik. Detta för att avlasta linje 474, korta restiden för resenärer och ge fler sittplatser. Linje 474 har dock aldrig lägre turtäthet än 20-minuterstrafik under föreslagna period.

Alternativ 2

Tre nya turer samt returer enligt följande:

Slussen och Hemmesta

10-minuterstrafik mellan ca kl. 21.30–23.05

Hemmesta-Slussen

10-minuterstrafik ca kl. 18.10–19.45.

Vidare övervägs en ny tur och retur alla vardagar från Hemmesta ca kl. 04.05 vilket genererar högre turtäthet tidig morgon och resenärerna får anslutning med första tåget i Slussen mot City.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27Diarienummer
SL 2017-0653Infosäk. klass
K1 (Öppen)**Nattlinjer****Linje 491 Centralen – Nyfors****Linje 492 Centralen – Slussen – Hemmesta vägskäl****Linje 496 Centralen – Slussen – Västra Orminge****Linje 497 Centralen – Slussen – Saltsjöbaden**

Nattlinjerna 492, 496 och 497 övervägs alla vardagar kortas av och vända i Slussen och inte trafikera Centralen. Det beror på kapacitetsbrist på Vasagatan och den kommande ombyggnation som snart ska påbörjas samt att dagens lösning med olika hållplatser i Slussen är otydligt för resenärerna.

Om nattlinjerna kortas av till att starta i Slussen övervägs alla vardagar tre nya avgångar på linje 492 och två nya avgångar på linje 496. Tillsammans får linjerna minst 30-minuterstrafik i båda riktningarna mellan Slussen och Orminge centrum. Alternativt övervägs alla vardagar tre nya avgångar på linje 492 och två nya avgångar på linje 496 från Centralen. Tillsammans får linjerna minst 30-minuterstrafik i båda riktningarna mellan Slussen och Orminge centrum. Det förutsätter att det är möjligt att tidsreglera vid Centralen på ett trafiksäkert sätt.

Linje 496 övervägs även få avgången från Slussen ca kl. 00.50 indragen och ersätts av nya avgångar på linje 413 och 471. Det betyder en tydligare trafik för resenären då alla turer på linjen får samma linjesträckning.

2.5.28 Österåker**Linje 683 Åkersberga station – Kulla vägskäl**

Linjen övervägs snabbas upp och gå genare väg från Åkersberga. Ny linjesträckning föreslås bli Åkersberga-Åkers Runö-Svinninge-Kulla vägskäl.

Från Åkersbergabussterminal- (V) Margretelundsvägen- (V) rondell till väg 276 till hållplats Runö gård därefter ordinarie körväg till Kulla vägskäl.

Förslaget innebär att resande från Vaxholm/Svinninge får ca 5-7 minuter snabbare resa till Åkersberga station. Hållplats Bergavägen övervägs dras in och resande hänvisas 500 m till stationen. Hållplatserna Sörgårdsvägen, Norrgårdsvägen, Alceahuset, Storängsvägen samt Hackstavägen får bussbyte med hänvisning till linje 623.

Linje 621 Norrtälje – Åkersberga station

Ny tur övervägs ca kl. 15.15 från Norrtälje under normaltidsperioden och ny tur ca kl. 10.50 från Norrtälje under sommartidsperioden. Förslaget är till grund för att få en ökad turtäthet i tidtabellen där det idag är ett glapp på ca 2 tim. för resande mot Bergshamra och Åkersberga.

Anledningen till förslaget är en förbättring för boende i närförorterna som får ökade möjligheter till service-, arbets- och studieresor samt en generell efterfrågan om tätare trafik till/från Norrtäljes närförorter.

Trafikavdelningen

PM
2018-02-27

Diarienummer
SL 2017-0653

Infosäk. klass
K1 (Öppen)



8

Beslut om att utse dataskyddsbud samt entledigande av befintligt personuppgiftsbud

Förslag till beslut

1. Samhällsbyggnadsnämnden utser kommunjurist Nelli Issa till dataskyddsbud för samhällsbyggnadsnämnden från och med den 25 maj år 2018.
2. Samhällsbyggnadsnämnden entledigar administrativ chef Marie Eriksson som personuppgiftsbud för samhällsbyggnadsnämnden från och med den 25 maj år 2018.

Sammanfattning

Dataskyddsförordningen (GDPR) gäller som lag i alla EU:s medlemsländer från och med den 25 maj år 2018. Förordningen kommer att innebära en hel del förändringar för de som behandlar personuppgifter och stärkta rättigheter för den enskilde när det gäller personlig integritet. Kommunens nämnder måste senast den 25 maj år 2018 utse ett dataskyddsbud.

Ärendet

Dataskyddsbudets uppgifter

Den övergripande och viktigaste uppgiften för ett dataskyddsbud är att övervaka att nämnden och förvaltningen följer dataskyddsförordningen. Det innebär bland annat att samla in information om hur nämnden och förvaltningen behandlar personuppgifter, kontrollera att dessa följer bestämmelser och interna styrdokument och att informera och ge råd inom nämnden och förvaltningen. Dataskyddsbudet ska också ge råd om konsekvensbedömningar, vara kontaktperson för Datainspektionen, vara kontaktperson för de registrerade och personalen inom nämnden och förvaltningen samt samarbeta med Datainspektionen, till exempel vid inspektioner.

Dataskyddsbudet har inget eget ansvar för att nämnden och förvaltningen följer dataskyddsförordningen. Det ansvaret ligger alltid hos den personuppgiftsansvarige (nämnden).

2018-05-15

Dnr sbf/2018:182

Dataskyddsbudet ska alltid vara inblandat om nämnden eller förvaltningen gör, eller överväger att göra, en konsekvensbedömning för behandling av personuppgifter.

Vem kan vara dataskyddsbud?

Dataskyddsbudet ska bland annat ha kunskaper om dataskyddsförordningen, känna organisationens kärnverksamhet, hur organisationen behandlar personuppgifter och veta hur organisationens informationsteknik och IT-säkerhet fungerar samt ha förmåga att sprida information och etablera en dataskyddskultur inom organisationen. Därför är också dataskyddsbudets personliga egenskaper viktiga. Ju mer komplex personuppgiftsbehandlingen är och ju större mängd känsliga uppgifter som behandlas, desto mer sakkunskap behöver dataskyddsbudet.

Dataskyddsbudet ska kunna arbeta självständigt och oberoende, utan att bli påverkad av andra inom organisationen. Det är därför viktigt att dataskyddsbudet inte har andra arbetsuppgifter som kan krocka med rollen som dataskyddsbud. Dataskyddsbudet ska ha resurser för att kunna utföra sina uppgifter inom organisationen. Till exempel måste dataskyddsbudet ha tillräckligt med tid för uppgifterna, och få tillgång till den information som behövs. Dataskyddsbudet har också rätt till vidareutbildning.

Samhällsbyggnadsförvaltningens tjänsteskrivelse, daterad 2018-04-23, utgör underlag för beslutet.



2018-04-23

Dnr sbf/2018:182

Referens
Marie ErikssonMottagare
Samhällsbyggnadsnämnden

Beslut om att utse dataskyddsbud samt entledigande av befintligt personuppgiftsbud

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsförvaltningens förslag till samhällsbyggnadsnämnden:

1. Samhällsbyggnadsnämnden utser kommunjurist Nelli Issa till dataskyddsbud för samhällsbyggnadsnämnden från och med den 25 maj år 2018.
2. Samhällsbyggnadsnämnden entledigar administrativ chef Marie Eriksson som personuppgiftsbud för samhällsbyggnadsnämnden från och med den 25 maj år 2018.

Sammanfattning

Dataskyddsförordningen (GDPR) gäller som lag i alla EU:s medlemsländer från och med den 25 maj år 2018. Förordningen kommer att innebära en hel del förändringar för de som behandlar personuppgifter och stärkta rättigheter för den enskilde när det gäller personlig integritet. Kommunens nämnder måste senast den 25 maj år 2018 utse ett dataskyddsbud.

Ärendet

Dataskyddsbudets uppgifter

Den övergripande och viktigaste uppgiften för ett dataskyddsbud är att övervaka att nämnden och förvaltningen följer dataskyddsförordningen. Det innebär bland annat att samla in information om hur nämnden och förvaltningen behandlar personuppgifter, kontrollera att dessa följer bestämmelser och interna styrdokument och att informera och ge råd inom nämnden och förvaltningen. Dataskyddsbudet ska också ge råd om konsekvensbedömningar, vara kontaktperson för Datainspektionen, vara kontaktperson för de registrerade och personalen inom nämnden och förvaltningen samt samarbeta med Datainspektionen, till exempel vid inspektioner.

2018-04-23

Dnr sbf/2018:182

Dataskyddsbudet har inget eget ansvar för att nämnden och förvaltningen följer dataskyddsförordningen. Det ansvaret ligger alltid hos den personuppgiftsansvarige (nämnden).

Dataskyddsbudet ska alltid vara inblandat om nämnden eller förvaltningen gör, eller överväger att göra, en konsekvensbedömning för behandling av personuppgifter.

Vem kan vara dataskyddsbud?

Dataskyddsbudet ska bland annat ha kunskaper om dataskyddsförordningen, känna organisationens kärnverksamhet, hur organisationen behandlar personuppgifter och veta hur organisationens informationsteknik och IT-säkerhet fungerar samt ha förmåga att sprida information och etablera en dataskyddskultur inom organisationen. Därför är också dataskyddsbudets personliga egenskaper viktiga. Ju mer komplex personuppgiftsbehandlingen är och ju större mängd känsliga uppgifter som behandlas, desto mer sakkunskap behöver dataskyddsbudet.

Dataskyddsbudet ska kunna arbeta självständigt och oberoende, utan att bli påverkad av andra inom organisationen. Det är därför viktigt att dataskyddsbudet inte har andra arbetsuppgifter som kan krocka med rollen som dataskyddsbud. Dataskyddsbudet ska ha resurser för att kunna utföra sina uppgifter inom organisationen. Till exempel måste dataskyddsbudet ha tillräckligt med tid för uppgifterna, och få tillgång till den information som behövs. Dataskyddsbudet har också rätt till vidareutbildning.

Samhällsbyggnadsnämnden föreslås att utse kommunjurist Nelli Issa till dataskyddsbud för samhällsbyggnadsnämnden från och med den 25 maj år 2018 samt att befintligt personuppgiftsbud entledigas från och med samma datum.

Expedieras till
Nelli Issa
Marie Eriksson
Datainspektionen



14

Framtid Alby - stadsmiljö i utveckling

Förslag till beslut

1. Samhällsbyggnadsnämnden godkänner återrapporteringen av givna följduppdrag:

a. Tingstorget, område G

Markanvisningstävling för bostäder samt gruppbofästigheter.

b. Kv. Synemannen, område H

Direktanvisning av fastigheten till HSB företaget Villamarken.

c. Alby koloniområde, område T

Markanvisningstävling för ny bebyggelse runt Alby koloniområde.

d. Planuppdrag på Botkyrkabyggens mark – Alby Torghus

Uppdrag att pröva möjligheten att uppföra ett bostadshus väster om Alby Centrum, med ett tillhörande nytt torg.

e. kv. Rågången, område Z

En del av uppdraget: 100 villatomter

2. Samhällsbyggnadsnämnden ger förvaltningen i uppdrag att fram till 2020 anvisa mark inom följande områden i Alby samt upprätta ramavtal och plankostnadsavtal för dessa:

- Område M och N, Rotemannaområdet och Albyvägen

- Del av område H, (kv. Synemannen)

3. Samhällsbyggnadsnämnden ger förvaltningen i uppdrag att upprätta PM för områdena P och L i syfte att utreda förutsättningarna för en kontorsetablering

2018-05-15

Dnr sbf/2017:330

4. Samhällsbyggnadsnämnden ger förvaltningen i uppdrag att upprätta kostnads och intäktskalkyl för ändring av Albyvägen samt vilka exploateringsrätter ändringen ger inom områdena J, K, L och Q.

5. Samhällsbyggnadsnämnden föreslår att det beredningsuppdrag samhällsbyggnadsförvaltningen fick från kommunledningsförvaltningen 2015/2016 omformuleras så att uppdraget handlar om:

att i samråd med berörda nämnder utreda behovet av en återuppbyggnad av Albyskolan, område Q och R, alternativt att använda del av skoltomten för vård- och omsorgsboende alternativt pröva tomten för en kontorsetablering.

Sammanfattning

Kommunfullmäktige antog 2014 en stadsbyggnadsidé för Alby, Framtid Alby - stadsmiljö i utveckling. Stadsbyggnadsidén visar hur stadsdelen Alby kan utvecklas gradvis genom förnyade gator och parker, bättre kopplingar till omgivningen, ett rustat centrum och förtätningar med ny bebyggelse. Stadsbyggnadsidén ger också riktlinjer för efterföljande planering.

När kommunfullmäktige antog stadsbyggnadsidén för Alby 2014 fick kommunledningsförvaltningen i uppdrag att markanvisa tre delområden i Alby samt upprätta ramavtal och plankostnadsavtal för dessa. Ett därefter följande uppdrag var att kommunledningsförvaltningen tillsammans med Botkyrkabyggen skulle förbereda ett planuppdrag för ytterligare ett delområde i Alby på Botkyrkabyggens mark. I beslutet ingick även ett uppdrag att utreda möjligheterna till en temporär användning av Albyskolans tomt fram till dess att Albyvägen sänks.

Två markanvisningarna är nu under genomförande och har kommit olika långt. För den tredje markanvisningen, kvarteret Synemannen, har avtalet för år förfallit och markanvisningen är inte längre under genomförande. Under rubriken återrapportering av följduppdrag följer en redovisning av de tre markanvisningarna.

Nästa steg i arbetet är att samhällsbyggnadsnämnden genomför markanvisningar i ytterligare områden i Alby samt tecknar ramavtal och plankostnadsavtal för dessa. I samband med att avtalen blir godkända lämnas planuppdrag.

Ärendet

Kommunstyrelsen gav 2011-01-10 § 13 samhällsbyggnadsnämnden i uppdrag att arbeta fram en ny stadsbyggnadsidé för Alby. Kommunfullmäktige beslutade 2014-03-27 § 56 att anta stadsbyggnadsidén "Framtid Alby – stadsmiljö i utveckling".

2018-05-15

Dnr sbf/2017:330

Stadsbyggnadsidén är ett led i genomförandet av Albys utvecklingsprogram, Framtid för Alby, som kommunfullmäktige antog våren 2009.

Samhällsbyggnadsförvaltningen fick i uppdrag att se över frågan om Albyvägens eventuella sänkning över torget. Förslaget, som nu ingår i stadsbyggnadsidén, är att vägen sänks över torget om ungefär 15 år (det vill säga cirka 2030).

2014 gav också kommunstyrelsen i uppdrag till kommundirektören att utreda möjligheterna till en temporär användning av den västra delen av Alby skolans tomt fram till att Albyvägen sänks.

Samhällsbyggnadsförvaltningens tjänsteskrivelse, daterad 2018-04-06, utgör underlag för beslutet.



Referens
Per-Anders Framgård

Mottagare
Samhällsbyggnadsnämnden

Framtid Alby - stadsmiljö i utveckling

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden godkänner återrapporteringen av givna följduppdrag:

- **Tingstorget, område G**
Markanvisningstävling för bostäder samt gruppbofäder.
- **Kv. Synemannen, område H**
Direktanvisning av fastigheten till HSB företaget Villamarken.
- **Alby koloniområde, område T**
Markanvisningstävling för ny bebyggelse runt Alby koloniområde.
- **Planuppdrag på Botkyrkabyggens mark – Alby Torghus**
Uppdrag att pröva möjligheten att uppföra ett bostadshus väster om Alby Centrum, med ett tillhörande nytt torg.
- **kv. Rågången, område Z**
En del av uppdraget: 100 villatomter

Samhällsbyggnadsnämnden ger förvaltningen i uppdrag att fram till 2020 anvisa mark inom följande områden i Alby samt upprätta ramavtal och plankostnadsavtal för dessa:

- Område M och N, Rotemannaområdet och Albyvägen
- Del av område H, (kv. Synemannen)

Samhällsbyggnadsnämnden ger förvaltningen ett beredningsuppdrag att upprätta PM för områdena P och L i syfte att utreda förutsättningarna för en kontorsetablering

Samhällsbyggnadsnämnden ger förvaltningen ett beredningsuppdrag att upprätta kostnads och intäktskalkyl för ändring av Albyvägen samt vilka exploateringsrätter ändringen ger inom områdena J, K, L och Q.

2018-04-06

Samhällsbyggnadsnämnden föreslår att det beredningsuppdrag samhällsbyggnadsförvaltningen fick från kommunledningsförvaltningen 2015/2016 omformuleras så att uppdraget handlar om:

- att i samråd med berörda nämnder utreda behovet av en återuppbyggnad av Albyskolan, område Q och R, alternativt att använda del av skoltomten för vård- och omsorgsboende alternativt pröva tomten för en kontorsetablering.

Sammanfattning

Kommunfullmäktige antog 2014 en stadsbyggnadsidé för Alby, Framtid Alby - stadsmiljö i utveckling. Stadsbyggnadsidén visar hur stadsdelen Alby kan utvecklas gradvis genom förnyade gator och parker, bättre kopplingar till omgivningen, ett rustat centrum och förtätningar med ny bebyggelse. Stadsbyggnadsidén ger också riktlinjer för efterföljande planering.

När kommunfullmäktige antog stadsbyggnadsidén för Alby 2014 fick kommunledningsförvaltningen i uppdrag att markanvisa tre delområden i Alby samt upprätta ramavtal och plankostnadsavtal för dessa. Ett därefter följande uppdrag var att kommunledningsförvaltningen tillsammans med Botkyrka-byggen skulle förbereda ett planuppdrag för ytterligare ett delområde i Alby på Botkyrkabyggens mark. I beslutet ingick även ett uppdrag att utreda möjligheterna till en temporär användning av Albyskolans tomt fram till dess att Albyvägen sänks.

Två markanvisningarna är nu under genomförande och har kommit olika långt. För den tredje markanvisningen, kvarteret Synemannen, har avtalet för är förfallit och markanvisningen är inte längre under genomförande. Under rubriken återrapportering av följduppdrag följer en redovisning av de tre markanvisningarna.

Nästa steg i arbetet är att samhällsbyggnadsnämnden genomför markanvisningar i ytterligare områden i Alby samt tecknar ramavtal och plankostnadsavtal för dessa. I samband med att avtalen blir godkända lämnas planuppdrag.

Ärendet

Kommunstyrelsen gav 2011-01-10 § 13 samhällsbyggnadsnämnden i uppdrag att arbeta fram en ny stadsbyggnadsidé för Alby. Kommunfullmäktige beslutade 2014-03-27 § 56 att anta stadsbyggnadsidén "Framtid Alby – stadsmiljö i utveckling".

Stadsbyggnadsidén är ett led i genomförandet av Albys utvecklingsprogram, Framtid för Alby, som kommunfullmäktige antog våren 2009. Programmet lägger fast fem huvuduppgifter för hållbar utveckling i Alby:

- Skapa en bra uppväxtmiljö för flickor och pojkar
- Skapa bättre jobbchanser för kvinnor och män
- Förnya stadsmiljön

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Post Botkyrka kommun, 147 85 TUMBA · Besök Munkhättevägen 45 · Telefon vxl 08-530 610 00

Direkt 08-530 615 40 · E-post per-anders.framgard@botkyrka.se

Org.nr 212000-2882 · Bankgiro 624-1061 · Fax 08-530 612 54 · Webb www.botkyrka.se

2018-04-06

- Utveckla Albys identitet
- Pröva nya arbetsformer i kommunen

Att förnya stadsmiljön, med stöd av en ny stadsbyggnadsidé, är därmed en del av kommunens utvecklingsarbete för Alby. I samband med att stadsbyggnadsidén antogs fick kommunledningsförvaltningen i uppdrag att genomföra markanvisningar för tre områden samt teckna ramavtal och plankostnadsavtal för dessa. De tre områden som markanvisades var Tingstorget, Synemannen och Albytäppan. I samband med att avtalen blev godkända lämnades planuppdrag för de tre områdena. Ett följduppdrag var att kommunledningsförvaltningen tillsammans med Botkyrkabyggen skulle förbereda ett planuppdrag för ytterligare ett delområde i Alby på Botkyrkabyggens mark. Det område som Botkyrkabyggen beslutade sig för att pröva i en planprocess ligger omedelbart väster om Alby centrum.

Samhällsbyggnadsförvaltningen fick i uppdrag att se över frågan om Albyvägens eventuella sänkning över torget. Förslaget, som nu ingår i stadsbyggnadsidén, är att vägen sänks över torget om ungefär 15 år (det vill säga cirka 2030).

2014 gav också kommunstyrelsen i uppdrag till kommundirektören att utreda möjligheterna till en temporär användning av den västra delen av Albyskolans tomt fram till att Albyvägen sänks.

Bakgrund

Stadsbyggnadsidén har i första hand fyra användningsområden:

- Ge en bild av framtidens Alby – hur stadsdelen kan förändras och utvecklas
- Fungera som planeringsunderlag för kommande detaljplaner i Alby
- Ge riktlinjer för kommunens framtida verksamhet och investeringar i Alby som påverkar fysisk planering och byggande
- Marknadsföra Alby för byggherrar och andra intressenter inför nya byggprojekt.

Arbetet med stadsbyggnadsidén

Arbetet med stadsbyggnadsidén pågick under tre år. Arbetet genomfördes av samhällsbyggnadsförvaltningen, kommunledningsförvaltningen och Botkyrkabyggen. Processen omfattade bland annat två omgångar av medborgardialog, först med ett antal referensgrupper och senare med bredare medverkan. Utöver detta har kunskap, erfarenheter och åsikter också hämtats från den kommunala organisationen i sin helhet, genom en intern remisskonferens och från andra aktörer, som fastighetsägare, byggherrar och organisationer.

2018-04-06

Återrapportering av följduppdrag

Nedan följer en rapportering av de uppdrag som gavs i samband med att kommunfullmäktige antog stadsbyggnadsidén för Alby.

Tingstorget

2014 genomfördes en markanvisningstävling för detta område. Fyra stycken anbud lämnades in till kommunen. Efter genomförd utvärdering beslutade kommunen att utse byggföretaget Titania som vinnare av markanvisningstävlingen. I samband med tävlingen gjordes en preliminär värdering av marken och i ramavtalet med Titania bedömdes priset till 1 100 kr/m² BTA inklusive kostnader för allmänna platser, vilka kommunen skulle stå för. Vid bedömning av tävlingsresultaten var inte erbjudet markpris med som en faktor utan hanterades som en separat informationsuppgift.

Under 2015 påbörjades detaljplanearbetet för projektet som endast tog 18 månader. Under planprocessen växte projektet från att omfatta 450 bostäder till att omfatta 700 bostäder. Samtliga bostäder är bostadsrättslägenheter. I detta projekt ingår även ett kommunalt gruppboende. Detta gruppboende ersätter tidigare gruppboende som fanns på platsen. Den 19 oktober 2016 togs första spadtaget för projektet och i juni 2017 stod det första huset helt färdigt och den första inflyttningen skedde då. Under de tre första månaderna såldes cirka 180 lägenheter. Alla lägenheter i första etappen utom de allra största är slutsålda och försäljning av etapp två har pågått. Detta projekt har satt igång en viktig förändring av synen på Alby och bidragit till ett ännu större intresse för denna och andra stadsdelar här i kommunen.

Projektet har visat att det finns en väsentligt starkare betalningsvilja i norra Botkyrka än vad marknaden tidigare trott på och därmed skapat en kraftfull ökning av marknads investerings- och betalningsvilja i kommunen. Detta framgick mycket tydligt av anbuden i markanvisningstävlingen för Albytjärpan som var nästa markanvisningstävling. Där träffades ramavtal med vinnande anbudslämnare med ett pris på 6 500 kr/m² BTA exklusive kostnader för allmänna platser, att jämföra med det bedömda priset om 1 100 kr/m² BTA inklusive kostnader för allmänna platser, när ramavtal träffades två år tidigare med Titania.

Kv. Synemannen

I samband med att stadsbyggnadsidén för Alby antogs 2014 beslutade kommunstyrelsen att direktanvisa fastigheten Synemannen till företaget Villamarken som är ett HSB företag. Villamarken har ett pågående detaljplanearbete i Slättmalm i Vårsta och syftet med att direktanvisa mark till Villamarken var ursprungligen att de skulle genomföra ett motsvarande projekt på rubricerad fastighet.

Enligt stadsbyggnadsidén skulle Albyberget kompletteras med ny bebyggelse, till exempel stadsvillor, som skulle bryta det befintliga mönstret och sätta en egen prägel. Området som ligger centralt i Alby med utsikt över hela dalen och med gångavstånd till tunnelbana har kvalitéer som bör komma flera till

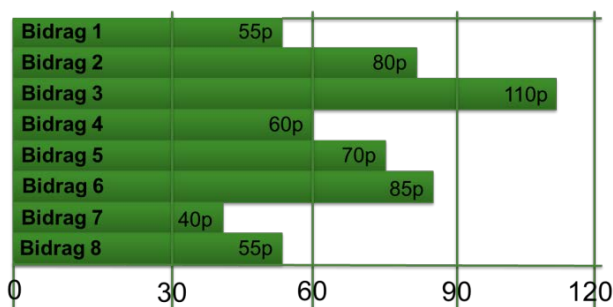
2018-04-06

del. Under det inledande planarbetet 2015 gjordes en omprövning av hur tätt och högt området ska vara exploaterat. Villamarken presenterade en lösning med ett antal punkthus som var utplacerade över hela området. För kommunens del handlar det om att hitta en rimlig balans mellan hur tätt området ska vara exploaterat samtidigt som det bryter befintlig bebyggelsestruktur och sätter en egen prägel som inte endast handlar om ett mindre antal villor. Projektet avstannade under 2016 och en bit in på 2017.

2017 övertog IKANO Bostad projektledningen från HSB. Under våren 2017 presenterade IKANO ett nytt förslag med en annan bebyggelseutformning och densitet som närmar sig kommunens intentioner med området. Samtidigt som Alby nu växer så stiger också markpriset i området. När detta projekt startade var det bedömda markpriset i ramavtalet cirka 1100-1500 kr/m² BTA inklusive kostnader för allmänna platser. Marknadsvärdet för projektet bedöms i dagsläget till 7 000 kr/m² BTA för bostadsrätter *exklusive* kostnader för allmänna platser. Villamarken har tackat nej till en markanvisning på marknadsmässiga villkor. Förvaltningen avser därför att genomföra en markanvisningstävling för området i ett senare skede. Projektet är förnärvarande vilande.

Alby koloniområde

Som det sista av de tre beslutade områdena genomförde kommunen under 2016 – 2017 en markanvisningstävling för ny bebyggelse runt koloniområdet med det uttalade syftet att koloniområdet ska vara kvar även i framtiden. Åtta olika väl kvalificerade bidrag lämnades in och efter genomförd utvärdering beslutade kommunen att utse byggföretaget SHH Bygg (bidrag 3) som vinnare av markanvisningstävlingen. Efter tecknande av ramavtal och beslut om planuppdrag påbörjades planarbetet under hösten 2017. Se poängbedömning:



Planuppdrag på Botkyrkabyggens mark

När kommunfullmäktige beslutade att anta stadsbyggnadsidén gavs i beslutet ett uppdrag att kommunledningsförvaltningen tillsammans med Botkyrkabyggen skulle förbereda ett planuppdrag för ytterligare ett delområde i Alby i huvudsak på Botkyrkabyggens mark och delvis även på kommunens mark. I december 2015 beslutade samhällsbyggnadsnämnden att ge förvaltningen i uppdrag att påbörja ett planarbete som har syfte att pröva möjligheten att uppföra ett bostadshus väster om Alby Centrum, samt ett nytt torg mellan bostadshuset och centrum. Projektet är del i en större ansats från Botkyrkabyggen att

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Post Botkyrka kommun, 147 85 TUMBA · Besök Munkhättevägen 45 · Telefon vxl 08-530 610 00

Direkt 08-530 615 40 · E-post per-anders.framgard@botkyrka.se

Org.nr 212000-2882 · Bankgiro 624-1061 · Fax 08-530 612 54 · Webb www.botkyrka.se

2018-04-06

utveckla centrum samt intilliggande offentliga platser. I maj 2017 genomförde förvaltningen samråd med förslag till detaljplan för Alby Torg hus. Planförslaget innehåller cirka 100 bostäder uppdelade i fem byggnadskroppar med olika höjd, mellan tre och elva våningar.

Förvaltningen är beredd att samverka med Botkyrkabyggen både på kort och lång sikt för att fortsätta denna ansats som Botkyrkabyggen nu har inlett med att utveckla centrum och intilliggande offentliga platser. Planläggningen av Alby torghus är en viktig inledning i utvecklingen av centrum.

Kontorsetablering i Alby centrum - förstudie

En kommunövergripande förstudie avseende större kontorsetablering har inlett där lokaliseringsförutsättningarna på flera platser i kommunen kommer att undersökas. Botkyrkabyggen är delaktig i det kommunövergripande förstudiearbetet och förvaltningen avser att tillsammans med Botkyrkabyggen även undersöka lokaliseringsförutsättningarna för en större kontorsetablering i eller vid Alby centrum. I en förstudie redovisas exempelvis planeringsförutsättningar, studier av olika scenarier, en hållbarhetsbedömning, ekonomiska förutsättningar, marknads- och arbetsmarknadsförutsättningar, konsekvensanalys, vilka utredningar som kommer att krävas samt förslag på fortsatt arbete.

Uppdrag att utreda möjligheterna till en temporär användning av Albyskolans tomt

Stadsbyggnadsidén för Alby förtydligar inriktningen att Albyvägen sänks över torget samband med att brons livslängd löper ut. 2014 var bedömningen att det skulle vara cirka 2030. Genom att slå fast det skapade fullmäktige förutsägbarhet för fortsatt planering av bebyggelse längs Albyvägen. När kommunfullmäktige beslutade att anta stadsbyggnadsidén för Alby fick kommundirektören som följduppdrag att utreda möjligheterna för en temporär användning av den västra delen av Albyskolans tomt. Kommundirektören gav uppdraget vidare till Alby områdesgrupp att identifiera och komma med förslag på möjliga tillfälliga användningsområden till före detta Albyskolans tomt i dialog med Albys medborgare och andra intressenter. En viktig förutsättning för uppdraget var att se på den tidigare skoltomtens tillfälliga användning i relation till området som helhet och ta hänsyn till de initiativ som är på gång i Alby idag.

Bland annat påverkas skoltomtens möjliga tillfälliga användningsområde av den temporära förskola som byggdes på delar av tomten, men även av de aktiviteter som skulle tillkomma på Folkhälsoparken. En annan viktig hållpunkt har också varit att utgå från utvecklingsprogrammet "Framtid för Alby" och den dialog som genomfördes inom ramen för Alby Stadsbyggnadsidé.

För att kunna komma med förslag på tillfälliga användningsområden genomförde områdesgruppen en dialog kring platsen med boende och verksamma i Alby. Dialogen har genomförts i ett samarbete mellan områdesgruppen i Alby

2018-04-06

och IVL Svenska Miljöinstitutet. Resultatet av dialogen innehöll en kombination av tydligt temporära och flyttbara bostäder och lokaler med spännande estetik som skapar en intressant arkitektonisk miljö. När ärendet återrapporterades beslutade kommunstyrelsens ordförande att lämna ett justerat uppdrag till kommunledningsförvaltningen. Ett uppdrag som fördes över till samhällsbyggnadsförvaltningen i samband med omorganisationen 2015/2016. Det nya uppdraget var formulerat som ett beredningsuppdrag för Albyskolans tomt.

Samhällsbyggnadsförvaltningen har prövat frågan om temporär användning på tomten. Det har visat sig att tomtens markförhållanden kräver ganska omfattande pålningsarbeten för att kunna placera ut någon form provisoriska byggnader på tomten. Förvaltningens bedömning är att om åtgärden kräver omfattande markarbeten kan inte detta betraktas som en tillfällig åtgärd. En ändring av gällande detaljplan måste först göras innan beslut om bygglov kan fattas för till exempel studentbostäder eller liknande.

Alby växer

Förvaltningen föreslår att uppdraget rörande Albyskolans tomt omformuleras så att uppdraget dels handlar om att utreda en temporär användning av Albyskolans tomt och dels i samråd med berörda nämnder utreda behovet av att återuppbygga Albyskolan.

Alby växer nu och behovet av både förskole- och skolplatser ökar, men även behovet av vård och omsorgsboende för äldre ökar också. En utredning behöver göras om skoltomten åter ska bebyggas med en skola samt om ett visst tillskott av vård- och omsorgsbostäder kan inrymmas på skoltomten närmast centrum. Denna utredning tas fram i nära samarbete med tekniska förvaltningens fastighetsenhet, utbildningsförvaltningen, vård- och omsorgsförvaltningen och kommunledningsförvaltningens avdelning för samhällsutveckling. Alternativt kan denna tomt prövas för kontorsetablering på motsvarande sätt som föreslås att kommunen ska göra gemensamt Botkyrkabyggen i Alby centrum.

Det finns en stark vilja att tomten inte ska stå tom under tiden utan att den blir utnyttjad för andra ändamål. I första hand bör platsen erbjuda aktiviteter för Albyborna. För att stärka Albys profil som kreativ och interkulturell plats skulle ytan kunna upplåtas för en temporär aktivitetspark med plats för ljus, växt och vattensculpturer. En millenium park i Alby som en tillfällig utvidgning av den populära Folkhälsoparken i Alby. Lämpligt är att en arkitekttävling genomförs för parkens utformning och gestaltning. Arkitekter och konstnärer skulle genom tävlingen också erbjudas möjlighet att genomföra installationer i parken. Det är en centralt belägen och lättillgänglig plats som stått tom länge. Det är symboliskt viktigt att det händer något. Inför ett sådant arbete bör bedömas hur länge den tillfälliga parken kan vara kvar och utifrån det göras en beräkning av de totala och årliga investerings- och driftskostnaderna.

2018-04-06

Uppdrag att se över frågan om Albyvägens eventuella sänkning över torget.

I samband med att samhällsbyggnadsnämnden lämnade över stadsbyggnadsidéen till kommunstyrelsen fick samhällsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att se över frågan om Albyvägens eventuella sänkning över torget. Förslaget, som nu ingår i stadsbyggnadsidéen, är att vägen sänks över torget, i samband med att dåvarande konstruktion har tjänat ut. Vid en översyn av brons landfästen konstaterades att armeringen i landfästen och i brobanans ändar var bitvis helt upp rostad. Detta ledde till att förvaltningen genomförde en reparation landfästena. Bron kommer nu att hålla i minst 20 år till. Några ytterligare utredningar beträffande vägens sänkning har inte genomförts än den utredning som togs fram 2012.

Beträffande hela Albyvägen sänkning och ändrade dragning dvs. från entrén till Alby fram till mitten på skoltomten bör ett kalkylarbete kunna göras under 2019. Resultatet ska visa vilka kostnader det innebär att sänka och dra om vägen samt vilka exploateringsintäkter den förändrade vägdragningen kan medverka till.

Område Z, kv. Rågången, en del av 100 villatomter

Utöver ovanstående uppdrag från fullmäktige har även ett mindre område detaljplanlagts för friliggande villabebyggelse i södra Alby. Planerings- och näringslivsberedningen (nuvarande klimat- och planeringsberedningen) uttryckte i oktober 2008 en ambition om att få fram 100 tomter för villabebyggelse inom stadsdelarna Alby, Fittja, Hallunda, Norsborg och dess omgivningar.

2011 gav samhällsbyggnadsnämnden förvaltningen i uppdrag att pröva möjligheten att förtäta längs Rågången och Kvarnhagsvägen med fler villor eller med annan typ av bostadsbebyggelse, till exempel radhus, samt att förlänga Rågången mot Kvarnhagsvägen. Efter genomförd planprocess antogs detaljplanen av kommunfullmäktige i december 2013. Hela planen är genomförd och samtliga nio friliggande villatomter som planen gav utrymme för har sålts på marknadsmässiga villkor.

Lärdomar

Sedan 2014 då kommunfullmäktige antog Albys stadsbyggnadsidé finns flera lärdomar att dra av arbetet. Först och främst måste man konstatera att stadsbyggnadsidéen har medfört ett ökat intresse för Alby och ett ökat bostadsbyggande. Den har också inneburit en trygghet för den kommunala organisationen – vi har en politisk viljeinriktning att följa och stegvis förverkliga. Utan en uppfattning om helheten, det vill säga hela stadsdelens utveckling, skulle det sannolikt ha varit svårare att utveckla delar och vi skulle ha riskerat att jobba med fragmenterad planering.

Stadsbyggnadsidéen har varit värdefull för att på ett överskådligt och pedagogiskt sätt kommunicera kommunens vision och ambitioner för kommundelen

2018-04-06

med marknadens aktörer. Framtagandet av stadsbyggnadsidéen skedde i nära dialog och i samarbete med medborgarna. Att det funnit en acceptans av tillkommande bebyggelse från medborgarna har varit avgörande när kommunen när kommunen inledde dialog med marknadens aktörer. Med stadsbyggnadsidéen som budskap och ledstjärna har vi sett vilken betydelse en nära dialog med marknaden har haft för aktörernas engagemang i kommunal (och kommunens) utveckling. Genom att med en positiv och nära dialog skapa ett konstruktivt och framtidsyttande samspel med marknadens aktörer har vi skapat en tilltagande positiv spiral som är på god väg att leda till ett dynamiskt samhällsbyggande.

Utifrån ett planeringsperspektiv hade det varit en styrka för stadsbyggnadsidéen om den hade hanterats som ett detaljplaneprogram enligt PBL:s (Plan- och Bygglagen) regler. Då hade programmet även genomgått den samrådsprocess som innebär att även t.ex. Trafikverket och Länsstyrelsen måste yttra sig över handlingen. Vilket hade varit en fördel i det fortsatta arbetet med detaljplaneläggning av Alby.

Andra lärdomar är vikten av att hålla kvar vid intentionerna, något som visat sig svårt i bland annat Tingstorgetprojektet. Projektet har gradvis vuxit i omfattning, något som kanske är önskvärt med tanke på politiskt högt ställda mål om fler bostäder. Men frågan är hur vi generellt säkrar att projekt inte utvecklas till något som skiljer sig för mycket från intentionerna både beträffande omfattning och utformning. Tydliga förväntningar och dialog med byggherrarna är viktigt. Samtidigt är det viktigt att i efterlevnaden av ett planeringsdokument med en planeringshorisont som sträcker sig över årtionden, kunna vara följsam när det ligger i kommunens intresse eftersom flera förutsättningar såsom planerings- och marknadsförutsättningar lär förändras under en så lång period.

Stadsbyggnadsidéens första bostadsutvecklingsprojekt – Tingstorget – har haft en stor betydelse för kommunal utveckling. Betydelsen av att samarbeta med en oprövad aktör som vågar satsa, ta risker och bryta ny mark – som vågar visa vägen – ska inte underskattas. Före säljstarten i Tingstorget fanns ingen relevant marknadsinformation om betalningsvilja och – förmåga för bostadsrätter i Botkyrka. Tingstorget har därmed blivit dörren in i en ny ”tidsålder” för kommunen vad gäller marknadsvärden för byggrätter och därmed för investerings- och betalningsviljan hos marknadens aktörer.

Processen framåt – följduppdrag, markanvisning och detaljplaneuppdrag, tidplan

Uppdrag om markanvisning och detaljplaneuppdrag

Som en fortsättning i genomförandet av Alby stadsbyggnadsidé bör samhällsbyggnadsförvaltningen få i uppdrag att anvisa mark och teckna ramavtal och plankostnadsavtal inom ytterligare tre delområden som var för sig innehåller flera mindre områden. De områden som vi föreslår att gå vidare med ansluter

2018-04-06

till tidigare beslutade projekt, Albytäppan samt Tingstorget. Vi ser det som lämpligt av många skäl att genomföra och färdigställa påbörjade delar i Alby innan vi börja i en ny del. Vi föreslår därför följande tågorning i genomförandet:

1. Koppla samman Albytäppan och Rotemannen

Områden som ingår:

- Rotemannaområdet och Albyvägen

2. Utveckla Tingsvägen

Område som ingår:

- Kv. Synemannen

Områdenas utbredning framgår av bilaga 1.

1. Koppla samman Albytäppan och Rotemannen

Utveckla Rotemannaområdet och Albyvägen. För område M är inriktningen att skapa nya lokaler som ansluter till Subtopias verksamhet samt pröva ett tillskott av bostäder. För område N, verksamhetsområdet Rotemannen, föreslås att planläggs för de verksamheter som finns idag med ett visst utrymme för expansion anpassat till kulturmiljön. En samordning görs mellan områdena M och N och samtidigt pröva förutsättningar för ytterligare verksamheter eller bostäder. I detta sammanhang görs en översyn av Albyvägen i denna del och hur vägen ansluter till Rotemannen och till Albytäppan.

2. Utveckla Tingsvägen

Kv. Synemannen utmed Tingsvägen. Utveckla kvarteret Synemannen (del av område H) samt Tingsvägen. Avsikten är att pröva området med en blandad bebyggelse som ansluter till Tingstorget som nu är under uppförande. I lämpliga lägen kan lokaler i bottenvåningar prövas.

Tidplan – vad händer härnäst

En preliminär tidplan för den fortsatta processen ser ut så här:

- Uppförandet av kv. Tingstorget med 700 bostäder pågår. Projektet beräknas vara klart 2020.
- Planläggning av området Albytäppan startade hösten 2017 och 2019 bör det finnas en antagen detaljplan.
- Under 2018 upprättas ett PM för område L och P i syfte att utreda förutsättningarna för en kontorsetablering
- Under 2019 hålls en stadsbyggnadsdag i Subtopia för exploatörer, byggbolag och andra intressenter. Då presenteras kommande markanvisningstävlingar.
- Under 2019 bör en kalkyl finnas på vilka kostnader och intäkter en förändrad dragning av Albyvägen medför.
- Från 2020 till 2024 genomförs markanvisningar av utpekade områden.

2018-04-06

Förvaltningens bedömning

Samhällsbyggnadsförvaltningen föreslår att samhällsbyggnadsnämnden godkänner återrapporteringen av givna följduppdrag och ger förvaltningen i uppdrag att anvisa mark inom de beskrivna delområdena samt upprätta ramavtal och plankostnadsavtal för dessa. Förvaltningen föreslår vidare att det beredningsuppdrag som överlämnades till förvaltningen 2015/2016 omformuleras så att uppdraget dels handlar om att utreda en temporär användning av Albyskolans tomt och dels i samråd med berörda nämnder utreda behovet av att återuppbygga Albyskolan.

Carina Molin
Samhällsbyggnadschef

Charlotte Rickardsson
Planchef

Bilagor

Bilaga 1, indelning i kommande detaljplaneuppdrag; alternativ 20131104

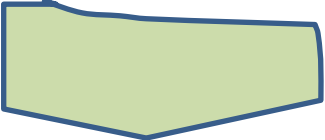
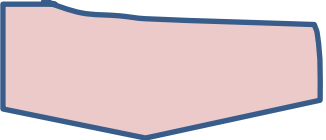
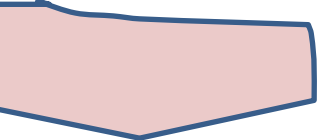
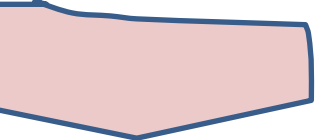
Indelning av kommande detaljplaneuppdrag: alternativ 20131104// PaF

Dir SBN2017:330



Indelning av kommande detaljplaneuppdrag: alternativ X

Syftet med detta alternativ är att stegvis genomföra förtätningar och nybyggnation på tomtmark utifrån marknadens intresse och villkor med en måttlig exploatering utmed Albyvägen samt viss exploatering av "luckor" i området.

Nu 	Framtid 	Framtid 	Framtid 
Område G Nybyggnad av flerbostadshus med lokaler i bottenvåning.	Område A Förtätning/infill av stadsradhus eller flerbostadshus	Område J Ändring/sänkning av Albyvägen Nybyggnad av flerbostadshus med lokaler i bottenvåning	Område V Utbyggnad av dagvattenpark med damanläggningar för rening av dagvatten.
Område M Nybyggnad av lokal för verksamheter som ansluter till Subtopia. Till exempel en filmstudio.	Område B Förtätning/infill av stadsradhus	Område K Nybyggnad av flerbostadshus med lokaler i bottenvåning.	Område X Ombyggnad av bottenvåningar till radhus Förtätning/infill av stadsradhus eller flerbostadshus
Område N Ändring av detaljplan så den stämmer med befintliga verksamheter inom Subtopia.	Område C Nybyggnad av mindre flerbostadshus alternativt stadsradhus eller friliggande flerfamiljsvillor.	Område L Nybyggnad av flerbostadshus med lokaler i bottenvåning. Upprustning av torg och offentlig miljö. Ändring/sänkning av Albyvägen	Område Å Nybyggnad av radhus/friliggande villor
Område T Ändring och nybyggnad av väg Nybyggnad av blandad bostadsbebyggelse, förskola och äldreboende.	Område D Förtätning/infill av stadsradhus	Område O Viss nybyggnad vid marina. Marinan byggs till en mer publik anläggning. Villor på vatten kan prövas här.	Område Ä Nybyggnad av radhus/friliggande villor
Område U Nybyggnad av stadsradhus alternativt friliggande flerfamiljsvillor samt ny väg	Område E Nybyggnad av mindre flerbostadshus alternativt stadsradhus eller friliggande flerfamiljsvillor.	Område P Ombyggnad av centrum	Område Ö Nybyggnad av radhus/friliggande villor
Område Y Nybyggnad av flerbostadshus/stadsradhus.	Område F Nybyggnad av mindre flerbostadshus alternativt stadsradhus eller friliggande flerfamiljsvillor.	Område Q Nybyggnad av flerbostadshus med lokaler i bottenvåning samt infill av stadsradhus.	
Område Z Nybyggnad av radhus/friliggande villor (Kv. Rågången)	Område H Nybyggnad av stadsradhus och/eller flerfamiljsvillor samt ny väg.	Område R Nybyggnad av stadsradhus alternativt friliggande flerfamiljsvillor.	
	Område I Nybyggnad av flerbostadshus med lokaler i bottenvåning samt infill av stadsradhus.	Område S Nybyggnad av idrottshall och utveckling av området som idrottspark samt byggnad av äldreboende. Anläggning av synligt dagvattenstråk. Viss bostadsbebyggelse.	



2018-05-15

15

Delegationsbeslut

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden godkänner redovisade delegationsbeslut.

Handlingar

Bygglov 2018-04-03 – 2018-05-06

Beslut om bostadsanpassningsbidrag och återställningsbidrag 2018-02-28 – 2018-03-27

Beslut om bostadsanpassningsbidrag och återställningsbidrag 2018-03-27 – 2018-04-30

Personalärenden 2018-01-01 – 2018-03-31

Markupplåtelse 2018-04-01 – 2018-04-30

Schaktärenden 2018-04-01 – 2018-04-30

Trafikanordning 2018-02-01 – 2018-02-28

Trafikanordning 2018-04-01 – 2018-04-30

Fordonsärenden 2018-04-01 – 2018-04-30

Markärenden 2017-11-24 – 2018-01-15

Utfärdande av lokala trafikföreskrifter och föreskrifter med stöd av trafikförordning
2018-01-01 – 2018-03-31

Beslut om granskning för Byrsta kvarn 2018-04-16, Sämjan 1 2018-04-04 och
Amnestisten 1 2018-04-05

Parkeringstillstånd 2018-02-22 – 2018-04-26



2018-05-15

16

Anmälningsärenden

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden antecknar till protokollet att man tagit del av anmälningsärendena.

Sammanfattning

Kommunfullmäktiges protokollsutdrag 2018-02-22 § 43 – Svar på motion – Anlägg infarts-parkering i Vårsta.

Kommunstyrelsens protokollsutdrag 2018-03-05 § 70 – Riktlinjer för politisk information och besök i kommunens verksamhet.

Minnesanteckningar 2018-03-07 från dialogmöte ”Hur trivs vi i Fittja centrum”.

Minnesanteckningar 2018-03-12 från dialogmöte ”På cykel eller med bil i Tumba”.