

Fordonsutveckling

En utveckling ifrån de vanligt förekommande 18 och 18,75 m ledbussar kan innebära trafik med tvåvåningsbussar, dubbelledbussar och 21 m långa ledbussar. Idag är 21-metersbussar inte en tillåten fordonstyp enligt Transportstyrelsen, även om pilottester visat på användbara egenskaper för att öka kapaciteten i busstrafiken. Utöver användandet av större fordon kan en förändrad utformning av resenärsutrymmet som tillåter snabbare resenärsflöden ge ökad kapacitet.

Vid val av fordonstyp behöver hänsyn tas till många olika faktorer, som ekonomi, miljöbelastning, tillgänglighet, attraktivitet, gällande regelverk, fysiskt infrastruktur och framkomligheten i gaturummet. Olika fordonstyper och utformning är lämpliga för olika typer av trafik och trafikmiljöer. Därför föreslås en utredning där dessa aspekter belyses, och även åtgärder som kan möjliggöra framtida trafikering med 21 m-bussar.

Vidare bör Trafikförvaltningen ta fram en strategisk inriktning för vilka trafikkoncept som bör erbjuda plats för cyklar ombord, samt utreda hur nya och upprustade tåg (regionaltåg, pendeltåg och Roslagsbanan) kan anpassas för cyklar ombord.

Regional trafikstrategi

Storstadens komplexa transportsystem kräver en hög grad av samordning mellan olika planeringsprocesser, intressenter och beslut, där

planeringen på ett bättre sätt än idag måste hantera ett samspel mellan infrastrukturplanering, bebyggelseplanering, ekonomiska och administrativa styrmedel samt driftsfrågor. Det finns ett behov av en gemensam regional transportstrategi där regionens aktörer samlat hanterar denna typ av frågor.

Kollektivtrafikens anslutningar

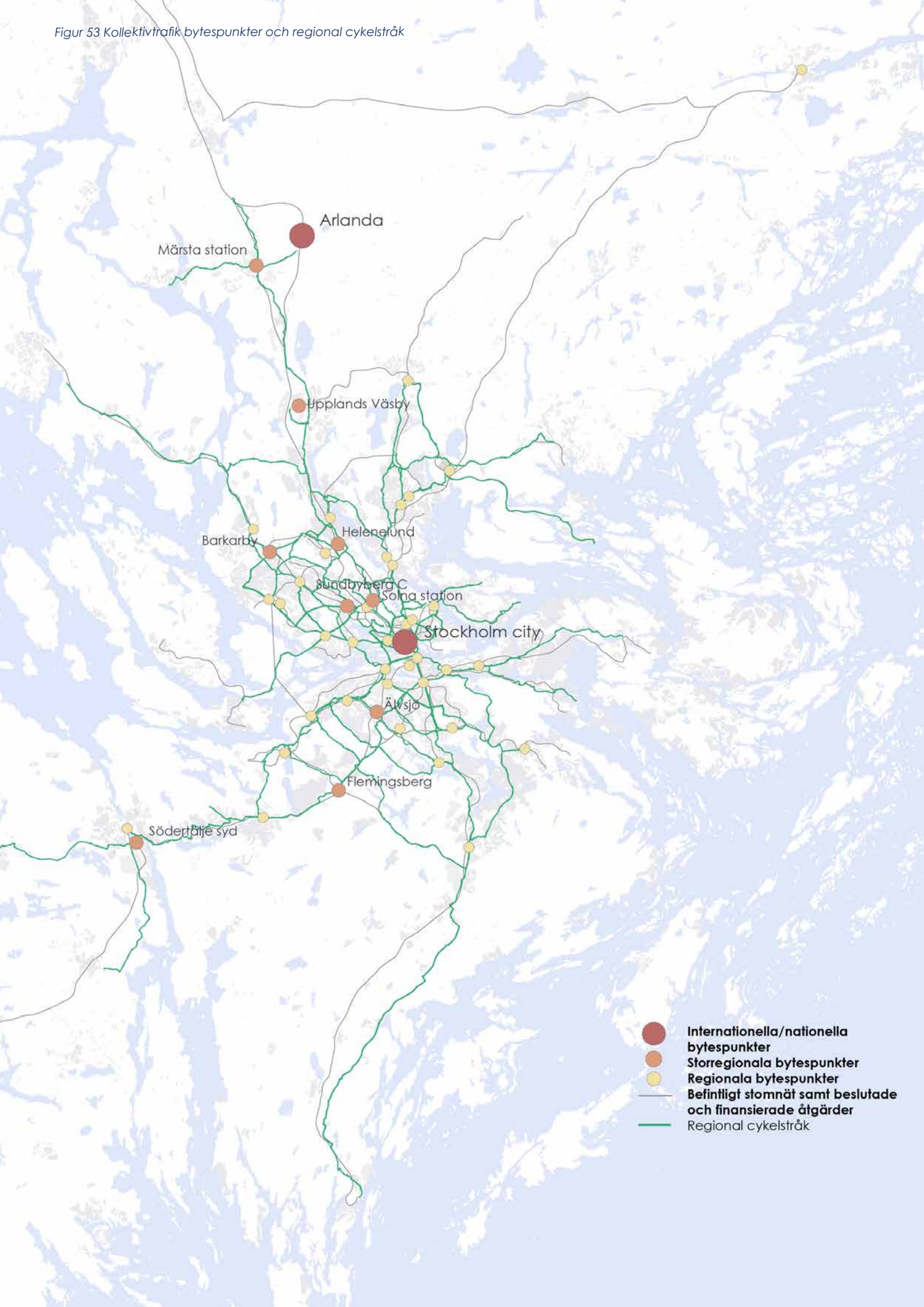
Kollektivtrafiken kan göras mer konkurrenskraftig genom åtgärder som kortar eller snabbar upp anslutningsresan. För att kartlägga var behov och brister är som störst bör fältinventeringar genomföras avseende beläggningen av cykelparkeringar samt gång- och cykelanslutningar vid större hållplatser och bytespunkter.

Vidare bör Trafikförvaltningen utreda hur fler trafikkoncept kan utvecklas för att underlätta för kombinationsresor med cykel ombord. Andra utredningsbehov är:

- strategi och koncept för hur mobilitetshubbar, lånecyklar, mikromobilitet och andra delade transporttjänster kan utvecklas vid kollektivtrafikens större hållplatser
- integrering av digital information om cykel och andra delade mobilitetstjänster i SLs reseplanerare samt affärsmodell för detta



Figur 53 Kollektivtrafik bytespunkter och regional cykelstråk



Styrmedel

Stockholms höga kollektivtrafikresande och relativt sett konkurrenskraftiga kollektivtrafik förklaras delvis av styrmedel i form av trängselskatten och de höga parkeringsavgifterna i centrala Stockholm. Det kommer krävas ytterligare ekonomiska styrmedel för att begränsa biltrafiktillväxten och nå målet om att öka kollektivtrafikens marknadsandel. En reducering av nuvarande styrmedel skulle få betydande konsekvenser för kollektivtrafikens marknadsbas. Det finns behov av att studera sambandet mellan förändrade styrmedel samt hur det påverkar kollektivtrafikens konkurrenskraft, resandet med kollektivtrafik, kollektivtrafiksystemets utvecklingsbehov och regionens totala tillgänglighet. Styrmedel kan även ses som en finansieringskälla.

Markanvändning i kollektivtrafiknära lägen

Förtätning i kollektivtrafiknära lägen är en av de viktigaste åtgärderna för att öka andelen kollektivtrafikresor. Trafikförvaltningen förvaltar både fastigheter och mark i kollektivtrafiknära lägen, ofta vid bytespunkter där kollektivtrafiken är som starkast. Att förtäta i dessa lägen bedöms ge stora transport- och miljövinster för regionen. I synnerhet bör fritidsaktiviteter lokaliseras mer kollektivtrafiknära än idag.

Det bedöms finnas potentialer att utveckla dessa fastigheter med bebyggelse, service och tjänster som med fördel bör samlokaliseras med kollektivtrafikens stationer och bytespunkter. Det kan även vara intressant för regionen att ta en bredare roll som fastighetutvecklare. Inte minst då det skapar rådighet kring de problem som också kan uppkomma i anslutning till kollektivtrafikens anläggningar, så som buller och vibrationer. En utredning bör initieras för att identifiera potentialerna kring en sådan förtätningsstrategi.

Resor över länsgräns

Resandet över länsgräns eller det storregionala resandet har inte varit fokus i uppdraget om Kollektivtrafikplan 2050. Utvecklingen av det storregionala resandet i Östra Mellansverige och de behov som detta föranleder hanteras gemensamt av berörda aktörer i samverkansprocessen En Bättre Sits (EBS). De behov av stärkta kopplingar mellan Stockholms län och Uppland och östra Sörmland som lyfts i Kollektivtrafikplan 2050 behöver tas om hand vidare i det arbetet och i andra uppdrag och processer.

Fritidsresor

Regionens invånare gör allt fler fritidsresor och fritidsresandet står för över hälften av vårt totala resande (52 procent), men endast 24 procent av fritidsresandet sker med kollektivtrafik. För att nå målet om en ökad marknadsandel behöver andelen fritidsresor med kollektivtrafik öka.

Kollektivtrafiken har störst potential att fånga in de fritidsresor som sker återkommande eller till fasta punkter så som resor till träning och fritidsaktiviteter, eller resor till släkt och vänner som genomförs regelbundet. Även för längre fritidsresor som kräver planering eller viss framförhållning bedöms kollektivtrafiken kunna erbjuda ett attraktivt alternativ.

Det bedöms finnas en potential att öka fritidsresandet, till exempel genom utveckling av utbudet utanför högtrafik, taxeåtgärder för resande under lågtrafik, linjenätet för resor lokalt och delregionalt, samt kollektivtrafiknära lokalisering av service- nöjes- och fritidsaktiviteter. Men det saknas tillräcklig kunskap och underlag kring fritidsresandet, dess utveckling samt hur lokalisering av service-, nöjes- och fritidsaktiviteter kommer att utvecklas. En utredning bör därför initieras för att kartlägga brister och behov av planeringsunderlag och för att bedöma potentialer och åtgärder för ökad andel fritidsresor med kollektivtrafik.



Sjötrafiken

För att också kunna möta behoven i ett 2050-perspektiv behöver ytterligare fördjupningar i sjötrafikens potential utredas för att den ska kunna utgöra en större andel av kollektivtrafikresandet i framtiden. Bland annat behöver olika tekniska och regleringsmässiga förutsättningar analyseras såsom:

- Sjötrafikens framtida miljöprestanda, främst med avseende på elektrifiering,
- Teknikutveckling för att kunna trafikera inre vatten med högre hastigheter och mindre svall.

Landsbygdstrafiken

Det bedöms finnas potential för en utvecklad och mer resurseffektiv landsbygdstrafik. Idag utgörs landsbygdstrafiken till största delen av trafik för skolungdomar. Ett enhetligt koncept för anropsstyrd trafik för landsbygden i hela Stockholms län har utvecklats av Trafikförvaltningen, dels i form av anropsstyrd linjelagd kollektivtrafik, dels i form av anropsstyrd områdestrafik. Det finns behov av en bredare utredning av landsbygdstrafiken (i likhet med sjötrafikutredningen) där både koncept för anropsstyrd trafik och linjelagd trafik utvecklas. I detta arbete kan trafik prioriteras där möjlighet till ökat resande finns. Arbetet bör även utreda hur delar av landsbygdstrafiken kan övergå till anropsstyrd trafik.

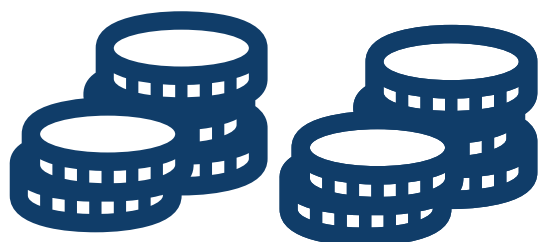
Nya finansieringskällor

Kollektivtrafikens drift finansieras av biljettintäkter och regionskatt med andelen ca 50/50. För en utvecklad kollektivtrafik krävs nya sätt att lösa finansieringen av både drift och utvecklat system.

Det finns behov av en djupare diskussion kring kollektivtrafikens finansiering mellan de berörda parterna stat, region och kommun. Genom en förbättrad förståelse mellan trafikplaneringsaktörerna i regionen och det gemensamma transportsystemet finns större möjligheter att hitta och genomföra effektiva kompletteringar till det befintliga trafiksystemet. På motsvarande sätt behöver underhåll och vidmakthållande av det gemensamma transportsystemet behandlas som en gemensam angelägenhet i regionen.

Frågeställningar att belysa är exempelvis hur:

- Exploateringsintäkter kan gå till att betala kollektivtrafikens infrastruktur på samma sätt som gäller för gator, VA, elkraft med mera.
- Framgång uppnås vid förhandlingsplanering. Aspekter att beakta är goda förberedelser, systemförståelse och en regional samsyn.
- Investeringar i tillkommande kollektivtrafik påverkar driftnetto med ambitionen att nya investeringar i större utsträckning bör leda till en resurseffektivisering.
- Framtida underhållsskuld behöver hanteras. Exempelvis modell för underhållsfond eller liknande så att reinvesteringar får en jämn finansiering över tid.
- Kollektivtrafiken kan finansieras på helt nya sätt, till exempel genom fastighetsskatten och fastighetens läge i förhållande till kollektivtrafiken eller genom nya mobilitetslösningar, Mobility as a Service (MaaS) etc.
- Styrmedel kan användas som finansieringskälla, till exempel trängselskatten och utvecklingen av denna. Bl.a. äger staten rådighet över trängselskatten i Stockholm medan den i Göteborg betraktas som en regional finansieringskälla.



8.4 Måluppföljning

Genom att mäta och följa indikatorerna för uppsatta mål kan utvecklingen följas. I de fall trenden pekar åt fel håll kan ytterligare åtgärder sättas in för att slutligen nå målen. Därutöver bör även genomförandet av föreslagna åtgärder följas upp.

Tabell 18 Uppföljning av genomförandet av Kollektivtrafikplanens åtgärder och föreslagna utredningar.

Status för genomförandet av föreslagna åtgärder	Metod	Ansvarig	Frekvens
Pendeltåg och regionaltåg	Inventering	Trafikförvaltningen	Årsvis
Roslagsbanan	Inventering	Trafikförvaltningen	Årsvis
Radiell expressbuss	Inventering	Trafikförvaltningen	Årsvis
Tvärgående expressbuss	Inventering	Trafikförvaltningen	Årsvis
Tunnelbana	Inventering	Trafikförvaltningen	Årsvis
Tvårbana	Inventering	Trafikförvaltningen	Årsvis
Stadsexpress	Inventering	Trafikförvaltningen	Årsvis
Stadsspårväg	Inventering	Trafikförvaltningen	Årsvis
Matartrafik	Inventering	Trafikförvaltningen	Årsvis
Direkttrafik (buss & sjö)	Inventering	Trafikförvaltningen	Årsvis
Landsbygdstrafik	Inventering	Trafikförvaltningen	Årsvis
Bytespunkter & terminaler	Inventering	Trafikförvaltningen	Årsvis
Depåer	Inventering	Trafikförvaltningen	Årsvis
Kollektivtrafikens anslutningar	Inventering	Trafikförvaltningen	Årsvis
Långsiktiga utblickar	Inventering	Trafikförvaltningen	Årsvis
Identifierade utredningsbehov	Inventering	Trafikförvaltningen	Årsvis

Konkurrenskraftigt kollektivtrafiksystem

Tabell 19 Mål och indikatorer för att följa utvecklingen mot ett konkurrenskraftigt kollektivtrafiksystem.

Mål/indikator	Metod	Ansvarig	Frekvens
Kollektivtrafikandel av motoriserat resande	RVU	Region Stockholm	Vart fjärde år
Totalt antal påstigande per dygn	ATR/MTS	Trafikförvaltningen	Årsvis
Kollektivtrafikandel per bebyggelsestyp	RVU	Region Stockholm	Vart fjärde år
Kollektivtrafikandel för resor med start i olika kommuner	RVU	Region Stockholm	Vart fjärde år
Kollektivtrafikandel för olika ärende	RVU	Region Stockholm	Vart fjärde år
Kollektivtrafikandel för olika restyper	RVU	Region Stockholm	Vart fjärde år

Inom respektive fokusområde har mål och indikatorer som bör följas upp listats tillsammans med metod, ansvarig och frekvens av uppföljningen. Därutöver listas ett antal indikatorer för att följa upp relevanta omvärldstrender.

Resurseffektivt kollektivtrafiksystem

Tabell 19 Mål och indikatorer för att följa utvecklingen mot ett resurseffektivt kollektivtrafiksystem.

Mål/indikator	Metod	Ansvarig	Frekvens
Befolkning	SCB	Trafikförvaltningen	Årsvis
Bilresor, antal	RVU & snitt-mätningar	Region Stockholm, Trafikverket, Stockholms stad	Årsvis
Påstigande, antal (fm)	ATR/MTS	Trafikförvaltningen	Årsvis
Resenärskilometer, antal (fm)	ATR/MTS	Trafikförvaltningen	Årsvis
Utbudskilometer, antal (fm)	ATR	Trafikförvaltningen	Årsvis
Medelhastighet	ATR	Trafikförvaltningen	Årsvis
Trängsel, andel över praktisk kapacitet för olika trafikkoncept	ATR/MTS	Trafikförvaltningen	Årsvis
Påstigande vid större bytespunkter, antal	ATR/MTS	Trafikförvaltningen	Årsvis
Avstigande med buss vid större bussterminaler, antal, alt. beläggning vid terminal	ATR/MTS	Trafikförvaltningen	Årsvis
Beläggning i depåer	Inventering	Trafikförvaltningen	Årsvis
Depålokaliseringar, tomkörningssträcka	ATR	Trafikförvaltningen	Årsvis
Beläggning av cykelparkeringar vid större bytespunkter	Fältinventering	Trafikförvaltningen eller regionala cykelkansliet	Vart femte år

En sammanhållen och tillväxtskapande region

Tabell 20 Mål och indikatorer för att följa utvecklingen mot en sammanhållen och tillväxtskapande region.

Mål/indikator	Metod	Ansvarig	Frekvens
Restidskvoter mellan regionala stadskärnor	RUST	Trafikförvaltningen	Årsvis
Restider mellan regionala stadskärnor	RUST	Trafikförvaltningen	Årsvis
Restider mellan kommuncentrum och city	RUST	Trafikförvaltningen	Årsvis
Restider mellan kommuncentrum och närmsta regionala stadskärna	RUST	Trafikförvaltningen	Årsvis

Omvärldstrender

Tabell 21 Mål och indikatorer för att följa omvärldstrender av betydelse för kollektivtrafiksystemets utveckling.

Mål/indikator	Metod	Ansvarig	Frekvens
Markanvändning, tillskott per bebyggelseyp (RUFs)	SCB	Region Stockholm	Årsvis
Styrmedel, förändringar jämfört med styrmedelspaketet i RUFs 2050	Kartläggning	Region Stockholm	Årsvis
Befolkning	SCB	Trafikförvaltningen	Årsvis
Bilresor, antal	RVU & snitt-mätningar	Region Stockholm, Trafikverket, Stockholms stad	Årsvis
Bilnehav	SCB	Region Stockholm	Årsvis
Antal och fördelning av resor mellan olika ärenden	RVU	Region Stockholm	Vart fjärde år
Kombinationsresande, cykel/mikromobilitet + kollektivtrafik	RVU	Region Stockholm	Vart fjärde år

8.5 Finansiering

Finansiering av Kollektivtrafikplanens åtgärder utgår från aktörernas ansvarsområden medan kollektivtrafikens drift finansieras av biljettintäkter och regionskatt med andelen cirka 50/50.

Trafikförvaltningen ansvarar för trafikeringen samt är infrastrukturförvaltare av tunnelbana, tvärbana, Roslagsbana, matarbanor och stadsspårväg. Kommunerna och Trafikverket ansvarar för infrastrukturen i sina respektive roller som väg- och banhållare, vilket även inkluderar kajer, bryggor och färjelägen.

När det gäller utvecklingen av region- och pendeltågstrafiken, vilken helt eller delvis går på Trafikverkets infrastruktur, finns stora behov av samverkan. Samma sak gäller för busstrafiken och stora delar av spårvagnstrafiken som går på Trafikverkets och kommunernas vägnät. Likaså gäller utvecklingen av terminaler, bytespunkter och depåer där flera parter behöver samverka för att möjliggöra en utveckling.

Stadsmiljöavtal: I den senaste infrastrukturpropositionen har regeringen avsatt 1 miljard kr per år för medfinansiering av mindre och medelstora kollektivtrafikåtgärder. Trafikförvaltningen Region Stockholm och berörda kommuner har redan erhållit medel framkomlighetsåtgärder för Spårväg City till T-centralen, BRT i Barkarby, ny bussterminal i Slussen och etapp 2 av Kistagrenens utbyggnad. Det går också att söka medfinansiering av anläggningar vid bytespunkter och längs stråk, ladd-infrastruktur för elbussar och test av ny teknik.

I Stadsmiljöavtalen ingår motprestationer från samtliga medsökande, där kommun, region och stat tillsammans bidrar till att lösa uppgiften. Motprestationerna är värdefulla för att skapa samsyn mellan parterna om få till en helhet.

Regional plan: Regional plan för transportinfrastrukturen i Region Stockholm är Trafikverkets budget för att utveckla Trafikverkets infrastruktur och revideras vart fjärde år. Det pågår revidering inför perioden 2022-2033 och 2022-2037. Det finns möjligheter att få statlig medfinansiering för regionala och kommunala infrastrukturåtgärder såsom terminaler, bytespunkter, pendelparkeringar, bussgator etc.

Nationell plan: Nationell plan för transportsystemet revideras också vart fjärde år, samordnat med den regionala planen. Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioderna 2022-2033 och 2022-2037. Utbyggnad av spår, som inte täcks i någon av ovanstående punkter, liksom bussgator, bytespunkter och terminaler, kan vara aktuella i denna eller kommande revidering av nationell plan.

Exploateringsnyttor och överenskommelser

kan användas som finansieringsverktyg genom att markvärdesnyttor eller exploateringar, som kan kopplas till en viss kollektivtrafikinvestering, realiseras och används till att betala eller delbetala kollektivtrafikinvesteringen.

Övrigt: Utöver ovan nämnda finansieringsmöjligheter finns också medel att tillgå via EU-medel, inom statliga program som t.ex. Strategiska Innovationsprogram Drive Sweden och Viable Cities samt medel för demonstrationsprojekt som finns hos Formas, Vinnova, Energimyndigheten och Trafikverket. Även Public-privat-partnerships är ett möjligt koncept för exempelvis privat stationsfinansiering.





Bilaga 1: Åtgärder per trafikkoncept

Åtgärder per trafikkoncept till **2030**

1

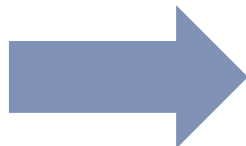
Nivå 1

Pendeltåg- och regionaltåg

Ökat turutbud från 16 till 20 tåg i timmen i pendeltågstrafiken



X 16



X 20

Beskrivning

Ökat utbud från 16 till 20 tåg i timmen genom Citybanan, vilket ger 12 tåg/h på Ostkustbanan och Södertäljelinjen samt 8 tåg/h på Mälarmbanan och Nynäsbanan.

Behov och funktion

Behovet drivs av ett ökat bostadsbyggande i pendeltågsgeografin för att försörja Stockholmsregionen med bostäder som i många fall ligger stationsnära lägen. Åtgärden är ett resurseffektivt sätt att åtgärda kapacitetsbrister där systemet tillåter och bidrar till ett mer attraktivt kollektivtrafikutbud. Som en planeringsinriktning föreslås 12 tåg/h för Ostkustbanan, detta dels eftersom ståplatstiderna är längre där än på Mälarmbanan och dels eftersom behovet av 4 tåg/h på såväl linjen mot Bålsta som på linjen mot Uppsala innebär att det är svårt att få en god avlastande effekt med en jämnare fördelning mellan Ostkustbanan och Mälarmbanan. För att 8 tåg/h på Mälarmbanan ska fungera i det här tidsperspektivet och för att minska risken för trängsel ombord är det också viktigt att tågen till/från Kallhäll kan läggas 6 min före tågen till/från Bålsta. Den föreslagna fördelningen av turutbudet på pendeltågsgrenarna kan behöva omprövas beroende på samhällsutvecklingen och hur regionpendelsatsningen faller ut.

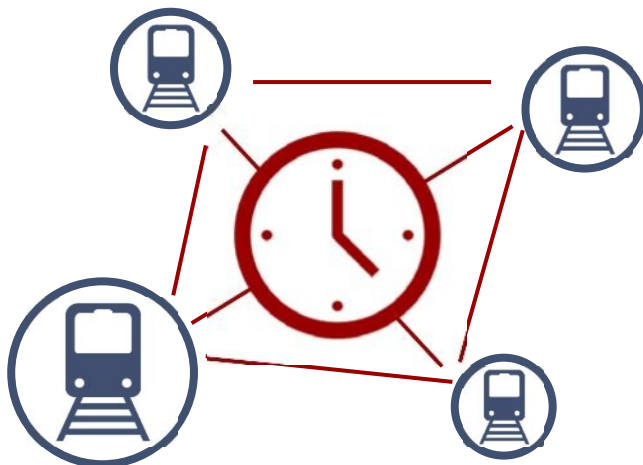
Utredningsbehov

Åtgärden är utredd inom ÅVS pendeltågssystemet tillsammans med trafikverket. Förutom trimningar av trafikledningsfunktion, infrastrukturunderhåll, signalsystem och fordonsunderhåll/depåkapacitet krävs att fler fordon tillförs pendeltågssystemet samt vissa kapacitetsutbyggnader av infrastrukturen där trimningsåtgärderna inte räcker. Vilka steg och vilken ordning som ska tas i skisserad utredningstrappa behöver utredas vidare med utifrån hur behovet utvecklar sig inom ramen för den formaliserade samverkan som har överenskommit med Trafikverket och i dialog med berörda aktörer.

2

Nivå 1

Pendeltåg- och regionaltåg Trimningsåtgärder för att minska restiden i pendeltågssystemet



Beskrivning

Det finns en potential att minska restiden med totalt cirka 1-3 minuter per pendeltågsgren jämfört med dagens tidtabell.

Behov och funktion

Bakgrunden är att genom åren har vissa banarbetstillägg och andra tillägg matats in i tidtabellerna och blivit kvar samtidigt som infrastrukturen har förbättras. I trimningsarbetet för Citybanan har en översyn av avgångsrutinerna identifierats som en viktig potential för att korta åktiderna och köra tätare trafik. Det finns heller ingen anpassning av tidtabellstiderna till olika tider på dygnet trots att behovet av marginaler i tidtabellerna varierar över dygnet. I samband med trimningsarbeten av infrastrukturen finns det möjligheter att höja hastigheter och minska avstånd och marginaler mellan tåg, vilka med en höjd grundpunktlighet i systemet kan tas ut som restidvinster för resenärerna. Åtgärderna innebär kortare och mer pålitliga restider och avlastar tunnelbanan. Kortare restider i det här spannet möjliggör inte bara resenärsvinster utan är ofta en möjliggörare av vissa tröskeleffekter som att kunna utnyttja fordonsparken effektivare och på så sätt få ut mer trafik med befintlig fordonsflotta.

Utredningsbehov

Åtgärden finns identifierad inom ramen för ÅVS pendeltågssystemet som en översyn av tidtabellstiderna för att fördela marginaltiderna på ett mer optimalt sätt. I samband med föreslagna trimningsåtgärder bör också möjligheterna till att låta trimningarna få utslag i kortare restider.

3

Nivå 1

Pendeltåg- och regionaltåg

Införa SL-taxa på regionaltågen



regionaltåg

Beskrivning

Åtgärden är att införa SL-taxa på regionaltågsresor inom Stockholms län.

Behov och funktion

Åtgärden är möjlig att införa i samband med att trafiken tas över i trafikhuvudmännens egen regi. Åtgärden samspelar med ökat utbud av regionaltåg samt utvecklad matarbusstrafik i Södertälje till Södertälje Syd. En utvecklad regionaltågstrafik kommer att behöva genomföras stegvis där ett första steg tas december 2021 med trafikstart för det nya trafikavtalet. Då det finns en begränsad mängd pendeltågsfordon och fortsatt tillväxt är att vänta i pendeltågssystemet är en närmare integration mellan pendel- och regionaltågstrafiken svår att undvika. En utökning av regionaltågsfordonsflotta är i det här läget av olika skäl enklare att genomföra än motsvarande utökning av pendeltågsflottan.

Utredningsbehov

För att hitta en bra taxelösning för SL-pendeltåg, Mälardalstrafiks regionaltåg och kommersiella operatörers regionaltåg behöver det tas fram ett förslag som innebär en rimlig avvägning mellan regionernas ekonomi, måluppfyllnad och att trygga pendlingen. En sådan regionpendelutredning behöver behandla alla aspekter av utvecklad regionaltågstrafik såsom fordon, depå, kapacitet och trafikledning, taxa och resandeflöden samt stationsfrågor och relationen till kommersiell trafik. Det utredningsarbetet behöver bedriva i nära samverkan med Mälardalstrafik, Upplands Lokaltrafik, Sörmlandstrafik och Trafikverket då flera parter påverkas och sätter förutsättningar för hur en sådan här reform kan genomföras.

4

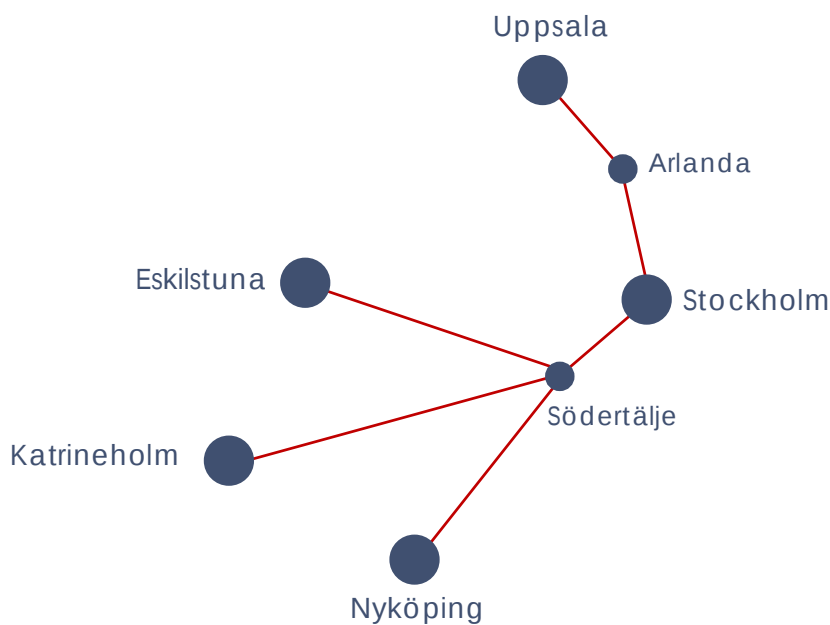
Nivå 1

Pendeltåg- och regionaltåg

Ökat utbud med regionaltåg till 4 tåg i timmen Uppsala-Stockholm-Eskilstuna/Nyköping/Katrineholm



X 4



Beskrivning

Åtgärden innebär en ökning av regionaltågstrafiken till 4 tåg/h i högtrafik i relationerna Uppsala – Arlanda – Solna -Stockholm C – Flemingsberg - Södertälje Syd - Eskilstuna/Nyköping/Katrineholm

Behov och funktion

En utvecklad regionaltågstrafik kommer att behöva genomföras stegvis där ett första steg tas december 2021 med trafikstart för det nya trafikavtalet. Åtgärden samspelar med införande av SL-taxa på regionaltågerna samt utvecklad matarbusstrafik i Södertälje.

Utredningsbehov

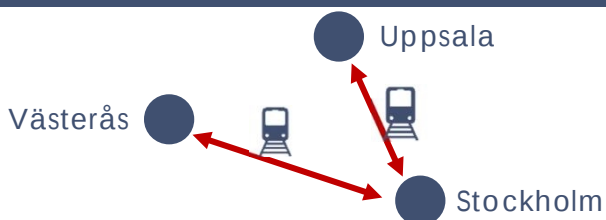
Åtgärden är en del av konceptet med 20 tåg/h enligt ÅVS Pendeltåg.

5

Nivå 1

Pendeltåg- och regionaltåg

Ny regionpendel Uppsala-Stockholm C och Västerås-Stockholm C



Beskrivning

Åtgärden är en ny regionpendel med 4 tåg/h på sträckorna Uppsala – Knivsta – Märsta – Upplands Väsby – Solna – Stockholm C samt Västerås – Enköping – Bålsta – Barkarby – Sundbyberg – Stockholm C.

Behov och funktion

Utvecklingen av regionaltågstrafiken med regionalpendlar kommer att behöva genomföras stegvis. I ett första steg kommer Stockholm – Uppsala med tillkommande uppehåll i Upplands Väsby. Även ett uppehåll i Solna skulle behövas, men är utmanande att genomföra i det här tidsperspektivet. Successivt kan trafiken utökas upp emot 4 tåg /h. Utvecklingen på Mälarbanan drivs av tillkomsten av Barkarby regionaltågsstation och behovet av att samtidigt upprätthålla snabba regionaltågsförbindelser mot Västerås och Örebro i kombination med kapacitetsbehovet Västerås - Stockholm. Här kan en delning av nuvarande regionaltågsupplägg i en snabb produkt utan mellanliggande uppehåll som utvecklas i riktning mot fjärrtågstrafik, kallad regionexpress och en mer turtät tågprodukt som utvecklas i regionpendel. Då regionexpressen inte upplåts för lokalt resande inom länet så blir det relativt naturligt att låta den gå med kommersiella tåg och låta regionpendeln få SL-taxa. Söder om Stockholms Central finns flera regionaltågslinjer. Tillsammans blir det upp till 5 tåg/h Södertälje Syd- Stockholm C. SL-taxa på regionaltågen i kombination med matarbusslinjer från Södertälje Syd löser regionpendelfunktionen på södra sidan fram till ca 2050. Då kommer resandet på de ordinarie regionaltågen mot Sörmland vara så stort att inte den lokala funktionen Södertälje – Stockholm lämpar sig för att åka med regionaltåg mot Sörmland utan egen kapacitet behövs. Från Nykvarn/Gnesta och Vagnhärad blir turtätheten 1-2 tåg/h. Tillsammans med Gnestapendeln kan ett attraktivt utbud byggas om samordning kan ske. Åtgärden bedöms korta restiderna mellan regionala stadskärnor, kommuncentrum och regioncentrum samt förbättrar kollektivtrafikens resurseffektivitet genom en bättre fördelning av resandet mellan pendeltåg och regionaltåg.

Utredningsbehov

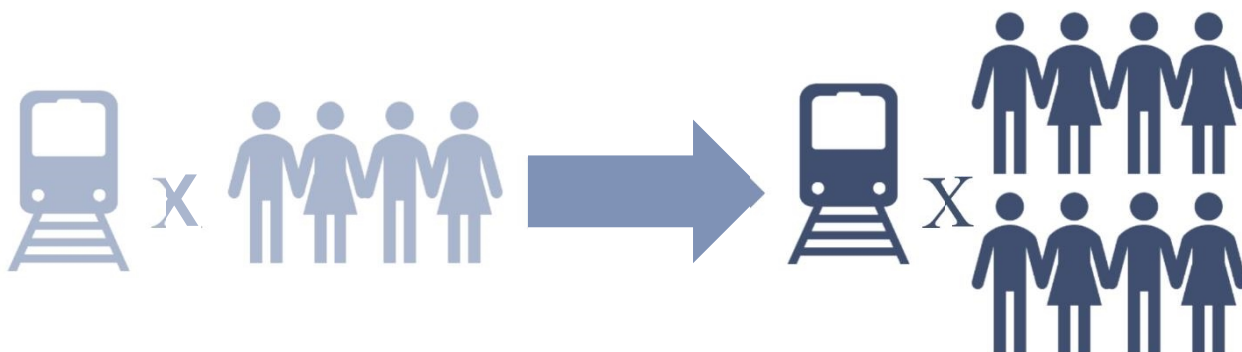
Åtgärden är en del av konceptet med 20 tåg/h enligt ÅVS Pendeltåg. För Södertälje planeras en särskild ÅVS om Södertäljes tillgänglighet starta hösten 2021.

6

Nivå 1

Radiell expressbuss

Mer kapacitetsstarka fordon som tar fler resenärer



Beskrivning

Åtgärden är att öka fordonskapaciteten för de linjer där efterfrågan så kräver. Avser en utveckling från dagens 18 m bussar.

Behov och funktion

Åtgärden är ett resurseffektivt sätt att åtgärda kapacitetsbrister.

Utredningsbehov

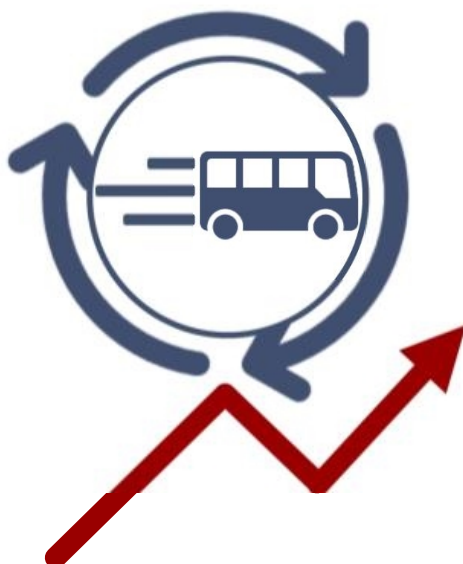
Åtgärden behöver utredas vidare i åtgärdsvals- och investeringsprocess. Längre fordon kräver utredning tillsammans med väghållarna.

7

Nivå 1

Radiell expressbuss

Utökat turutbud på befintliga expressbusslinjer



Beskrivning

Åtgärden är att öka turutbudet med upp till 5 minuters turtäthet i maxtimmen för de linjer där efterfrågan så kräver.

Behov och funktion

Åtgärden är ett resurseffektivt sätt att minska kapacitetsbrister där systemet tillåter. Bidrar till ökad resurseffektivitet och ökad konkurrenskraft genom ökad turtäthet.

Utredningsbehov

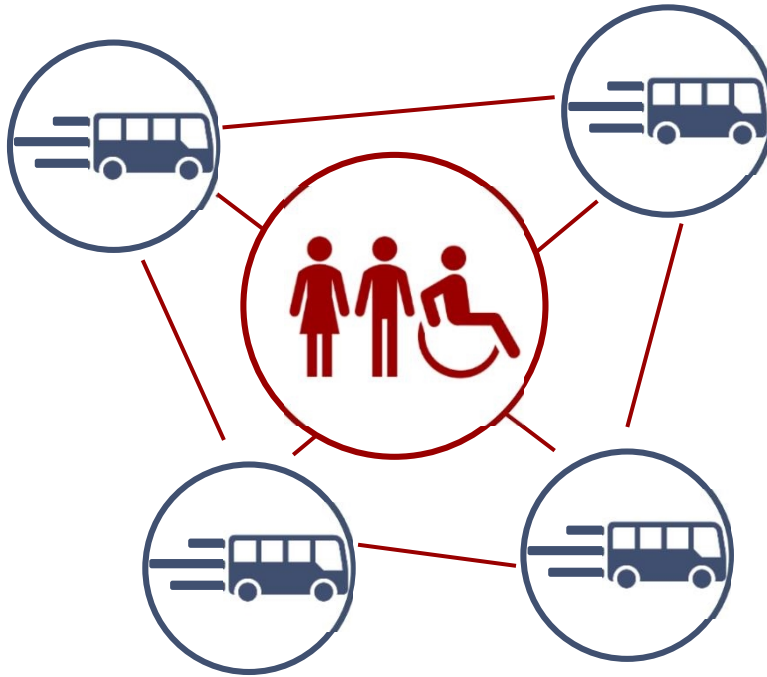
Det behöver utredas hur trafiken kan inrymmas på berörda terminaler.

8

Nivå 1

Radiell expressbuss

Framkomlighetsförbättrande åtgärder för befintlig radiell expressbusstrafik



Beskrivning

Åtgärden innebär att genomföra framkomlighetsförbättrande åtgärder på befintliga, planerade och nya- expressbusslinjer så att målstandard för framkomlighet, regularitet och punktlighet kan nås.

Behov och funktion

Åtgärden ger kortare och mer pålitliga restider och kan minska driftskostnaderna för busstrafiken. Den bidrar till reducerad belastning i bussterminaler på grund av minskat behov av tidsreglering. Den minskar även belastningen på depåer genom reducerat fordonssbehov för samma trafikuppgift. Åtgärden gör expresslinjerna attraktivare och har därför en avlasta effekt på tunnelbanan särskilt i dess mer centrala delar. Åtgärden bidrar till ett mer resurseffektivt och attraktivt kollektivtrafiksystem.

Utredningsbehov

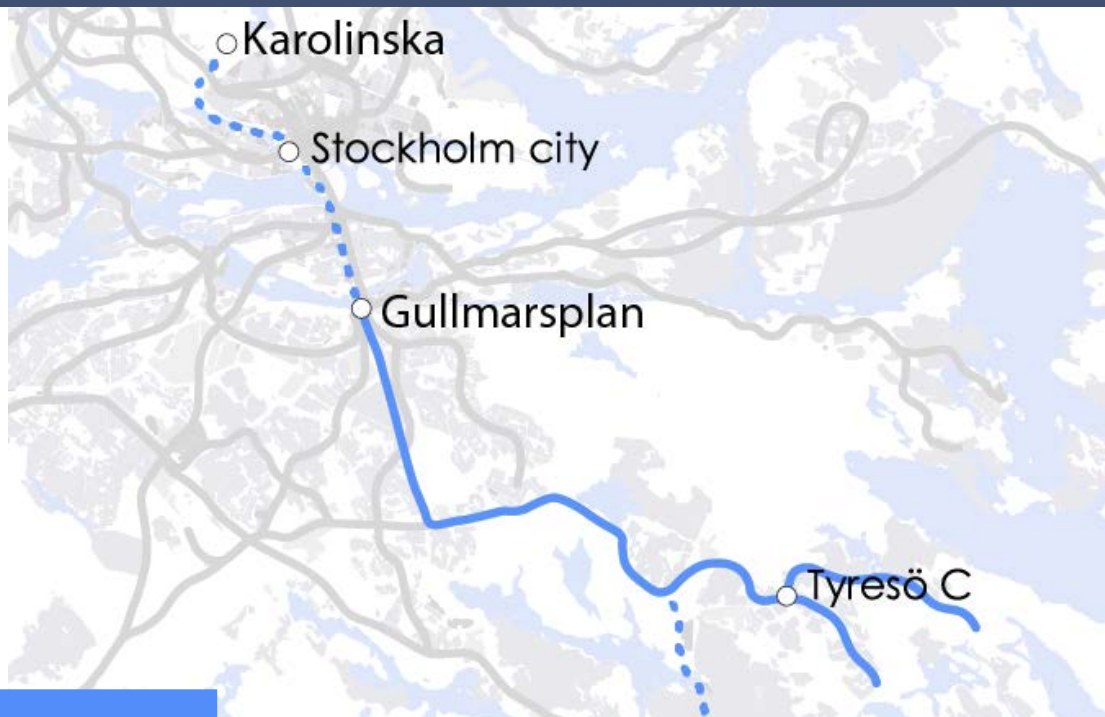
Arbete med att utreda och genomföra framkomlighetsförbättrande åtgärder pågår bl.a. inom ramen för ÅVS Stombuss och Gemensam handlingsplan för framkomlighet 2017-2021 och behöver fortsätta.

9

Nivå 1

Radiell expressbuss

Förändring av befintliga expressbussar från Tyresö till City och Karolinska samt ny gren till Brandbergen



Beskrivning

Åtgärden är att dagens expressbuss från Tyresö (linje 873 % 875) förlängs från Gullmarsplan till Cityterminalen och vissa turer till Karolinska. Därtill utveckling av ny expressbussgren till Brandbergen via Vendelsö och Trollbäcken (linje 807) med slut vid Cityterminalen.

Behov och funktion

Åtgärden bidrar till att minska restiderna mellan Tyresö/nordöstra Haninge och City/Karolinska samt till att avlasta Gullmarsplans bussterminal och tunnelbanan mellan Gullmarsplan och City.

Utreddningsbehov

Framkomlighetsåtgärder har utretts på hela sträckan Tyresö-City-Karolinska och fördjupade utredningar rörande Nynäsvägen pågår. Framkomlighetsåtgärder har även studerats på Gudöbroleden, sträckan Vendelsö - Trafikering behöver utredas vidare mer i detalj, då endast en del av trafiken bör gå hela vägen till Karolinska och en del kan vända i City. Förutsättningarna att trafikera Cityterminalen behöver klargöras, likaså vändmöjligheterna vid Karolinska.

10

Nivå 2

Radiell expressbuss

Förlängning av befintlig expressbuss från Norrtälje till City



Beskrivning

Dagens buss 676 från Norrtälje flyttas från att gå till Tekniska högskolan till att gå till Cityterminalen via Norra länken och Klarastrandsleden enligt planeringskriterier för radiell expressbuss. Linjen ska erbjuda bytesfunktion i Arninge (byte till Roslagsbanan och expressbuss), Roslags Näsby och Danderyds sjukhus (byte till tunnelbanan och expressbuss). Linjen kompletteras med direktbuss från Norrtälje till Solna och Karolinska.

Behov och funktion

Åtgärderna innebär kortare restider mellan Norrtälje och Stockholms City och avlastar tunnelbanans röda linje.

Utredningsbehov

Framkomlighet, sträckningsval och hållplatslägen behöver utredas vidare längs de nya delarna av sträckorna, likaså terminalfunktionen i Cityterminalen.

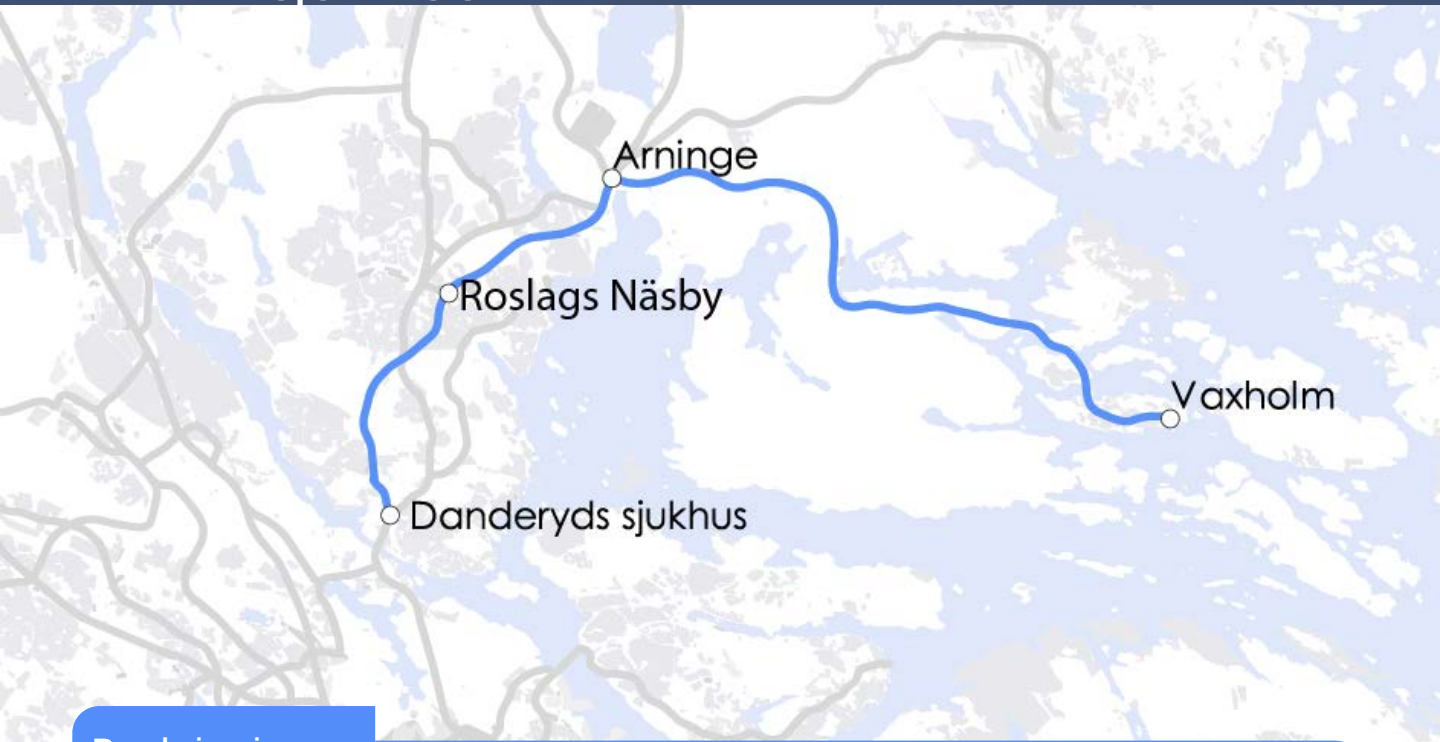
Framkomlighetåtgärder på delen Danderyds Sjukhus-Universitetet har redan utretts.

11

Nivå 2

Radiell expressbuss

Befintlig radiell expressbuss från Vaxholm avkortas till Danderyds sjukhus



Beskrivning

Dagens radiella expressbuss Vaxholm-Tekniska högskolan avkortas till Danderyds sjukhus. Linjen kompletteras med direktbuss från Vaxholm till Solna och Karolinska. En förutsättning för linjens avkortande är inrättande av en direkt båtlinje Vaxholm-Strömkajen.

Behov och funktion

Expressbussen angör Arninge (bytesfunktion till Roslagsbanan och tvärgående stombuss) och Roslags Näsby (motorvägshållplats med byte till tvärgående stombuss) samt Danderyds sjukhus (bytesfunktion till tunnelbanans röda linje). Åtgärds paketet ger kortare restider från Vaxholm till City, Solna och Karolinska. För att linjen ska få en god systemfunktion är det viktigt att erbjuda goda bytesfunktioner i Arninge, Täby och Danderyd.

Utredningsbehov

Framkomlighetåtgärder på delen Vaxholm-Arninge har redan utretts.

12

Nivå 2

Radiell expressbuss

Utveckling av radiella expressbussar från Hemmesta, Stavsås och Brunn till Slussen



Beskrivning

Befintlig linje 474 från Slussen till Värmdö utvecklas med nya direkta linjer/grenar till Hemmesta, Gustavsberg, Stavsås och Brunn (linje 428-440). Det innebär att grenen till Hemmesta ej kör via Gustavsbergs centrum. Grenen från Gustavsberg föreslås starta i Mölnvik och passerar därefter Gustavsbergs centrum.

Behov och funktion

Åtgärden ger förkortade restider från stora delar av Värmdö kommun till centrala Stockholm samt avlastar ett trängselutsatt radiellt vägnät. En god bytesfunktion i Nacka C till tunnelbana bör säkerställas.

Utredningsbehov

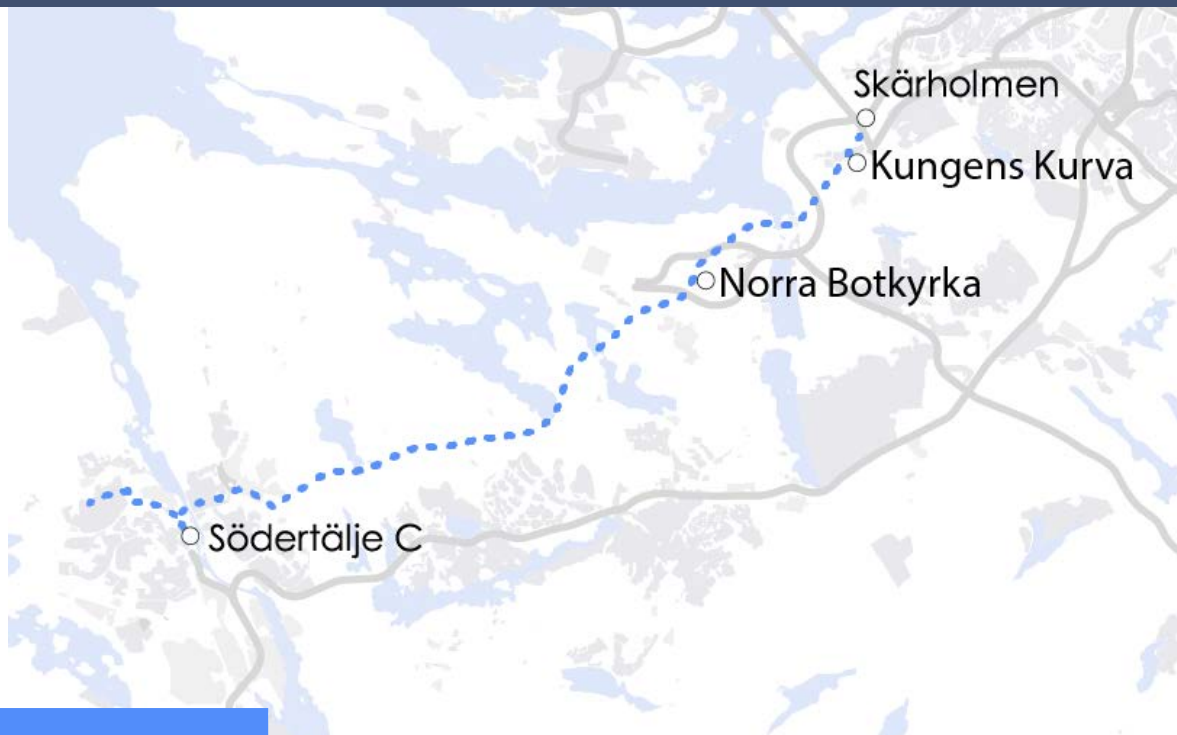
Förslagets effekter och konsekvenser behöver utredas mer i detalj, likaså behov av översyn av övrigt linjenät. Detta inbegriper även att utreda förutsättningarna för och behovet av förbättrade kopplingar lokalt i Värmdö. Framkomlighetsåtgärder längs dagens linje 474 i bland annat Gustavsberg har tidigare utretts. Behov av åtgärder längs övriga sträckor behöver utredas, likaså bytesfunktion i Värmdö marknad samt Mölnvik.

13

Nivå 2

Radiell expressbuss

Utveckling av radiell expressbuss från Södertälje- Skärholmen



Beskrivning

Åtgärden är att på sträckan Södertälje-Norra Botkyrka-Kungens Kurva-Skärholmen utveckla dagens busstrafik (linje 748 och 749) till en ny expressbusslinje som kompletteras med en direktbusslinje till Liljeholmen.

Behov och funktion

Åtgärden ger stärkt kollektivtrafik och kortare restider i många relationer i stråket och särskilt mellan de båda regionala stadskärnorna Södertälje och Skärholmen/Kungens Kurva. Åtgärden ger möjlighet till ökad kapacitet i ett stråk med trängsel och hög andel resande med bil. Goda bytesfunktioner i Södertälje C och Norra Botkyrka till lokala busslinjer är viktigt för linjens systemfunktion. Linjen innebär en stärkt arbetsmarknadsfunktion i hela stråket samt bedöms avlasta pendeltåget.

Utredningsbehov

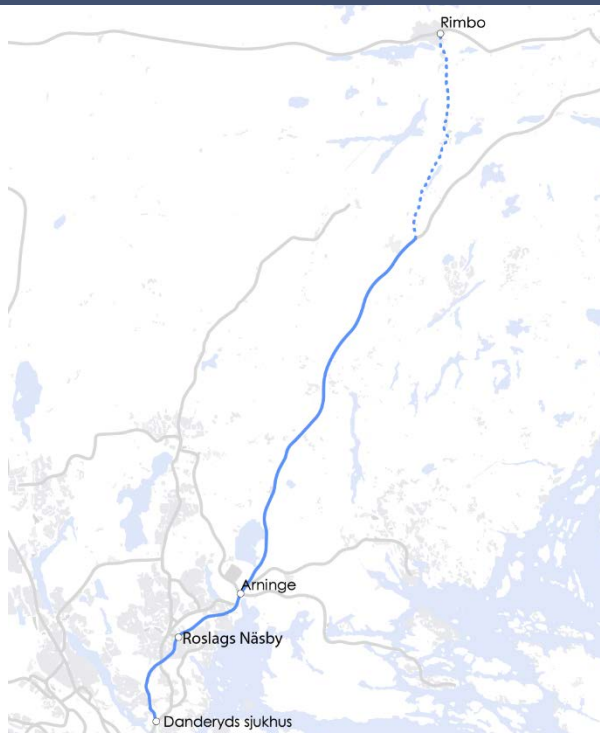
Det behöver utredas om linjen eventuellt bör utgöras av två linjer, dels Södertälje-Skärholmen (expressbusslinje), dels Södertälje-Liljeholmen (direktlinje). Hållplatslägen och behov av framkomlighetsåtgärder i hela stråket behöver utredas vidare, likaså eventuella behov av justeringar i omgivande bussnät för stärkt systemfunktion och bättre byten.

14

Nivå 2

Radiell expressbuss

Utveckling av radiell expressbuss Rimbo-Danderyds sjukhus



Beskrivning

Åtgärden är att utveckla dagens busstrafik (linje 639) från Stockholm till Rimbo till en ny radiell expressbuss Rimbo-Arninge-Täby-Danderyds sjukhus.

Behov och funktion

För att åtgärden ska få en god systemfunktion är det viktigt att säkerställa goda bytesfunktioner i Arninge, Täby C/Roslags Näsby samt Danderyds sjukhus.

Utredningsbehov

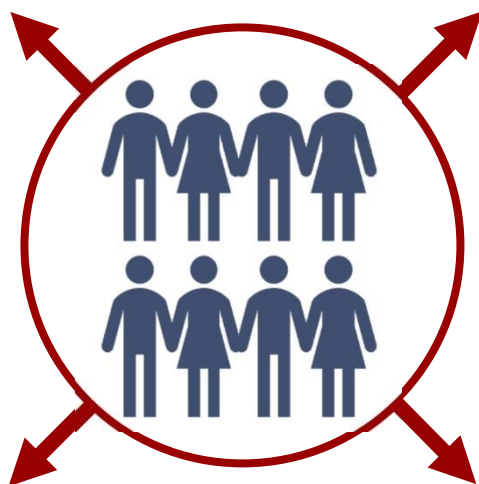
Framkomlighetsåtgärder och sträckningsval lokalt i Rimbo behöver utredas vidare.

15

Nivå 1

Tvärgående expressbuss

Mer kapacitetsstarka fordon som tar fler resenärer



Beskrivning

Åtgärden är att öka fordonskapaciteten för de linjer där efterfrågan så kräver. Avser en utveckling från dagens 18 m bussar.

Behov och funktion

Åtgärden är ett resurseffektivt sätt att åtgärda kapacitetsbrister.

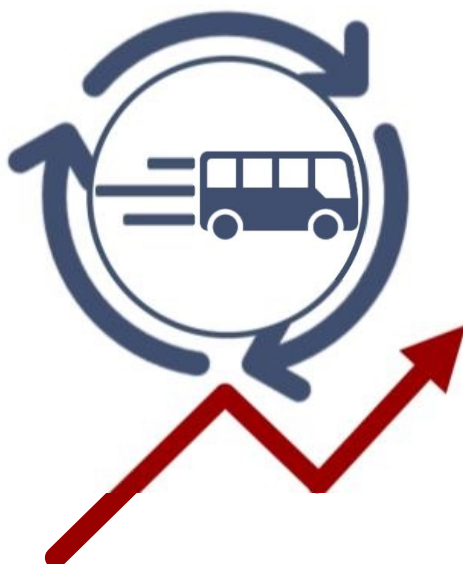
Utredningsbehov

Åtgärden behöver utredas vidare i åtgärdsvals- och investeringsprocess. Längre fordon kräver utredning tillsammans med väghållarna.

16

Nivå 1

Tvärgående expressbuss Ökad turtäthet på befintliga expressbussar



Beskrivning

Åtgärden är att öka turutbudet med upp till 5 minuters turtäthet i maxtimmen för de linjer där efterfrågan så kräver.

Behov och funktion

Åtgärden är ett resurseffektivt sätt att minska kapacitetsbrister där systemet tillåter. Bidrar till ökad resurseffektivitet och ökad konkurrenskraft genom ökad turtäthet.

Utredningsbehov

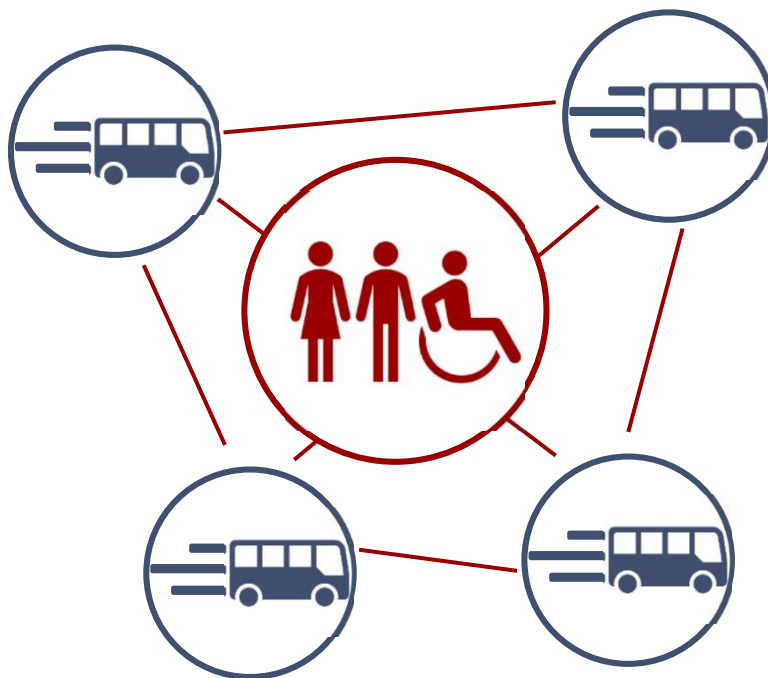
Det behöver utredas hur trafiken kan inrymmas på berörda terminaler.

17

Nivå 1

Tvärgående expressbuss

Framkomlighetsförbättrande åtgärder för befintlig tvärgående expressbusstrafik



Beskrivning

Åtgärden är att genomföra framkomlighetsförbättrande åtgärder på befintliga, planerade och nya expressbusslinjer så att målstandard för framkomlighet, regularitet och punktlighet kan nås.

Behov och funktion

Åtgärden ger kortare och mer pålitliga restider och kan minska driftskostnaderna för busstrafiken. Den bidrar till reducerad belastning i bussterminaler på grund av minskat behov av tidsreglering. Den minskar även belastningen på depåer genom reducerat fordonsbehov för samma trafikuppgift. Åtgärden gör expresslinjerna attraktivare och har därför en avlasta effekt på tunnelbanan särskilt i dess mer centrala delar. Åtgärden bidrar till ett mer resurseffektivt och attraktivt kollektivtrafiksystem.

Utredningsbehov

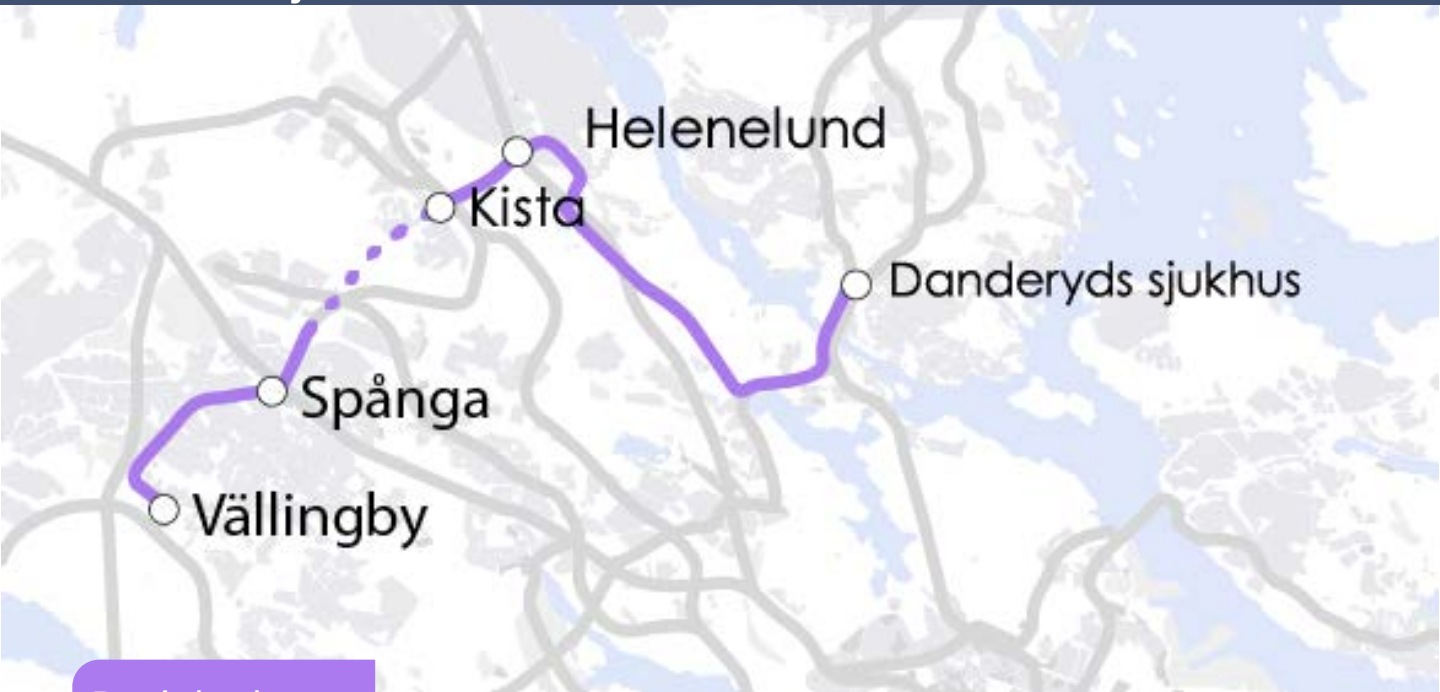
Arbete med att utreda och genomföra framkomlighetsförbättrande åtgärder pågår bl a inom ramen för ÅVS Stombuss och *Gemensam handlingsplan för framkomlighet 2017-2021* och behöver fortsätta.

18

Nivå 2

Tvärgående expressbuss

Utveckling av befintliga tvärgående expressbuss Vällingby-Kista-Danderyds sjukhus



Beskrivning

Åtgärden innebär att befintliga stombusslinjer (linje 178 och 179) sammanfogas till en linje Vällingby-Spånga-Rinkeby-Kista-Danderyds sjukhus och ges en rakare och kortare sträckning. Linjen kompletteras med direkttrafik på Förbifart Stockholm mellan Vällingby och Kista.

Behov och funktion

Åtgärden kopplar samman tyngdpunkten Vällingby med Johannelund (byte till expressbussar i Förbifart Stockholm), Spånga (byte till pendeltåg), Tensta, Kista (byte till tunnelbana), Helenelund (byte till pendeltåg/regionaltåg) samt Danderyds sjukhus. Åtgärden bidrar med avlastning av befintligt vägnät. Åtgärden kompletteras med direkttrafik på förbifart Stockholm.

Utredningsbehov

En sträckningsstudie har genomförts för sträckan Vällingby-Helenelund inom ramen för ÅVS Stombuss. Framkomlighetsåtgärder har studerats på sträckan Helenelund-Kista inom ramen för program Tvärbanans Kistagren. Framkomlighetsåtgärder på sträckan Helenelund-Danderyds sjukhus har studerats inom ramen för ÅVS Stombuss. En stråkstudie för att identifiera framkomlighetsåtgärder på sträckan Vällingby-Kista planeras genomföras under 2021/2022 inom ramen för ÅVS Stombuss. Linjen ersätter stomnätplanens linje K.

19

Nivå 1

Tvärgående expressbuss

Utveckling av tvärgående expressbuss
Danderyds sjukhus-Spånga



Beskrivning

Åtgärden innebär att dagens linje 157 utvecklas till en tvärgående expressbuss Danderyds sjukhus-Spånga.

Behov och funktion

Linjen ökar tillgänglighet och resande på tvären och kopplar ihop Danderyd med Bergshamra, Ulriksdal, Madendalen, Ursvik, Rinkeby och Spånga och avlastar det radiella resandet med pendeltåg, tvärbana och tunnelbana. Linjen ger kollektivtrafiksörjning av den nya bebyggelsen i Madendalen. I Ulriksdal ska linjen erbjuda ny bytesfunktion till pendeltåg där en ny sydlig uppgång med koppling till Enköpingsvägen måste till.

Utredningsbehov

Framkomlighet, sträckningsval och hållplatslägen behöver utredas vidare längs hela sträckan, likaså möjligheten att öppna en sydlig uppgång i Ulriksdal. Det är även viktigt att säkerställa goda bytesfunktioner i Danderyd, Rinkeby och Spånga. Behov av förändringar i omgivande lokalbussnät med anledning av linjens inrättande behöver utredas.

20

Nivå 2

Tvärgående expressbuss

Utveckling av tvärgående expressbuss
Karolinska-Solna-Sundbyberg-Hässelby
villastad

Hässelby Villastad

Vällingby

Sundbyberg C

Solna C

Karolinska

Beskrivning

Åtgärden innebär utveckling av dagens linje 113 till en tvärgående expressbuss Karolinska-Solna C-Sundbyberg-Beckomberga-Vällingby-Hässelby villastad.

Behov och funktion

Åtgärden kan ta ett stort resande särskilt i stråket Karolinska-Sundbyberg och avlasta ett vägnät med mycket trängsel. Åtgärden avlastar bytespunkten Johannelund/Vinsta (genomgående trafik istället för vändande). Åtgärden ger kortare restider i ett antal relationer längs stråket, inte minst till och från Sundbyberg, Solna C och Karolinska. Linjen berör stora pågående och framtida utvecklingsområden i Hagastaden, Solna, Mariehäll och Bromma flygplats samt avlastar tunnelbanan och pendeltåget. Linjen ger även Beckomberga kollektivtrafikförsörjning. Linjen ersätter stomnätplanens linje E.

Utreddningsbehov

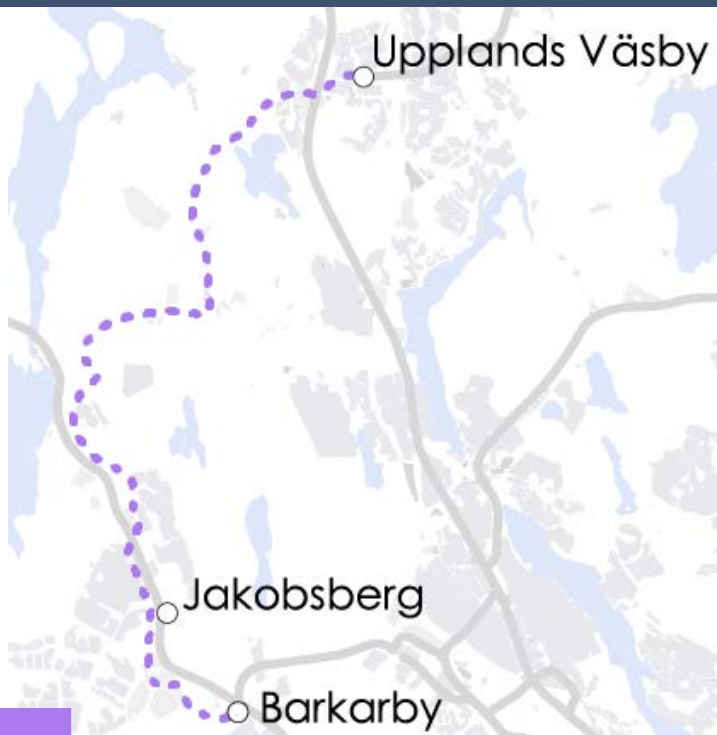
Sträckning mellan Karolinska-Vällingby har utretts inom ramen för ÅVS Stombuss återstår att utreda framkomlighetsåtgärder på hela sträckan, likaså behov av förändringar på omgivande lokal busstrafik.

21

Nivå 2

Tvärgående expressbuss

Utveckling av tvärgående expressbuss
Barkarby-Kallhäll-Upplands Väsby



Beskrivning

Åtgärden är en utveckling av dagens linje 560 till en tvärgående expressbusslinje Barkarby-Jakobsberg-Kallhäll-Upplands Väsby.

Behov och funktion

Åtgärden ger kortare restid mellan regionala stadskärnorna Jakobsberg/Barkarby och Arlanda/Märsta och ger ökad tillgänglighet till den regionala stadskärnan. Linjen bidrar till ett mer attraktivt kollektivtrafiksystem och en mer sammanhållen region och minskar dessutom behovet av vinkelresor. Linjen ersätter del av linje H i stomnätplanen.

Utredningsbehov

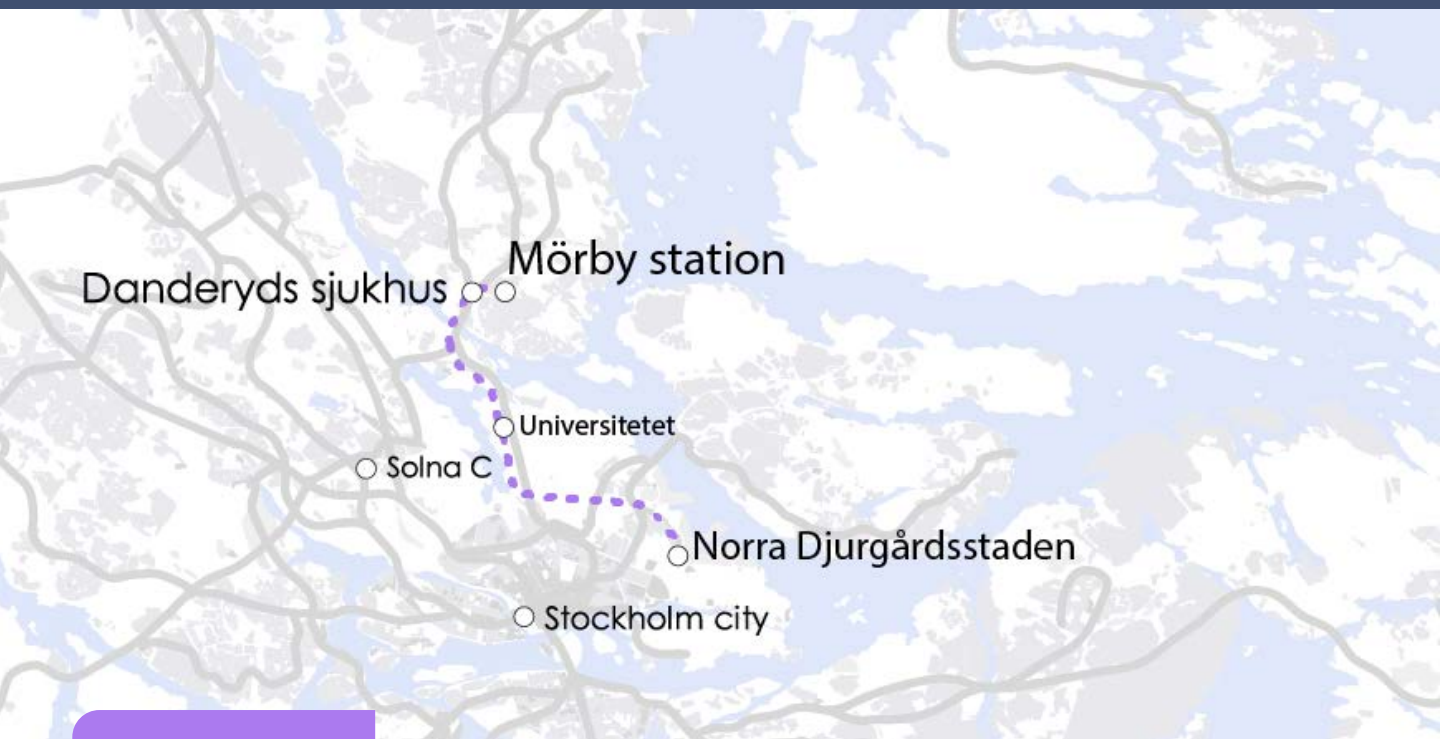
Sträckningsval är utrett Barkarby-Kallhäll samt inom Väsby. Framkomlighetsåtgärder längs hela sträckan behöver utredas, likaså behov av justeringar i omgivande linjenät. Viktigt säkerställa god bytesfunktion till pendeltåget i Upplands Väsby samt överväga behov av passning till och från pendeln till Arlanda. Linjen ersätter stomnätplanens linje H.

22

Nivå 2

Tvärgående expressbuss

Ny tvärgående expressbuss Mörby-
Danderyds sjukhus-Norra Djurgårdsstaden



Beskrivning

Åtgärden är en ny expressbuss mellan Mörby - Danderyds sjukhus - Norra Djurgårdsstaden via Universitetet och Norra länken.

Behov och funktion

Åtgärden kopplar samman Norra Djurgårdsstaden med Universitetet och Nordostsektorn i länet och innebär kortare restider i dessa relationer samt avlastar ett vägnät med mycket trängsel. Om linjen angör Ropsten ökar tillgängligheten även till Lidingö mot Universitet och Nordost. Linjen avlastar även tunnelbanans röda linje och minskar behovet av vinkelresor.

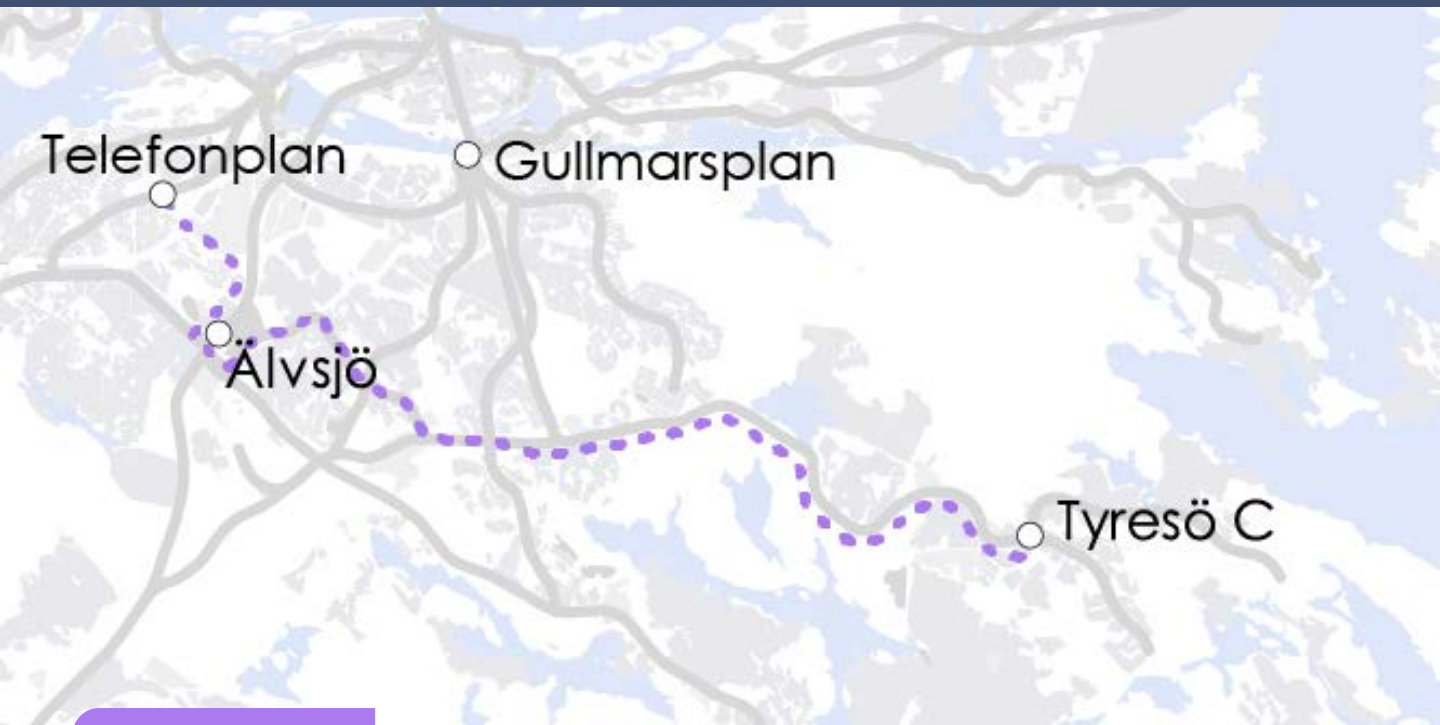
Utreddningsbehov

Framkomlighet i Norra länken samt i Norra Djurgårdsstaden måste utredas, likaså sträckningsval för expressbussen i Norra Djurgårdsstaden.

23

Nivå 2

Tvärgående expressbuss Utveckling av tvärgående expressbuss Tyresö-Älvsjö-Telefonplan



Beskrivning

Åtgärden innebär en utveckling av linje 803 till en tvärgående expressbusslinje från Tyresö via Norra Sköndal till Älvsjö och Telefonplan.

Behov och funktion

Åtgärden kopplar samman Tyresö med Norra Sköndal, Hökarängen, Bandhagen, Älvsjö med Telefonplan. Åtgärden innebär en förstärkt tvärkoppling i stråk med potential för ökat kollektivtrafikresande och avlastar de radiella kollektivtrafikstråken och minskar behovet av vinkelresor.

Utredningsbehov

Sträckningsval mellan Älvsjö och Telefonplan bör utredas, likaså framkomlighet, terminalkapacitet och hållplatslägen mellan Hökarängen och Telefonplan. Särskilt viktigt med god bytesfunktion till pendeltåg och framtida Spårväg Syd i Älvsjö

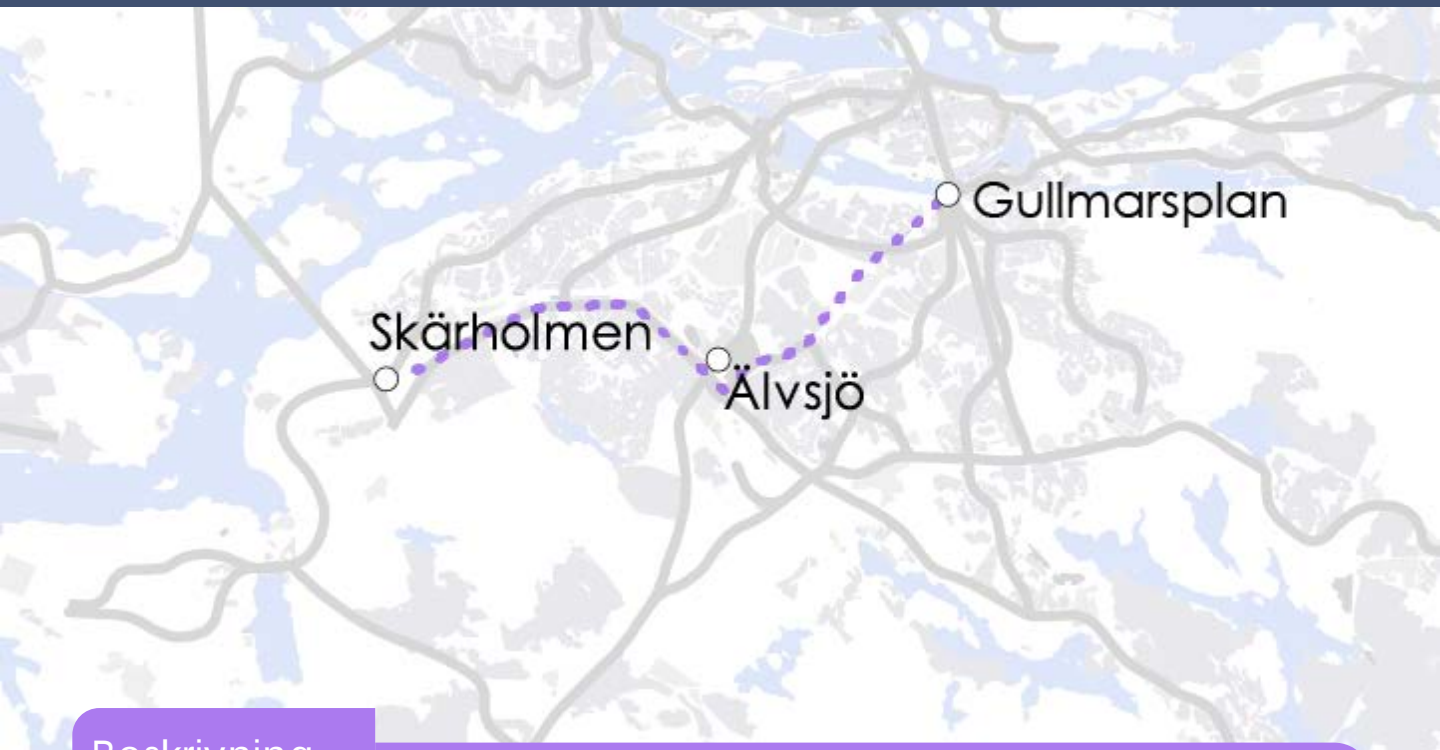
24

Nivå 2

Tvärgående expressbuss

Ny tvärgående expressbuss

Skärholmen-Älvsjö-Gullmarsplan



Beskrivning

Åtgärden är en ny tvärgående expressbuss från Skärholmen till Gullmarsplan via Älvsjö.

Behov och funktion

Expressbussen innebär förstärkt tvärkoppling i ett stråk med trängsel och avlastar berört vägnät i området. Linjen är främst aktuell i ett tidsperspektiv innan Spårväg Syd genomförs mellan Skärholmen och Älvsjö. Linjen ersätter delar av linje M i stomnätplanen.

Utredningsbehov

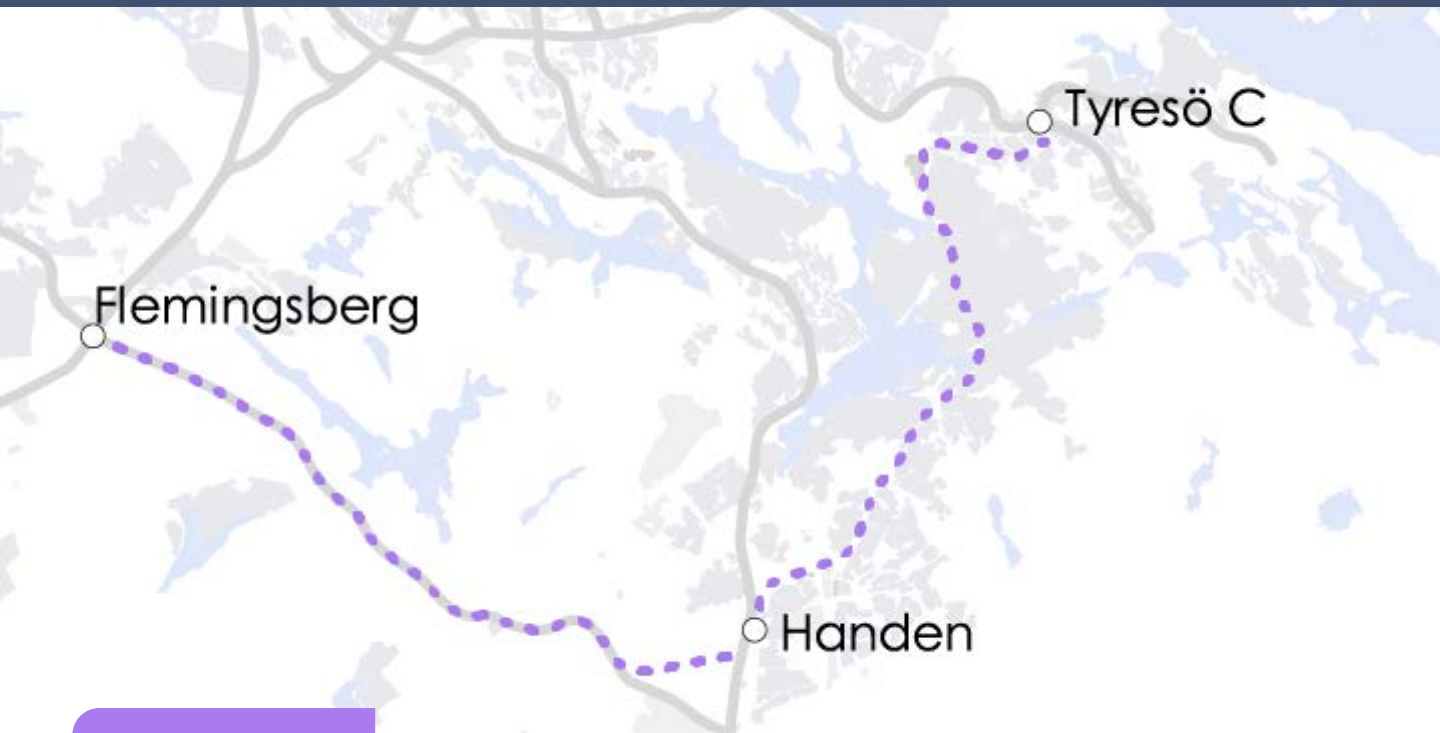
Åtgärden berörs av pågående utredningsarbete inom ramen för Stomlinje Söderort.

25

Nivå 2

Tvärgående expressbuss

Utveckling av tvärgående expressbuss
Tyresö-Handen-Flemingsberg



Beskrivning

Åtgärden är en utveckling av linje 865 till en tvärgående expressbuss mellan Tyresö-Handen-Flemingsberg.

Behov och funktion

Åtgärden innebär en förstärkt tvärkoppling och minskar behovet av vinkelresor och avlastar inte minst pendeltåget. Linjen kopplar samman de regionala stadskärnorna i Haninge och Flemingsberg genom kortare restider samt ökar kärnornas omland. Linjens sträckning mellan Handen och Flemingsberg är beroende av Tvärförbindelse Södertörn. Linjen ersätter del av linje J i stomnätsplanen.

Utreddningsbehov

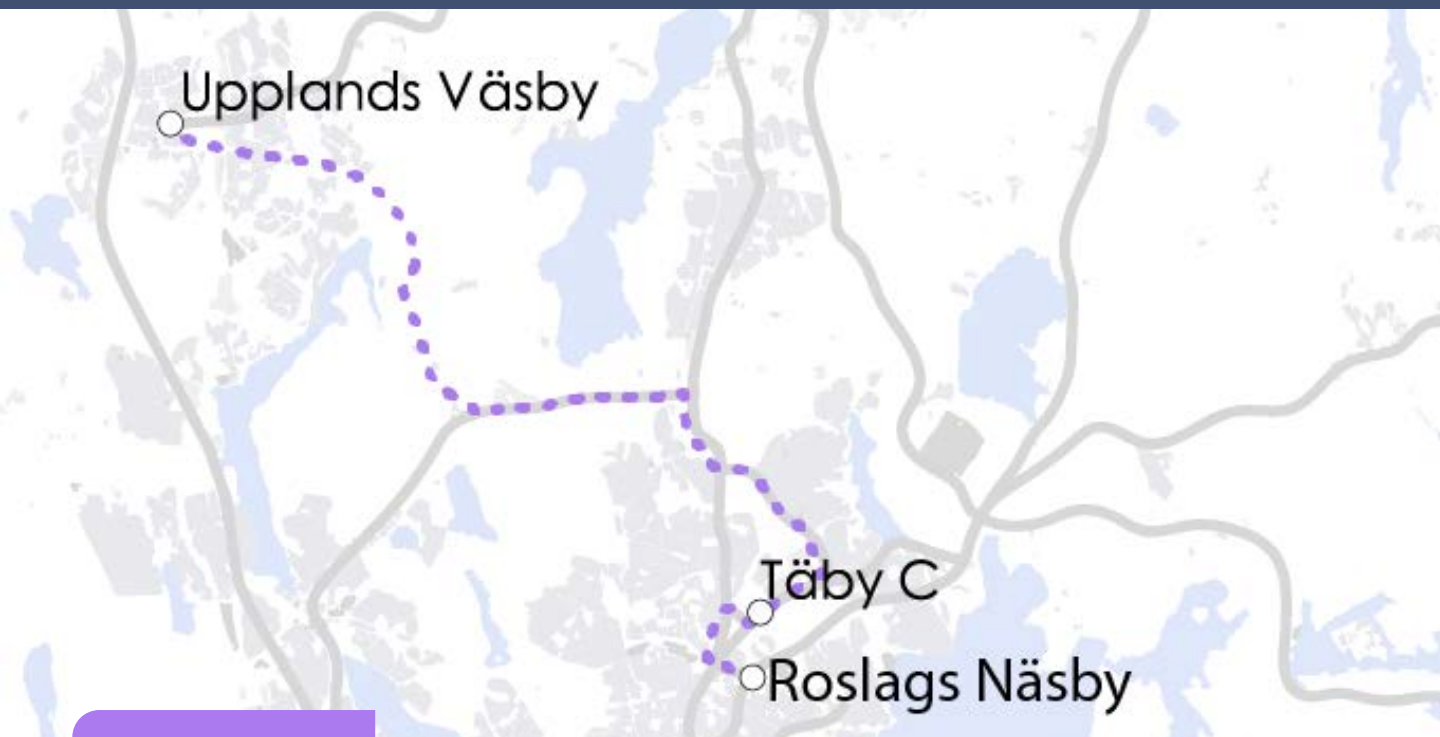
Sträckningsval har utretts på sträckan Tyresö-Handen inom ramen för ÅVS Stombuss. Framkomlighetsåtgärder har även utretts på Gudöbroleden mellan Vendelsö och Skrubba, men ännu inte genomförts. Behovet av framkomlighetsåtgärder behöver utredas även på övriga delar av sträckan. Linjens sträckning närmast Flemingsberg påverkas av Tvärförbindelse Södertörns utformning.

26

Nivå 3

Tvärgående expressbuss

Utveckling av tvärgående expressbuss
Roslags Näsby-Täby-Upplands Väsby



Beskrivning

Åtgärden är en utveckling av linje 684 till en tvärgående expressbuss Roslags Näsby - Täby C - Upplands Väsby.

Behov och funktion

Åtgärden ger kortare restid mellan regionala stadskärnan Täby/Arninge och Arlanda/Märsta och bidrar till en mer sammanhållen region. I Roslags Näsby ska bytesfunktion till expressbussar på E18 säkras. Bytesfunktion till båda Roslagsbanans grenar kan skapas i antingen Täby centrum eller Roslags Näsby.

Utredningsbehov

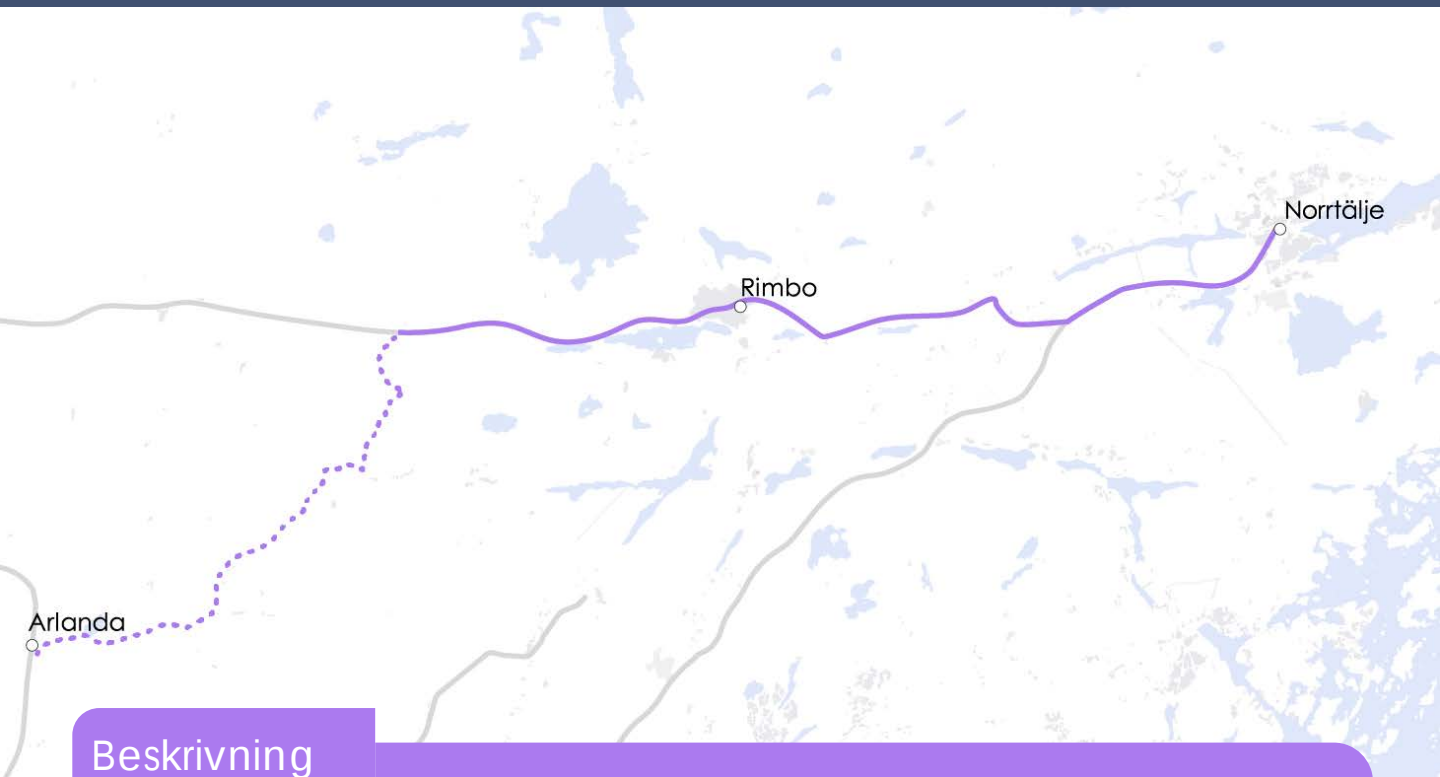
Framkomlighetsåtgärder längs hela sträckan behöver utredas, likaså behov av förändringar i annan busstrafik. Det är viktigt att säkerställa god bytesfunktion till pendeltåget i Upplands Väsby samt överväga behov av passning till och från pendeln till Arlanda.

27

Nivå 3

Tvärgående expressbuss

Ny tvärgående expressbuss Norrtälje-Arlanda



Beskrivning

Åtgärden är en ny tvärgående expressbuss Norrtälje-Rimbo-Arlanda

Behov och funktion

Åtgärden kopplar samman Norrtälje – Rimbo – Arlanda och innebär kortare restider och bytesfria resor i stråket. Linjen ökar tillgängligheten till den regionala stadskärnan Arlanda/Märsta och inte minst till arbetsplatsområdet på Arlanda.

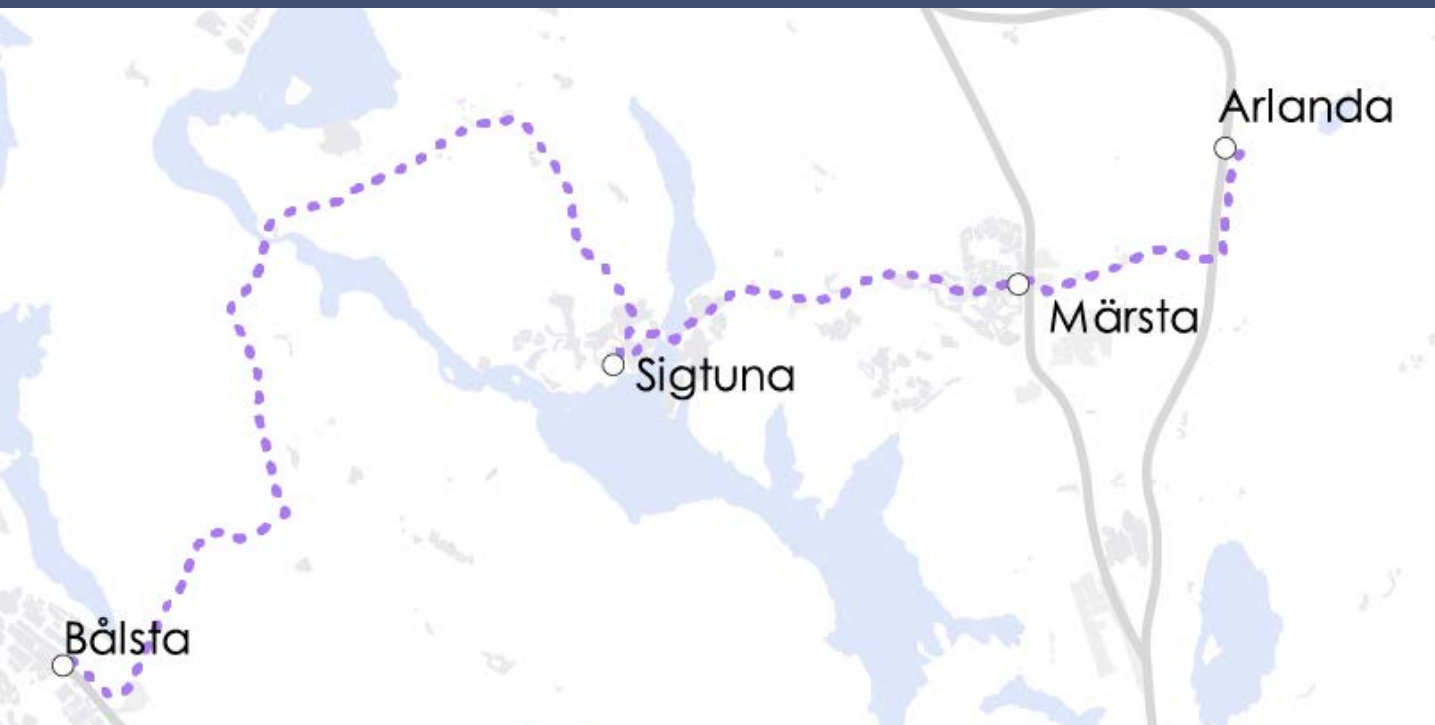
Utredningsbehov

Trafikering och behovet av eventuella framkomlighetsåtgärder längs sträckan behöver utredas, likaså behovet av förändringar i övrig busstrafik med anledning av linjens inrättande.

28

Nivå 3

Tvärgående expressbuss Utveckling av tvärgående expressbuss Bålsta-Arlanda



Beskrivning

Åtgärden är en utveckling av linje 579 till en tvärgående expressbuss Bålsta-Arlanda

Behov och funktion

Åtgärden kopplar samman Bålsta (regionaltåg) – Sigtuna – Märsta – Arlanda och innebär kortare resor och bytesfria resor i en rad relationer i stråket. Linjen ökar tillgängligheten till den regionala stadskärnan Arlanda/Märsta och inte minst till arbetsplatsområdet på Arlanda.

Utreddningsbehov

Trafikering och behovet av eventuella framkomlighetsåtgärder längs sträckan behöver utredas, likaså behovet av förändringar i övrig busstrafik med anledning av linjens inrättande.

29

Nivå 3

Tvärgående expressbuss

Utveckling av tvärgående expressbuss
Nykvarn-Södertälje-Östertälje



Beskrivning

Åtgärden är en utveckling av linje 780 till en radiell expressbuss Nykvarn-Södertälje-Östertälje.

Behov och funktion

Åtgärden ger kortare restider och en mer attraktiv kollektivtrafik mellan Nykvarn och olika delar i Södertälje och med anslutning i pendeltåget i Östertälje. Linjen ersätter del av linje O i stomnätplanen.

Utreddningsbehov

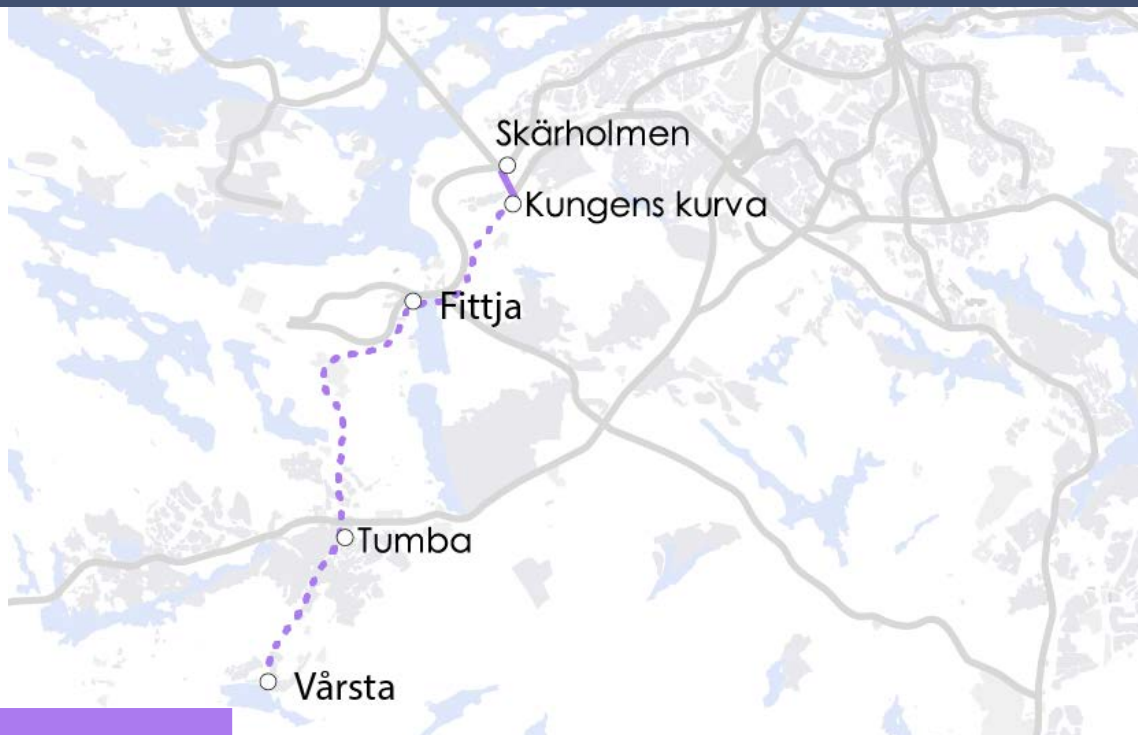
Sträckningsstudie för att studera sträckningsval längs sträckan pågår inom ramen för ÅVS Stombuss. Därefter behöver framkomlighetsåtgärder studeras. Behov av förändringar i berört omgivande lokalbussnät med anledning av linjens inrättande behöver utredas

30

Nivå 3

Tvärgående expressbuss

Utveckling av tvärgående expressbuss
Vårsta-Tumba-Fittja-Skärholmen



Beskrivning

Åtgärden är en utveckling av linjerna 707, 708, 737 och 738 till en tvärgående expressbuss Vårsta-Tumba-Eriksberg-Alby-Fittja-Kungens Kurva-Skärholmen. Linjen behöver kompletteras med lokala linjer.

Behov och funktion

Åtgärden ger kortare restider med förbättrade resmöjligheter och kopplar samman både södra och norra Botkyrka med västra Huddinge och sydvästra Stockholm och med den regionala stadskärnan Skärholmen-Kungens Kurva. Linjen möjliggör för byten i Tumba (till pendeltåg) och i Fittja (expressbuss och tunnelbana). Åtgärden ger en förbättrad kollektivtrafiksäkerhet av stadsutvecklingsområdet Södra Porten i Eriksberg. Åtgärden avlastar även pendeltåget i belastat snitt.

Utreddningsbehov

Sträckningsval längs hela sträckan behöver utredas, likaså framkomlighetsåtgärder. Möjlighet till gen busslänk mellan Alby och Fittja behöver särskilt studeras. Behov av förändringar i omgivande lokalbussnät med anledning av linjens inrättande behöver utredas.

31

Nivå 2

Tvärgående expressbuss

Ny tvärgående expressbuss Kungens Kurva – Barkarby-Sollentuna



Beskrivning

Åtgärden är ny tvärgående expressbusstrafik Kungens Kurva – Skärholmen – Barkarby – Sollentuna via Förbifart Stockholm när denna öppnas för trafik.

Behov och funktion

Utvecklad busstrafik i förbifarten bedöms ge kortare restider och kopplar samman målpunkter i Södra Stockholm med målpunkter på norra länshalvan. Linjen ersätter del av linje J i stomnätsplanen.

Utredningsbehov

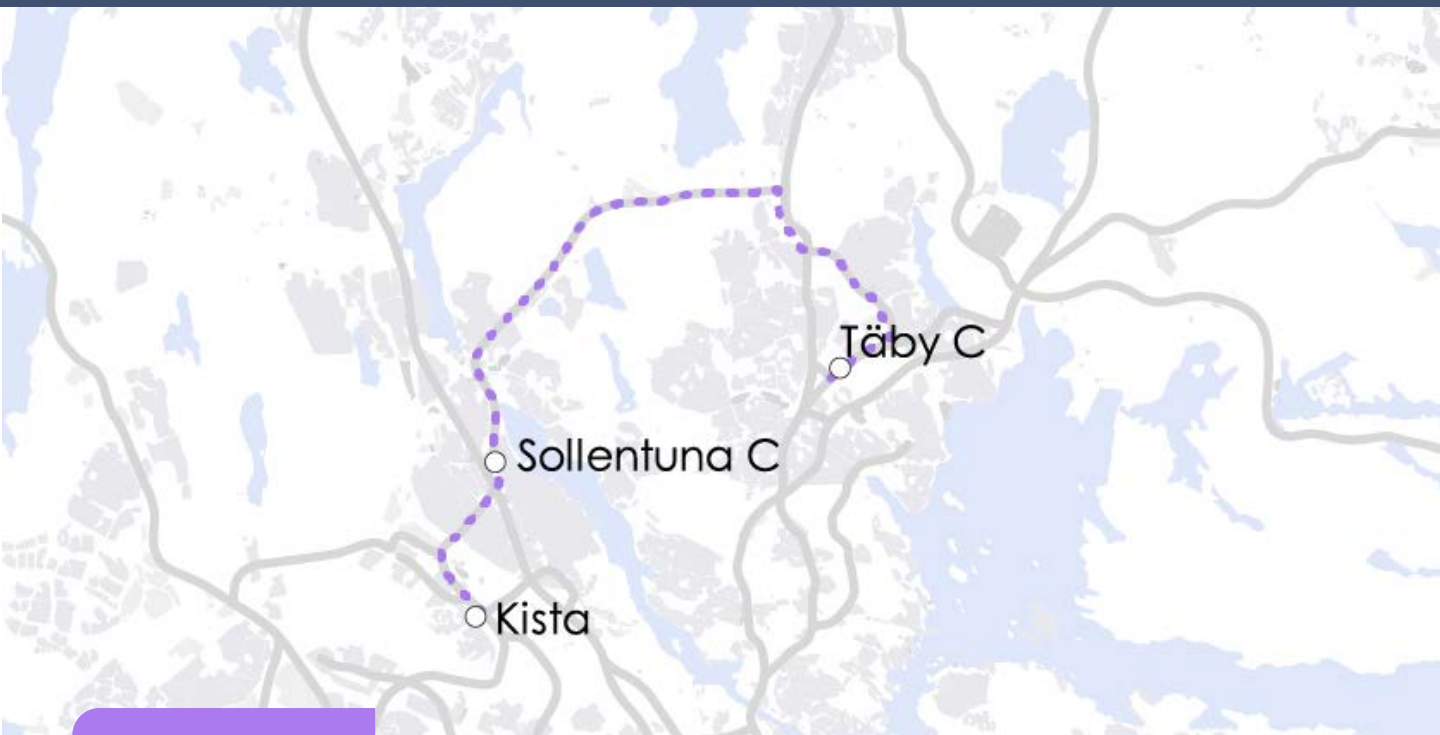
I analysarbetet med kollektivtrafikplanen har antagits expressbussar mellan Kungens Kurva - Skärholmen – Barkarby (del av linje J i stomnätsplanen). Ytterligare linjer kan dock vara aktuella och behöver prövas.

32

Nivå 2

Tvärgående expressbuss

Ny tvärgående expressbuss Kista – Sollentuna – Täby



Beskrivning

Åtgärden är ny tvärgående expressbusstrafik Kista - Sollentuna – Täby

Behov och funktion

Utvecklad busstrafik i förbifarten bedöms ge kortare restider och kopplar samman målpunkter i tvärled på norra länshalvan. Linjen ersätter del av linje J i stamnätsplanen.

Utredningsbehov

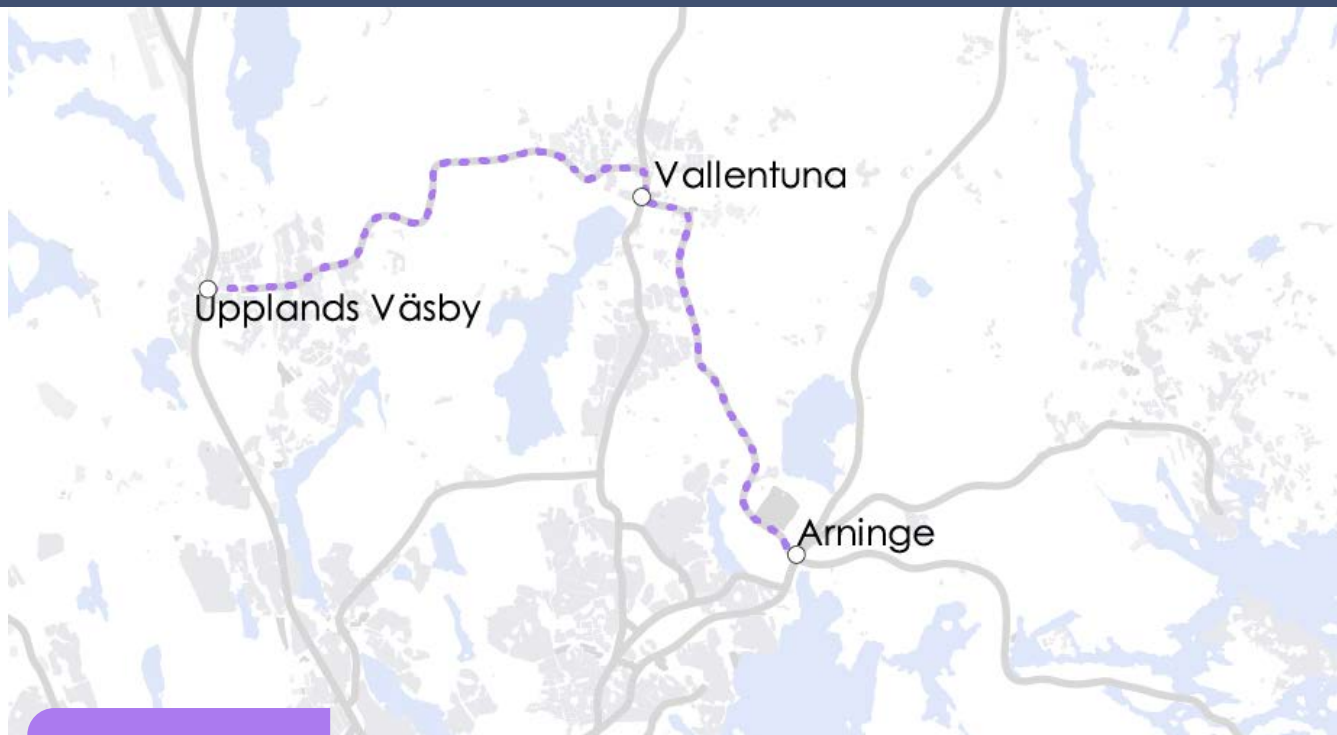
Sträckningsutredning på del av sträckan i Täby pågår. Utredningar kring framkomlighet och behov av anpassning av annan busstrafik behöver också utredas.

33

Nivå 2

Tvärgående expressbuss

Utveckling av tvärgående expressbuss
Arninge – Vallentuna – Upplands Väsby



Beskrivning

Åtgärden är en utveckling av linje 524 till en tvärgående expressbusstrafik Arninge – Vallentuna – Upplands Väsby.

Behov och funktion

Åtgärden ger kortare restider mellan den regionala stadskärnan Täby/Arninge och den regionala stadskärnan Arlanda/Märsta med bytesfunktion till Ostkustbanan i Upplands Väsby. Förbindelsen startar i bytespunkten i Arninge vilket ger kopplingar även från Vaxholm, Österåker och Norrtälje mot Upplands Väsby. Linjen ersätter del av linje H i stomnätplanen.

Utredningsbehov

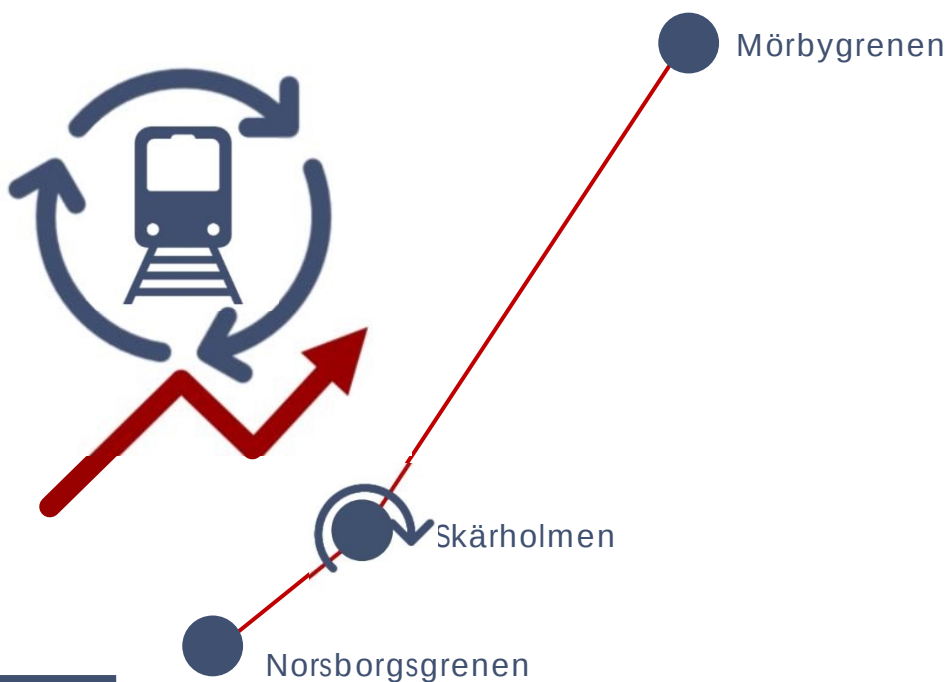
Sträckningsstudie har genomförts inom ramen för ÅVS Stombuss. För närvarande pågår utredningar om förbättrad framkomlighet längs sträckan inom ramen för ÅVS Stombuss och i samverkan med Trafikverkets ÅVS för stråket Vallentuna-Arninge.

34

Nivå 1

Tunnelbana

Ökat turutbud på Mörbygrenen och Norsborgsgrenen fram till Skärholmen, inklusive nytt vändspår i Skärholmen



Beskrivning

Åtgärden innebär omfördelning av trafiken på tunnelbanans röda linje, med ökad trafik på Norsborgsgrenen fram till Skärholmen respektive mot Mörby centrum samt ett nytt vändspår i Skärholmen för att möjliggöra detta.

Behov och funktion

För att bättre anpassa utbudet efter det ökande resandet med Norsborgsgrenen behöver utbudet på röd linje omfördelas, vilket ger fler turer på Norsborgsgrenen fram till Skärholmen och på Mörbygrenen. Åtgärden förutsätter ett nytt vändspår i Skärholmen.

Utredningsbehov

Ett vändspår i Skärholmen ingår i Sverigeförhandlingens överenskommelse, vilket innebär att åtgärden enligt planerna ligger efter 2030. Möjligheten att tidigarelägga genomförande av vändspåret bär undersökas.

35

Nivå 1

Tvärbana

Trimningsåtgärder för minskade restider på Tvärbanan



Beskrivning

Åtgärden är ett paket med olika trimningsåtgärder för att minska restiden på Tvärbanan. Potentialen bedöms vara upp till 6 minuters kortare restid.

Behov och funktion

Trimningspaketet ger kortare och mer pålitliga restider, avlastar tunnelbanan och bidrar på så sätt till ett mer resurseffektivt kollektivtrafiksystem. Genom att öka framkomligheten på Tvärbanan kan behovet av tillkommande fordon och depåplatser minska.

Utredningsbehov

1- Inom ramen för Tvärbaneprogrammet har en studie gjorts på möjliga trimningsåtgärder med syfte att öka Tvärbanans medelhastighet. Viktigaste åtgärder är att skapa eget reserverat utrymme för spårvägen på blandtrafiksträckorna i Sundbyberg och Gröndal – Liljeholmen. Men även åtgärder i styrningen av trafiksignalerna är viktigt, inte minst för att minska onödig påverkan på andra trafikanter.
2-Underlaget behöver formas så att det passar i åtgärdsvals- och investeringsprocessen samt att samsyn och samverkan nås med berörda väghållare (Stockholm, Sundbyberg och Solna).

36

Nivå 1

Tvärbana

Ökat turutbud på sträckan mellan Årstaberg och Mårtensdal, inklusive ökad vändkapacitet i Mårtensdal



Beskrivning

Åtgärden innebär ökad vändkapacitet i Mårtensdal för att kunna öka kapaciteten på Tvärbanan på delen mellan Årstaberg och Mårtensdal. Åtgärden kräver också en utökning av fordonsparken.

Behov och funktion

Stadsutvecklingen i Årsta driven av Sverigeförhandlingens bostadsutveckling gör att resandet ökar på Tvärbanan Gullmarsplan – Årstaberg. Åtgärden innebär att nödvändig kapacitet på Tvärbanan kan skapas och bidrar därmed till ökad resurseffektivitet. Ökad kapacitet på tvärbanan kan bidra till att avlasta radiellt resande på tunnelbana och pendeltåg. Det utökade depåbehovet kan hanteras genom att bygga ut Rissnedepån, men det vore mer effektivt om ny depåkapacitet tillkom söder om Saltsjö-Mälarsnittet.

Utredningsbehov

Åtgärden är relativt väl beskriven inom utredningsarbetet kring Gullmarsplans bytespunkt. Underlaget behöver formas för att passa i åtgärdsvals- och investeringsprocessen.

37

Nivå 1

Stadsspårväg

Sammankoppling av Spårväg City med Lidingöbanan – kollektivtrafiklösning för Norra Djurgårdsstaden



Beskrivning

Spårväg City kopplas samman med Lidingöbanan för att forma ett gemensamt trafiksystem. En grenlinje på spårvägen tillkommer till Loudden för att trafikförsörja det området

Behov och funktion

Stadsutvecklingen i Norra Djurgårdsstaden gör att det finns behov av en kapacitetsstark kollektivtrafiklösning i området. Med utgångspunkt i genomförd utvärdering av de fem studerade åtgärdsalternativen, samt genomförda känslighets- och riskanalyser, drar trafikförvaltningen slutsatsen att åtgärdsalternativet Spår 2 innebär bäst avvägning mellan målpuppfyllnad och kostnader, samt hanterar osäkerheter i resandeprognoserna. Utifrån osäkerheterna bör dock möjligheten till framtida kapacitetsförstärkningar säkras, vilket bland annat omfattar möjlighet till 60 meter långa spårvagnståg.

Utredningsbehov

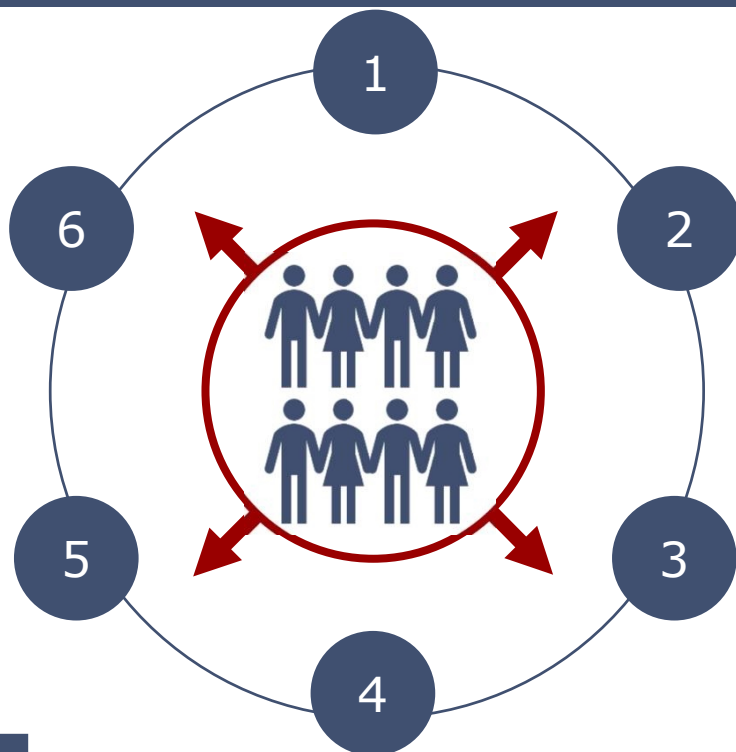
Åtgärden är utredd i trafikförvaltningens åtgärdsvals- och investeringsprocess.

38

Nivå 1

Stadsexpress

Fordon med högre kapacitet och som tar fler resenärer på stadsexpresslinjerna 1-6



Beskrivning

Åtgärden är att införa mer kapacitetsstarka fordon på stadsexpresslinjerna 1-6.

Behov och funktion

Mer kapacitetsstarka fordon åtgärdar kapacitetsbrister på högt belastade expressbusslinjer utan negativa konsekvenser på regularitet och pålitlighet. Åtgärden bidrar till ökad resurseffektivitet och till att avlasta tunnelbanan i dess mest belastade delar i Stockholms innerstad. Åtgärden bidrar till ett mindre sårbart transportsystem genom förbättrad nätverksfunktion i regioncentrum.

Utredningsbehov

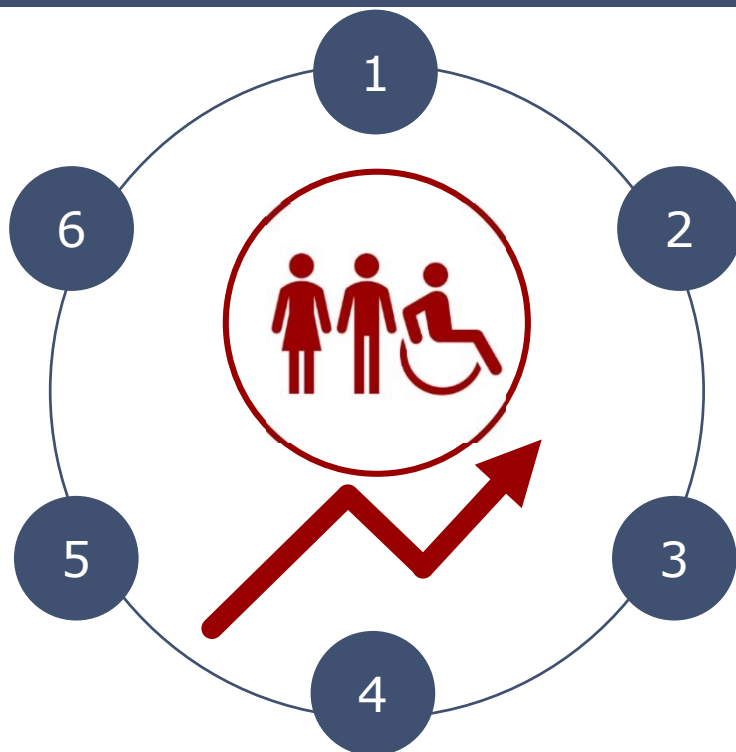
Åtgärderna kan avse t ex längre fordon eller ommöblering av befintliga fordon som ökar fordonens kapacitet. Åtgärden behöver utredas vidare i åtgärdsvals- och investeringsprocess. Längre fordon kräver utredning tillsammans med väghållarna.

39

Nivå 1

Stadsexpress

Framkomlighetsförbättrande åtgärder för befintlig stadsexpresstrafik



Beskrivning

Åtgärden innebär att genomföra framkomlighetsförbättrande åtgärder på befintliga expressbusslinjer så att målstandard för framkomlighet, regularitet och punktlighet kan nås.

Behov och funktion

Åtgärden ger kortare och mer pålitliga restider och avlastar på så sätt tunnelbanan. Den bidrar även till ett mer resurseffektivt kollektivtrafiksystem.

Utreddningsbehov

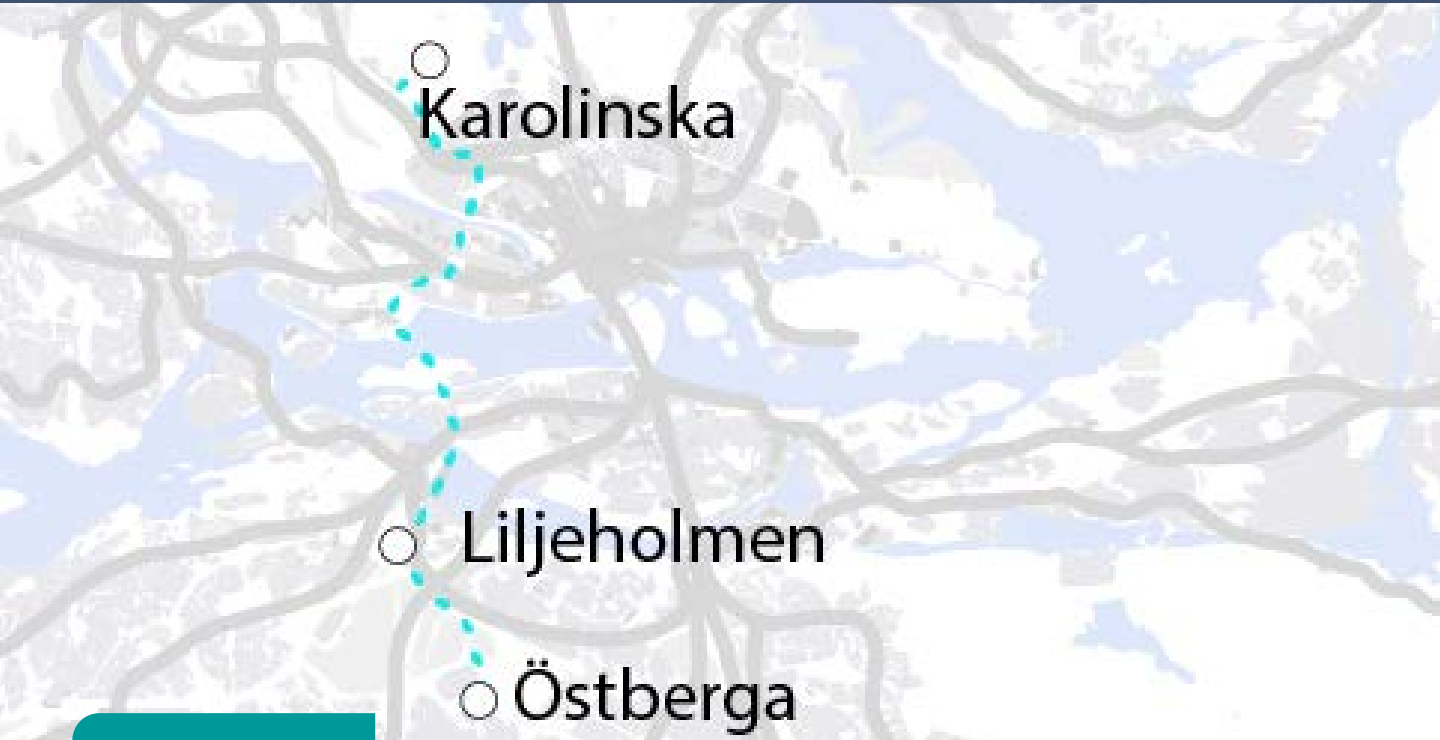
Arbete med att utreda och genomföra framkomlighetsförbättrande åtgärder pågår inom ramen för ÅVS Stombuss och Gemensam handlingsplan för framkomlighet och behöver fortsätta.

40

Nivå 2

Stadsexpress

Utveckling av stadsexpressbuss från Karolinska till Liljeholmen och Östberga



Karolinska

Liljeholmen

Östberga

Beskrivning

Åtgärden är att inrätta den i stornätsplanen föreslagna linje 5 från Karolinska via Fridhemsplan till Liljeholmen samt förlänga denna linje till Östberga via Årstaberg. Stadsexpressen ersätter linje 77 och linje 134 på sträckan.

Behov och funktion

Åtgärden avlastar både Tvärbanan, tunnelbanan samt omgivande vägnät, bland annat Södra länken, som är mycket ansträngt i högtrafik. Åtgärden ger trafikförsörjning för ny bebyggelse på Årstafältet och ger koppling mellan pendeltåget och Hornstull och Västerbroplan. Åtgärden bidrar till ett mer resurseffektivt kollektivtrafiksystem samt till ett mindre sårbart transportsystem genom förbättrad nätverksfunktion. Åtgärden förbättrar kollektivtrafikförsörjningen av stadsutvecklingsområdet Årstafältet.

Utreddningsbehov

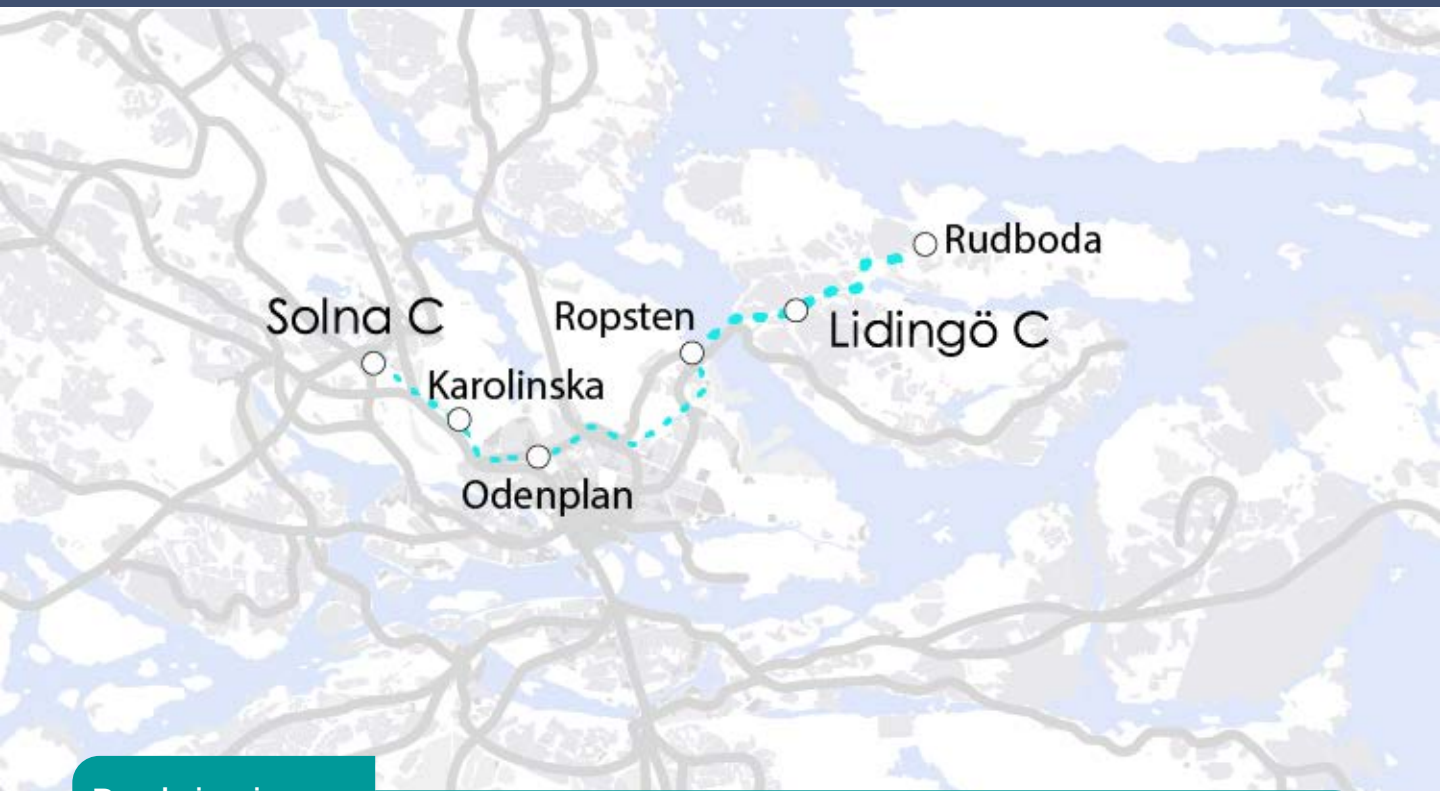
Sträckningsval för sträckan Liljeholmen-Östberga samt trafikeringsupplägg för sträckan Karolinska- Liljeholmen-Östberga pågår inom ramen för Gemensam handlingsplan för framkomlighet. Hållplatslägen och framkomlighetsåtgärder behöver utredas vidare. Behov av förändringar i omgivande lokalbussnät med anledning av linjens inrättande behöver utredas.

41

Nivå 2

Stadsexpress

Förlängning av stadsexpressbuss 6 till Lidingö och Solna C



Beskrivning

Åtgärden är en förlängning av dagens linje 6 från Ropsten över Lidingöbron till Lidingö centrum och till Rudboda samt från Karolinska via Solnavägen till Solna centrum, enligt planeringskriterier för stadsexpressbuss avseende turtäthet och framkomlighet.

Behov och funktion

Åtgärden avlastar bytespunkten i Ropsten genom färre vändande bussar och färre bytande resenärer samt avlastar både tunnelbanan och pendeltåget. Åtgärden ger minskade restider från delar av centrala och norra Lidingö till i första hand Odenplan, Karolinska och Solna, men även till City. Åtgärden innebär även minskade restider från centrala Solna till Karolinska och Odenplan.

Utreddningsbehov

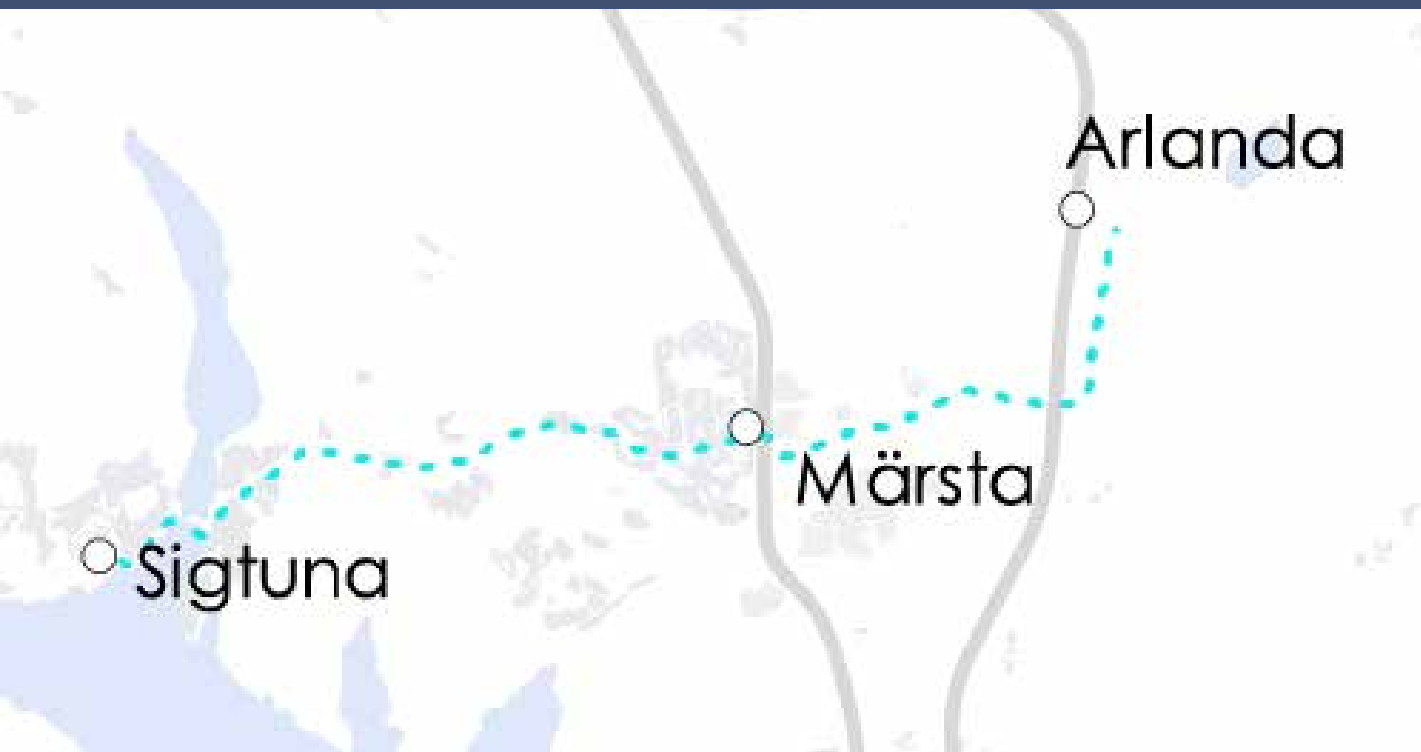
Framkomlighet, sträckningsval och hållplatslägen behöver utredas vidare längs hela sträckan, likaså en god bytesfunktion i Ropsten, Odenplan och Solna centrum. Behov av förändringar i omgivande lokalbussnät med anledning av linjens inrättande behöver utredas.

42

Nivå 3

Stadsexpress

Ny stadsexpressbuss Sigtuna-Märsta-Arlanda



Beskrivning

Åtgärden är en ny stadsexpressbuss från Sigtuna via Märsta till Arlanda.

Behov och funktion

Åtgärden ger kortare restider inom den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta samt bidrar till ett mer attraktivt kollektivtrafiksysteem genom förbättrade resmöjligheter. I Arlanda ska särskilt terminalområdet angöras. I Märsta måste en god bytesfunktion till pendeltåg säkerställas.

Utreddningsbehov

Sträckningsval, hållplatslägen och framkomlighetsåtgärder behöver utredas vidare, Behov av förändringar i omgivande lokalbussnät med anledning av linjens inrättande behöver utredas.

43

Nivå 3

Stadsexpress

Ny stadsexpressbuss inom regionala stadskärnan Kista-Sollentuna-Häggvik



Beskrivning

Åtgärden är en ny stadsexpressbuss inom den regionala stadskärnan Kista-Sollentuna-Häggvik.

Behov och funktion

Åtgärden innebär förstärkt kollektivtrafik och tillgänglighet inom den regionala stadskärnan och bidrar till förbättrade resmöjligheter.

Utredningsbehov

Behovet av linjen behöver utredas vidare, likaså sträckningsval, hållplatslägen och framkomlighetsåtgärder behöver utredas vidare. Behov av förändringar i omgivande lokalbussnät med anledning av linjens inrättande behöver utredas.

44

Nivå 3

Stadsexpress

Ny stadsexpressbuss inom regionala stadskärnan Täby-Arninge



Beskrivning

Åtgärden är en ny stadsexpressbuss inom den regionala stadskärnan Täby-Arninge.

Behov och funktion

Åtgärden innebär förstärkt kollektivtrafik inom den regionala stadskärnan och bidrar till ett mer bättre kollektivtrafikutbud genom förbättrade resmöjligheter.

Utreddningsbehov

Sträckningsval, hållplatslägen och framkomlighetsåtgärder behöver utredas vidare. Behov av förändringar i omgivande lokalbussnät med anledning av linjens inrättande behöver utredas.

45

Nivå 1

Matartrafik

Ny matarlinjer från Södertäljes stadsdelar till Södertälje Syd



Beskrivning

Inrättande av fem nya matarbusslinjer från olika delar av Södertälje till regionaltågsstationen i Södertälje Syd.

Behov och funktion

Matarbusslinjerna ska ge direkta och snabba förbindelser från ett antal stadsdelar i Södertälje till regionaltågen i Södertälje Syd. Åtgärden minskar restiderna mellan Södertälje och Stockholm, Arlanda och Uppsala samt mellan Södertälje och östra Sörmland och ökar dessutom tillgängligheten inom den regionala stadskärnan Södertälje. Åtgärden bidrar till att avlasta pendeltågssystemet. Åtgärden är en del av ett paket åtgärder med utvecklad regionaltågstrafik samt SL-taxa på regionaltågen. Det är viktigt att säkerställa god passning till regionaltågen, särskilt i riktning mot Stockholm/Arlanda.

Utreddningsbehov

I analysarbetet har matarlinjer från Brunnsäng, Fornhöjden, Geneta, Brolundavägen samt Vasa handelsplats prövats. Slutligt val av linjer, exakta sträckningsval och hållplatslägen samt eventuella behov av framkomlighetsåtgärder för matarbusstrafiken behöver utredas vidare, likaså påverkan på omgivande berörd busstrafik.

46

Nivå 1

Matartrafik

Trimningsåtgärder för kortare restider på Lidingöbanan



Beskrivning

Åtgärden är styra trafikavtalet så att inte onödigt långa körtider väljs för Lidingöbanan mellan Ropsten och Gåshaga med syfte att maximera punktligheten och förkorta restiderna.

Behov och funktion

Potential för kortare och mer pålitliga restider har identifierats. Åtgärden bidrar till ett mer resurseffektivt kollektivtrafiksystem.

Utreddningsbehov

Åtgärden bör hanteras i nästa trafikavtal.

47

Nivå 1

Matartrafik

Mer kapacitetsstarka fordon på Lidingöbanan



Ropsten

Lidingö C

Gåshaga

Beskrivning

Åtgärden innebär längre fordon för ökad kapacitet på Lidingöbanan, från 40 meters- till 60-metersfordon och därmed en utökning av fordonsparken.

Behov och funktion

Åtgärden ger ökad kapacitet på Lidingöbanan.

Utreddningsbehov

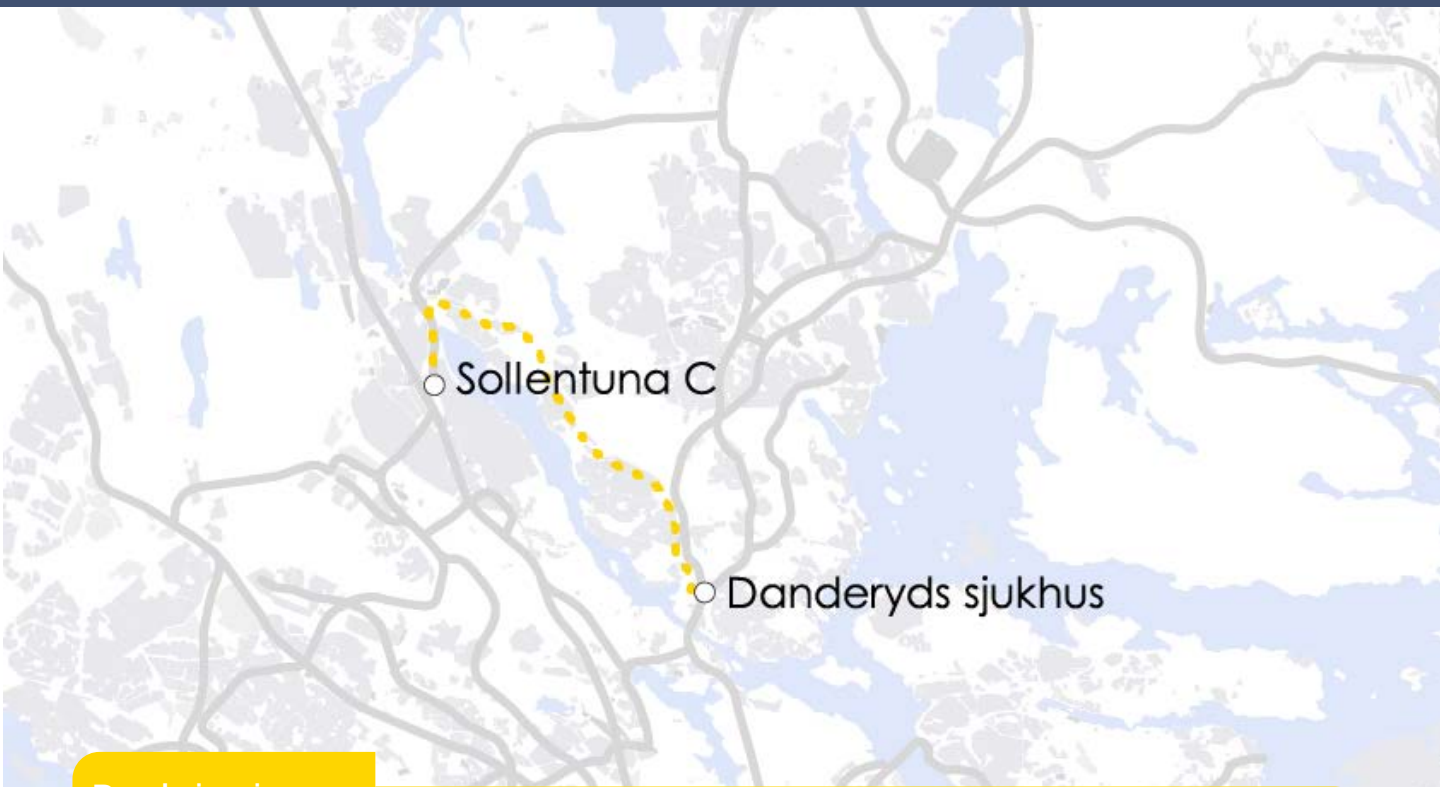
Lidingöbanans plattformar är, förutom vid Ropsten, förberedda för 60 m spårvagnståg. Däremot kan vissa signalanpassningar behöva göras. Ropsten kommer att omdanas som en del av stadsutvecklingen av Norra Djurgårdsstaden och för att kunna koppla samman Lidingöbanan med Spårväg City. I samband med det arbetet behöver det nya Ropstens plattformar medge 60 m spårvagnståg. Frågan hur befintliga 40 m – spårvagnar ska användas behöver också hanteras i en fordonsförsörjningsplan för spårvägssystemet.

48

Nivå 3

Matartrafik

Ny matarlinje Sollentuna-Danderyd



Beskrivning

Åtgärden är ny matarlinje mellan Sollentuna via Sjöberg och Kärrdal till Danderyds sjukhus.

Behov och funktion

Åtgärden ger en förstärkt tvärkoppling i stråk som matar till vägar med hög trängsel, vilket bidrar till ett mer attraktivt kollektivtrafiksystem genom förbättrade resmöjligheter. I Sollentuna får linjen koppling till pendeltåg och i Danderyds sjukhus till tunnelbana och expressbussar.

Utredningsbehov

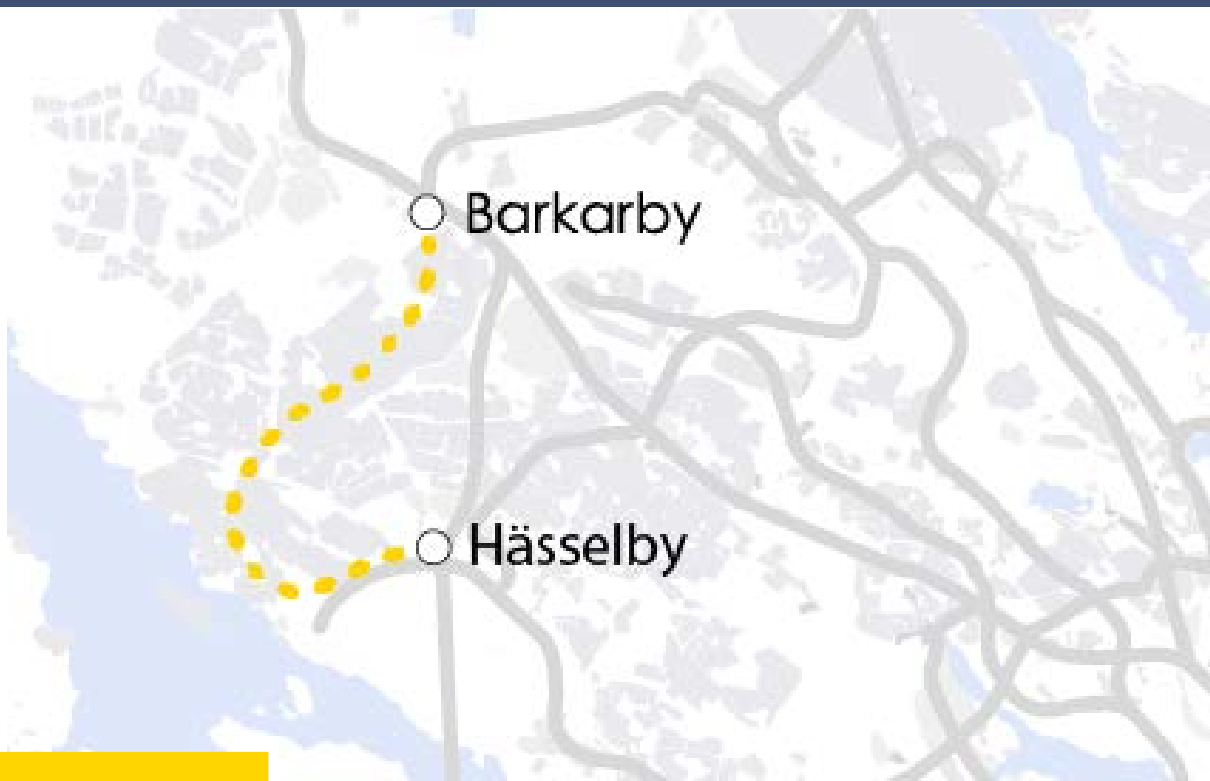
Exakta sträckningsval och hållplatslägen samt eventuella behov av framkomlighetsåtgärder för matarbusstrafiken behöver utredas vidare, likaså påverkan på omgivande berörd busstrafik.

49

Nivå 3

Matartrafik

Ny matarlinje Hässelby- Barkarby



Beskrivning

Åtgärden är en ny matarlinje mellan Hässelby och Barkarby station.

Behov och funktion

Åtgärden ökar upptagningsområdet för tunnelbanan och pendeltåget från stadsdelar i Stockholm och Järfälla med långa restider till bland annat regioncentrum.

Utreddningsbehov

Exakt sträckningsval, hållplatslägen samt eventuella behov av framkomlighetsåtgärder för matarbusstrafiken behöver utredas vidare, likaså behov av justeringar av befintlig busstrafik.

50

Nivå 2

Direkttrafik

Direkttrafik sjö Tappström - City



Beskrivning

Åtgärden är en direkt pendelbåtlinje Tappström (Ekerö) till Stockholm City (Klara Mälarstrand).

Behov och funktion

Åtgärden ger kortare restider och en mer attraktiv kollektivtrafik med ett stärkt kollektivtrafikutbud. Avlastar vägnätet i en trängseldrabbad del av regionen, bland annat Brommaplan och Drottningholmsvägen.

Utreddningsbehov

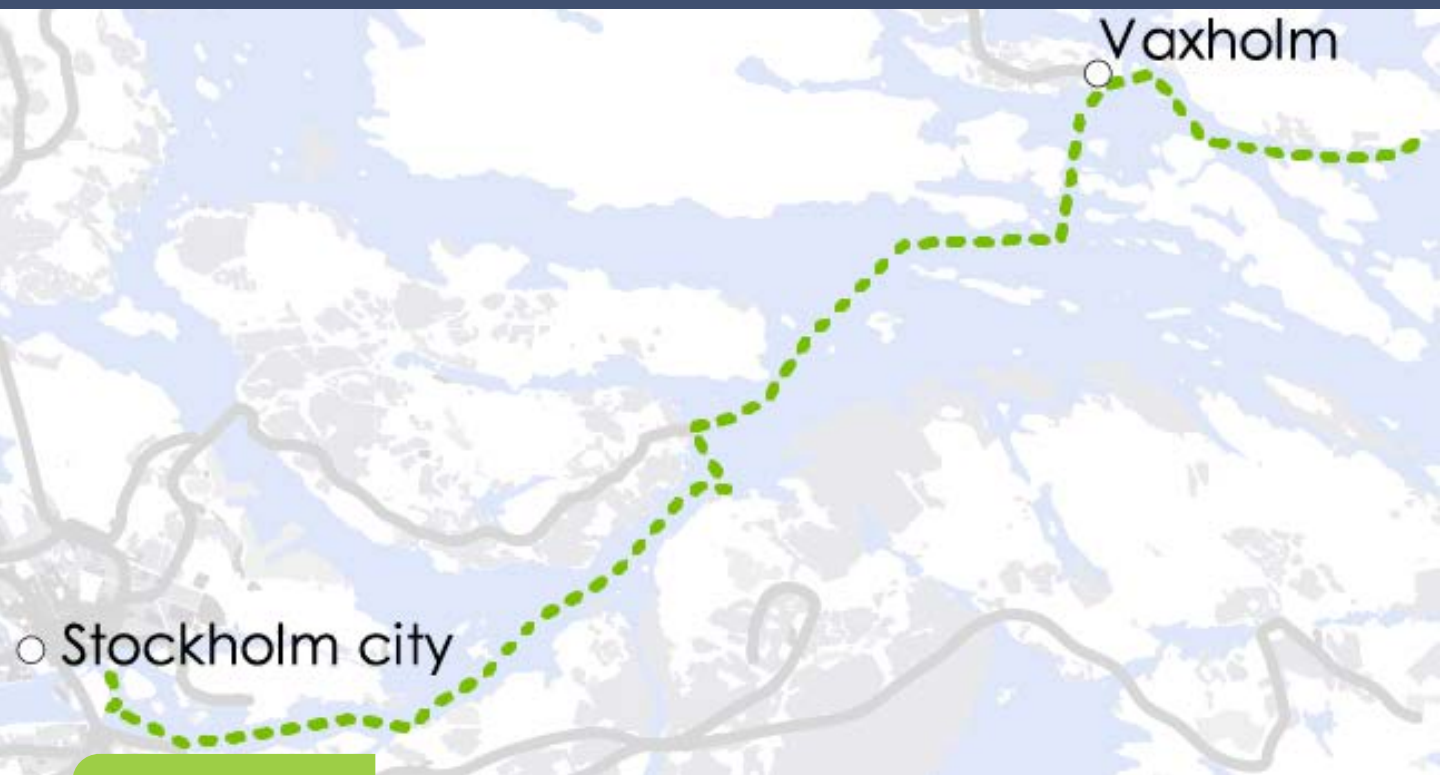
Om och i så fall vilka bryggor som ska angöras på vägen behöver utredas vidare och är en avvägning mellan restiderna från Tappström-Stockholm City och möjligheten att ge vidare funktioner och tillgänglighet mellan fler platser i stråket. Kopplar till frågan om utredning av teknisk utveckling av tonnage (åtgärd x) för minskat svall, kortare restider och bättre driftsekonomi.

51

Nivå 2

Direkttrafik

Direkttrafik sjö mellan Vaxholm - City



Beskrivning

Åtgärden är en direkt pendelbåtlinje Vaxholm till Stockholm City (Strömkajen). Linjen är inrättad på försök (2020).

Behov och funktion

Linjen ger kortare restider och direkttrafik från Vaxholm till City och innebär ett alternativ till busstrafik i denna relation.

Utreddningsbehov

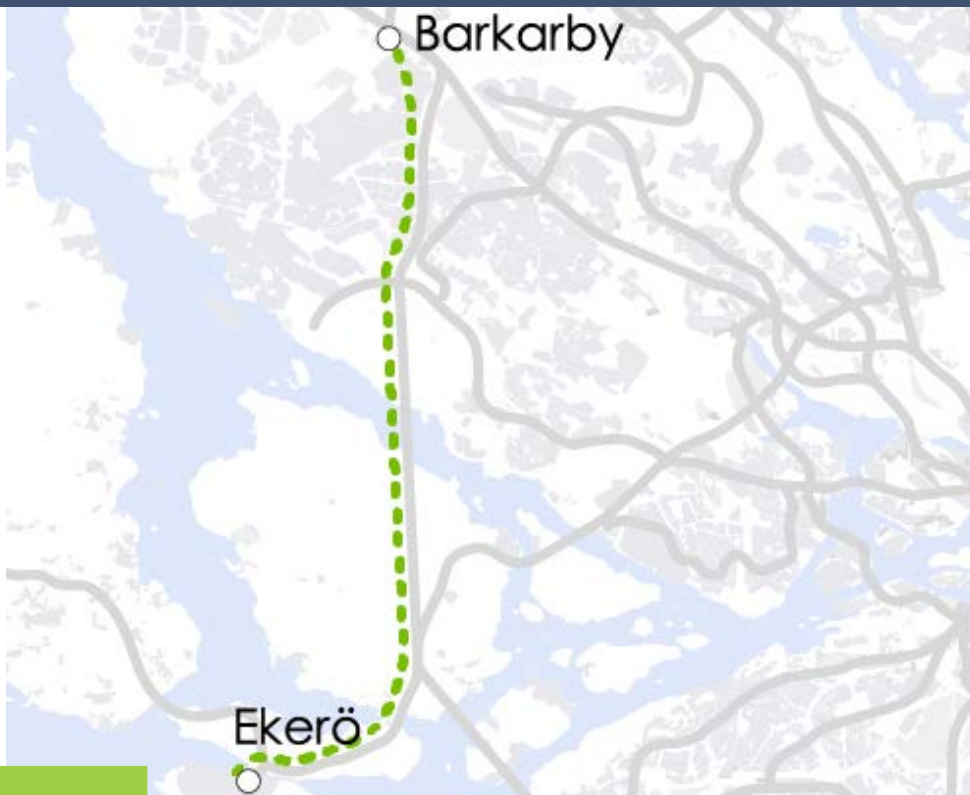
Om och i så fall vilka bryggor som ska angöras på vägen, exempelvis Gåshaga och Nacka strand, behöver utredas vidare och är en avvägning mellan restiderna från Vaxholm-City och möjligheten att ge vidare funktioner och tillgänglighet mellan fler platser i stråket. Kopplar till frågan om utredning av teknisk utveckling av tonnage för minskat svall, kortare restider och bättre driftsekonomi.

52

Nivå 2

Direkttrafik

Direkttrafik buss Ekerö – Barkarby



Beskrivning

Åtgärden är att inrätta direktbussar Ekerö-Barkarby när Förbifart Stockholm öppnar.

Behov och funktion

Åtgärden innebär att de genomgående expressbussar mellan norra och södra länshalvan som trafikerar Förbifart Stockholm inte ska gå upp och ur tunneln för stopp på Lovön för resenärsutbyte. Detta ger en stor tidsbesparing för trafiken. Direktbusstrafiken ger kortare restider mellan Mälardalen och den regionala stadskärnan Jakobsberg-Barkarby och koppling till regional- och pendeltåg där.

Utredningsbehov

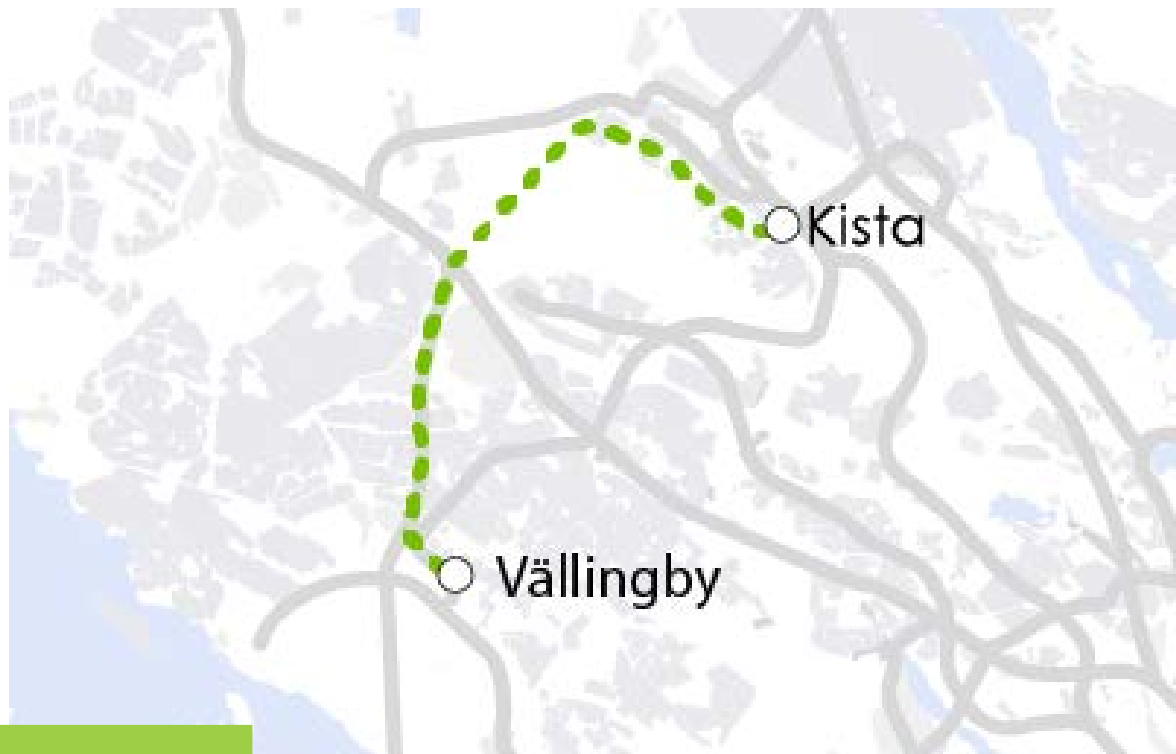
En god anslutning från Förbifarten till Barkarby regionaltågsstation behöver säkerställas.

53

Nivå 3

Direkttrafik

Direkttrafik buss Vällingby - Kista



Beskrivning

Åtgärden är att inrätta direktbussar Vällingby-Kista när Förbifart Stockholm öppnar.

Behov och funktion

Åtgärden ger kortade restider på tvären mellan Vällingby och Kista och den regionala stadskärnan Sollentuna-Kista-Helenelund.

Utreddningsbehov

Sträckning, trafikering, framkomlighet och hållplatslägen behöver utredas.

54

Nivå 3

Direkttrafik

Direkttrafik buss via Essingeleden mellan delar av södra Stockholm, Huddinge och Tyresö mot Solna/Sundbyberg



Beskrivning

Åtgärden är att inrätta fem direktbusslinjer mellan delar av södra Stockholm, Huddinge och Tyresö mot Solna/Sundbyberg via Essingeleden med ny hållplats i Stadshagen. Innebär en utveckling av dagens linje 152.

Behov och funktion

Den föreslagna direktbusstrafiken avlastar vägnät med hög trängsel och bidrar till ett mer attraktivt kollektivtrafiksystem med bättre resmöjligheter. Åtgärden bör införas i samband med öppnandet av Förbifart Stockholm, då Essingeleden avlastas på biltrafik.

Utreddningsbehov

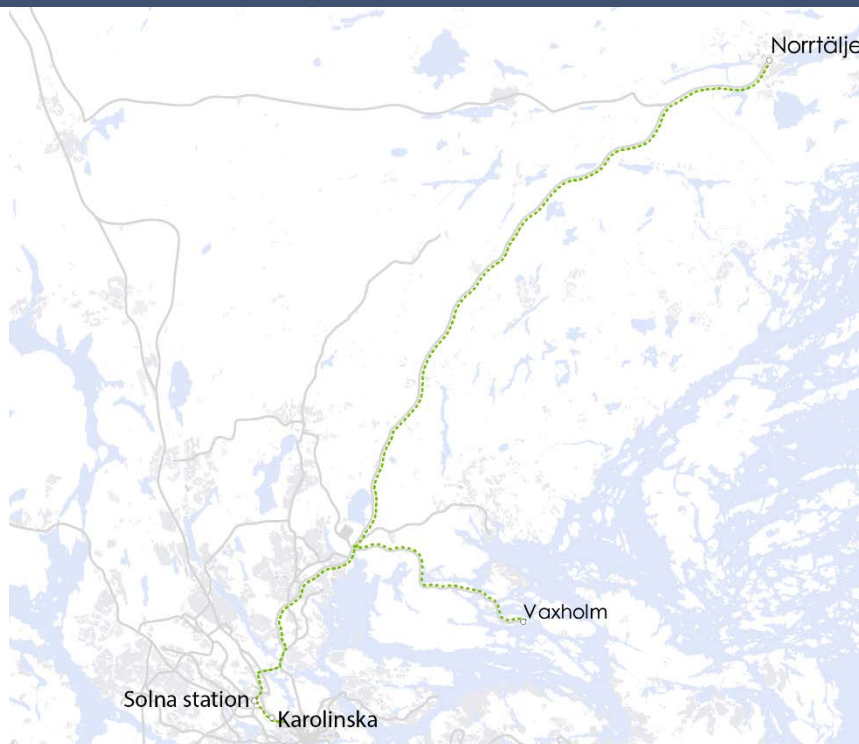
I analysarbetet har linjer från Tyresö, Älvsjö, Kungens Kurva och Årstaberg prövats. Framkomlighetsåtgärder på berörda väglänkar och särskilt säkerställa framkomlighet för direktbussarna på Essingeleden. Hållplatslösning i Stadshagen behöver utredas.

55

Nivå 3

Direkttrafik

Direkttrafik buss från Norrtälje och Vaxholm till Solna och Karolinska



Beskrivning

Åtgärden är att inrätta nya direktbusslinjer från Norrtälje respektive Vaxholm till Karolinska via Solna station.

Behov och funktion

Den föreslagna direktbusstrafiken kortar restiden mellan kommuncentrum i Norrtälje och Vaxholm till Solna och Karolinska i centrala regionkärnan. Åtgärden är ett komplement till föreslagen expressbusstrafik från Norrtälje och Vaxholm.

Utreddningsbehov

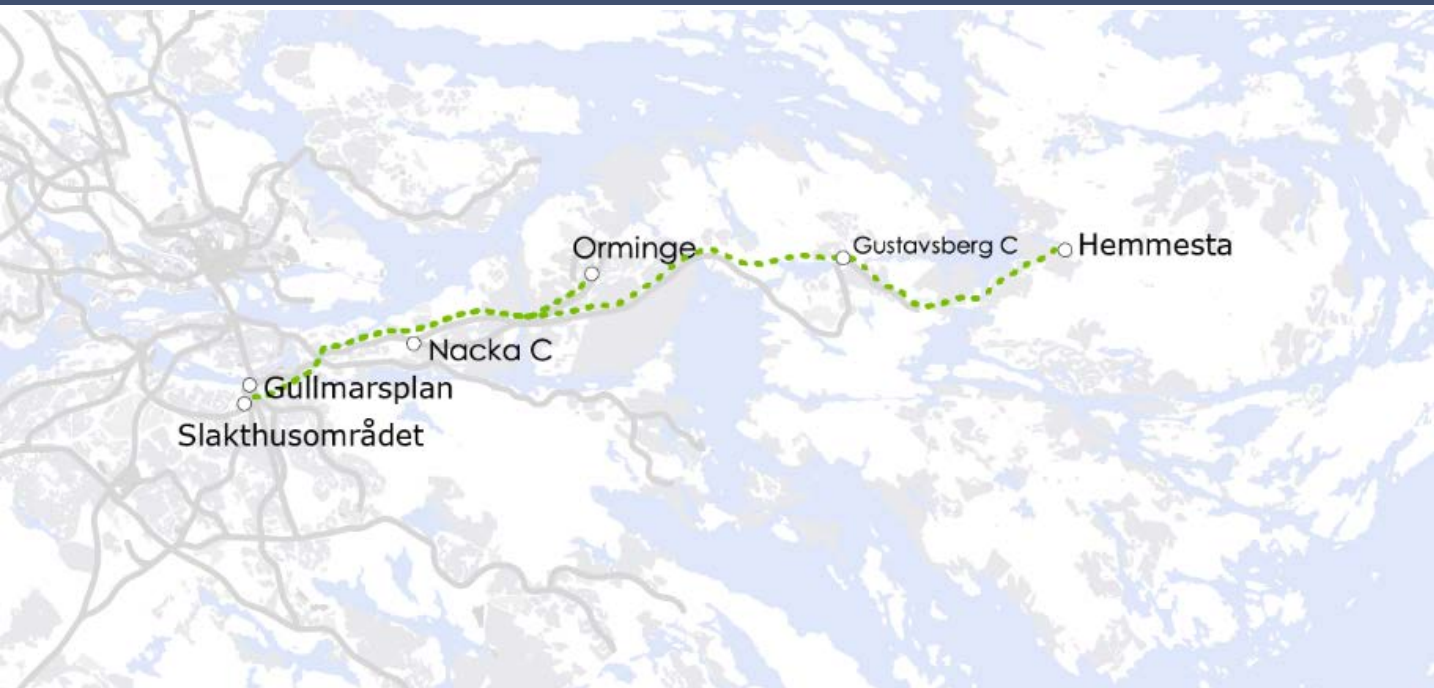
Framkomlighetsåtgärder för direktbusstrafiken behöver utredas, likaså sträckningsval och hållplatslägen. Behov av förändringar av annan busstrafik med anledning av linjens inrättande behöver utredas.

56

Nivå 3

Direkttrafik

Direkttrafik buss från Värmdö och Orminge till Gullmarsplan och Slakthusområdet



Beskrivning

Åtgärden är direktbusstrafik från Värmdö och Orminge till Slakthusområdet via Södra länken och Gullmarsplan till Slakthusområdet.

Behov och funktion

De föreslagna direktbusslinjerna avlastar ett vägnät med mycket hög trängsel. Åtgärderna ger underlag för ett stärkt tväresande med kollektivtrafik mellan Ostsektorn och södra delen av regioncentrum.

Utreddningsbehov

Framkomlighetsåtgärder för direktbusstrafiken behöver utredas, likaså sträckningsval och hållplatslägen. Behov av förändringar av annan busstrafik med anledning av linjens inrättande behöver också utredas.

57

Nivå 1

Landsbygdstrafik

Utreda nytt tonnage med god miljöprestanda och mindre svall



Beskrivning

Åtgärden är nytt tonnage som bland annat medger högre hastigheter och mindre svall.

Behov och funktion

För att effektivt kunna utnyttja sjövägarna och bedriva en konkurrenskraftig sjötrafik behövs nytt tonnage med mindre svall och god miljöprestanda. Åtgärden skulle kunna möjliggöra kortare restider.

Utredningsbehov

Nytt tonnage behöver utredas vidare.

58

Nivå 2

Landsbygdstrafik

Enhetligt koncept för anropsstyrd landsbygdstrafik i Stockholms län



Beskrivning

Den anropsstyrda landsbygdstrafiken är idag differentierad i regionen beroende på områdenas aktuella trafikavtal. En enhetlig lösning i länet skulle öka tydligheten och säkerställa en jämlig tillgänglighet för boende och besökare.

Behov och funktion

Ökar och ger länets invånare en mer rättvis tillgänglighet till kollektivtrafik på landsbygden. Bidrar till en mer attraktiv kollektivtrafik och en mer sammanhållen och tillgänglig region.

Utredningsbehov

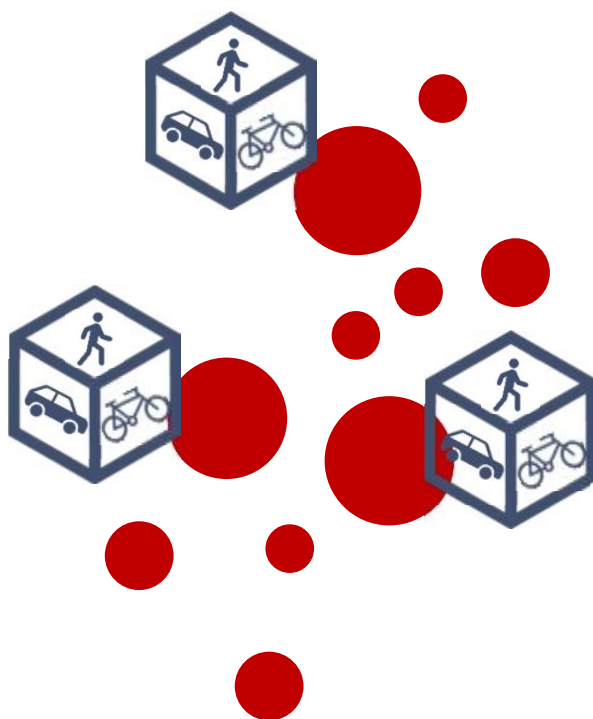
Funktionskrav för den anropsstyrda trafiken behöver tydliggöras för att särskilja denna typ av trafik mot den linjelagda och för att kunna trafikplanera för anropsstyrd trafik.

59

Nivå 3

Landsbygdstrafik

Utveckling av mobilitetshubbar vid länets landsbygdsnoder och andra större hållplatser



Beskrivning

Landsbygdsnoderna i länet har en varierande grad av mobilitetslösningar idag såsom infartsparkering för bil, cykelparkering och lånebilmöjligheter.

Behov och funktion

Ökar kollektivtrafikens upptagningsområde och snabba upp anslutningsresor. Bidrar till en mer attraktiv kollektivtrafik och sammanhållen region

Utredningsbehov

Vilka funktioner som ska vara tillgängliga vid landsbygdsnoder framöver behöver tydliggöras.

Bytespunkter och terminaler

Förbättring och effektivisering av bytespunkter

Beskrivning

Åtgärden innebär att dels säkerställa tillräckligt kapacitetsbehov för resenärer och fordon i kollektivtrafikens bytespunkter, dels att utreda möjligheter till minskade bytestider vid bytespunkterna i form av nya eller bättre gånglänkar, rullband, trappor etc. Detta inkluderar att få till snabbare byten genom kortare gångavstånd på sådana ställen i systemet som idag bara i begränsad utsträckning eller inte alls fungerar som bytespunkter idag. Åtgärden innebär även att ta till vara på potentialen i att öka stationernas och bytespunkternas upptagningsområden genom att överväga att öppna nya uppgångar vid de tunnelbane- och pendeltågsstationer som idag endast har en entré.

Behov och funktion

Ett bedömt ökat resande i kollektivtrafiksystemet som helhet kommer att innebära både ökade behov men även nyttor av att öka kapaciteten i bytespunkterna och korta bytestiderna. Åtgärderna kommer att innebära kortare restider i kollektivtrafiksystemet som helhet och stärka kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft. Åtgärderna innebär även ökad nätverksfunktion och minskad sårbarhet i kollektivtrafiksystemet.

Utredningsbehov

En systematisk genomgång och utredningsprocess för att genomlysna behov och potential till effektivisering av bytespunkterna bör göras i ett första steg. De bytespunkter som bedöms komma få störst resandeökning fram till 2050 är: T-centralen, Barkarby station, Gullmarsplan, Liljeholmen, Älvsjö, Solna station, Alvik, Flemingsberg, Helenelund, Nacka forum, Solna C, Danderyds Sjukhus, Årstaberg, Kista, Upplands Väsby, Brommaplan, Jakobsberg, Märsta, Skärholmen, Karolinska sjukhuset, Spånga, Sickla, Sollentuna, Tumba, Huddinge, Arninge, Högdalen, Kungsängen, Tekniska högskolan, Norrtälje busstation, Hökarängen, Fittja, Vallentuna station, Gustavsbergs centrum.

Möjlighet till kortare gångavstånd och snabbare byten bör särskilt utredas på följande platser.

- Ny gånglänk i tunnel mellan Södra station-Slussen
- Stärkt gånglänk mellan Danderyds sjukhus och Mörby stn (Roslagsbanan)
- Ny koppling mellan Bandhagen och dagens linje 173
- Stärkt gånglänk mellan Solna station och stombussar på Frösundaleden
- Ny koppling mellan Centralen/City och båtar vid Klara Mälarstrand
- Stärkt koppling mellan Pendeltåg och tunnelbana i Farsta strand
- Stärkt koppling i Kista mellan tunnelbana och tvärbana
- Förbättrad koppling mellan pendeltåget och Tvärbanan i Årstaberg

Bytespunkter och terminaler

Effektivisering och ökad kapacitet i bussterminaler



Beskrivning

Åtgärden innebär att utreda behov av ökad kapacitet och effektivisering i bussterminaler.

Behov och funktion

Särskilt följande större bussterminaler bör ses över: Solna station, Gullmarsplan, Älvsjö, Barkarby, Ropsten, Liljeholmen, Vällingby, Kista, Brommaplan, Danderyd/Mörby, Tekniska högskolan, Cityterminalen, Odenplan samt Johannelund/Vinsta

Utredningsbehov

Trafikförvaltningens process för terminalutredningar bör tillämpas för att kartlägga behovet av ökad kapacitet i terminalerna.

62

Nivå 1

Depåer

Utökad depåkapacitet för buss, tunnelbana, spårväg, Roslagsbanan, matarbanor och pendeltåg



Beskrivning

Åtgärden innebär att utreda och genomföra ökad depåkapacitet för bussar och spårfordon.

Behov och funktion

Det ökade behovet av depåkapacitet till 2030 har skattats till:

- Buss: +35 %
- Spårväg, roslagbana och matarbanor: +70 %
- Pendeltåg: +25 %

Tvärbanans depåkapacitet finns föreslagna och bearbetade i åtgärdsförslag. För pendeltåget behövs ytterligare depåkapacitet för att möta behoven av ett 20-tågs upplägg. Upptätningskapacitet i Märsta, Uppsala och längs Nynäsbanan bör studeras samt hanteras tillsammans med trafikverkets i deras ansvar att tillhandahålla upptätningskapacitet för det nationella systemet. För Spårväg Citys förlängning behövs förstärkningar i depåkapacitet och bevarandet av Alkärshallen. För att möta behoven på Roslagsbanan bör Vallentunadepån byggas ut och Mörbydepån behållas. Samtidigt finns behov av en ersättningsdepå när Stockholms östra avvecklas samt ytterligare kapacitet i och med Sverigeförhandlingen objekt, denna depåkapacitet är planerad till Österskärsgrenen.

Utredningsbehov

Behovet av bussdepåkapacitet utreds för närvarande av Trafikförvaltningen. Även för spårtrafikfordonen måste nödvändig depåkapacitet säkerställas i takt med att antalet spårfordon ökar.

63

Nivå 1

Anslutning till kollektivtrafiken

Säkra och smidiga cykelparkeringar vid större hållplatser, bytespunkter och bryggor



Beskrivning

Åtgärden är ett ökat utbud och bättre säkra och smidiga cykelparkeringar vid större hållplatser, bytespunkter och bryggor.

Behov och funktion

Möjlighet till säkra och smidiga anslutningsresor med cykel är ett effektivt sätt att minska den totala restiden från dörr till dörr varför investeringar i cykelåtgärder är viktiga både för cykeltrafikens och kollektivtrafikens attraktivitet och funktion.

Det är även tydligt att kombinationsresor är något som efterfrågas av resenärerna.

Utredningsbehov

En systematisk genomgång av behovet av fler och bättre cykelparkeringar i kollektivtrafikens anslutningar behöver göras.

64

Nivå 2

Anslutning till kollektivtrafiken

Bättre gång- och cykelanslutningar till kollektivtrafikens hållplatser, bytespunkter och bryggor



Beskrivning

Åtgärden är ett mer finmaskigt och gent gång- och cykelnät med bättre anslutningar till kollektivtrafikens hållplatser, bytespunkter och bryggor för att korta avstånden, i synnerhet mellan det regionala cykelnätet och regionala bytespunkter.

Behov och funktion

Anslutningsresan till och från kollektivtrafikens hållplatser utgör ofta en betydande del av restiden. Störst är effekten för fritidsresor, då dessa generellt sett är lokaliserade längre från kollektivtrafikens hållplatser. Anslutningsresor med cykel är ett effektivt sätt att minska den totala restiden från dörr till dörr varför investeringar i cykelåtgärder är viktiga både för cykeltrafikens och kollektivtrafikens attraktivitet och funktion.

Utredningsbehov

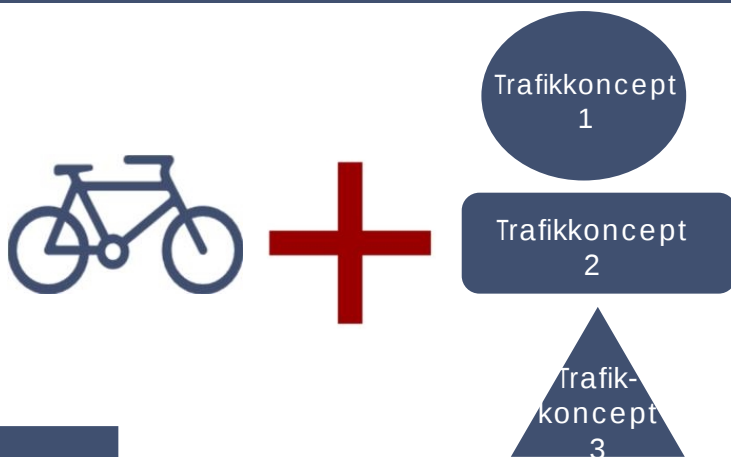
Behov och förbättringspotential behöver utredas vidare förslagsvis av berörd kommun med stöd av Region Stockholm.

65

Nivå 2

Anslutning till kollektivtrafiken

Möjlighet att ta cykeln ombord på fler trafikkoncept



Beskrivning

Åtgärden är att utreda möjligheterna att ta med cykeln ombord på fler trafikkoncept än idag.

Behov och funktion

Idag kan cykel tas med ombord på delar av pendeltågssystemet, på Saltsjöbanan samt på pendelbåtar. Möjligheten att ta cykeln ombord på fler trafikkoncept skulle möjliggöra bättre resmöjligheter i många relationer i länet genom att möjliggöra smidigare anslutningsresor. Möjligheten att ta med cykel på båt möjliggör för flera kombinationsresor men kräver utveckling av anslutande cykelvägnät till de bryggor som trafikeras samt cykelparkering för de som väljer att lämna cykeln vid bryggan. I november 2018 beslutade Europaparlamentet att det ska finnas möjlighet att ta med cykel ombord på samtliga passagerartåg i EU, vilket omfattar höghastighetståg, fjärrtåg, gränsöverskridande tåg och lokala tåg. Alla nya eller upprustade passagerartåg ska senast år 2020 (EU nr 454/2011) vara utrustade med en tydligt angiven plats för transport av minst åtta monterade cyklar. Därtill krävs att övrig infrastruktur kring stationen och tågplattformen uppfyller säkerhetskrav för cykeltransport. Ett exempel på en ny tågmodell som uppfyller detta krav är de tåg som nyligen köptes in till Mälardalstrafiken.

Utredningsbehov

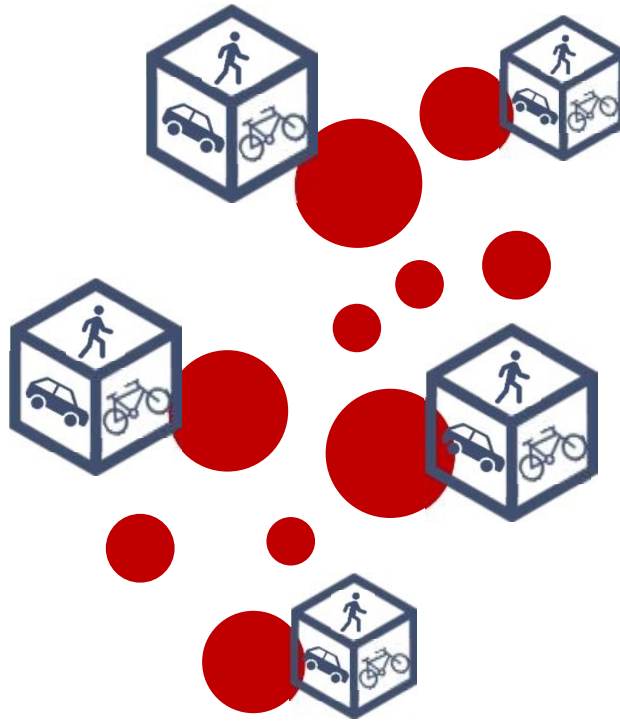
Behov och förbättringspotential behöver utredas vidare förslagsvis av berörd kommun med stöd av Region Stockholm.

66

Nivå 2

Anslutning till kollektivtrafiken

Utveckling av mobilitetshubbar, låncyklar, mikromobilitet och andra delade transporttjänster vid kollektivtrafikens större hållplatser



Beskrivning

Åtgärden är att utveckla mobilitetshubbar, låncyklar, mikromobilitet och andra delade transporttjänster vid kollektivtrafikens större hållplatser.

Behov och funktion

Mobilitetshubbar, låncyklar, mikromobilitet samt andra delade transporttjänster kan bidra till att göra det enklare att göra kombinationsresor och till att göra kollektivtrafiksystemet mer attraktivt.

Utredningsbehov

En systematisk genomgång av behov och förutsättningar för delade transporttjänster vid kollektivtrafikens stationer och hållplatser behöver göras.

67

Nivå 2

Anslutning till kollektivtrafiken

Integrering av digital information om cykel och andra delade mobilitetstjänster i SL:s reseplanerare



Beskrivning

Åtgärden innebär att integrera information om cykel och delade mobilitetstjänster i SL:s reseplanerare.

Behov och funktion

Åtgärden är en del i ett paket av åtgärder för att förbättra möjligheten till säkrare och mer attraktiva anslutningsresor till kollektivtrafiken och innebär att det blir enklare att planera och genomföra sin kombinationsresa.

Utredningsbehov

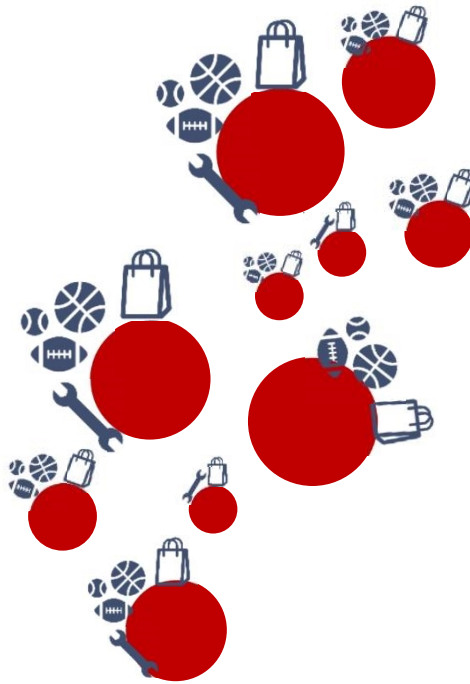
Åtgärden behöver utredas vidare.

68

Nivå 2

Anslutning till kollektivtrafiken

Strategi för att lokalisera service och andra fritidsaktiviteter i kollektivtrafiknära lägen



Beskrivning

Åtgärden innebär att utarbeta och implementera en strategi för att lokalisera service och andra fritidsaktiviteter i goda kollektivtrafiklägen i syfte att korta reslängder och göra det enklare att resa med kollektiven.

Behov och funktion

Åtgärden är en del i ett paket av åtgärder för att förbättra möjligheten till säkrare och mer attraktiva anslutningsresor till kollektivtrafiken och innebär att det blir enklare att planera och genomföra sin kombinationsresa.

Utredningsbehov

Åtgärden behöver utredas vidare.

Åtgärder per trafikkoncept till **2050**

69

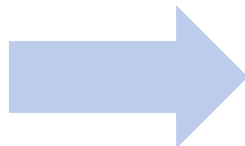
Nivå 1

Pendeltåg- och regionaltåg

Ökat turutbud från 20 till 24 tåg per timme i pendeltågstrafiken samt nya stationer i Huvudsta och Solvalla



X 20



X 24

Beskrivning

Åtgärden innebär 12 tåg/h på Ostkustbanan och Södertäljelinjen samt 12 tåg/h på både Mälarbanan och Nynäsbanan samt att nya stationer inrättas i Huvudsta och Solvalla.

Behov och funktion

Resurseffektivt sätt att åtgärda kapacitetsbrister där systemet tillåter. Bidrar till ökad resurseffektivitet och mer attraktiva resmöjligheter genom ökat turutbud. Krävs ny spårkoppling i Södertälje mellan Södertälje Syd övre och Södertälje Syd nedre. 24-tågsupplägget möjliggör de nya stationerna Huvudsta och Solvalla men kräver en omläggning av tidtabellssystemet för pendeltågstrafiken och eventuellt utveckling av dubbelspår på delar eller hela Nynäsbanan.

Utredningsbehov

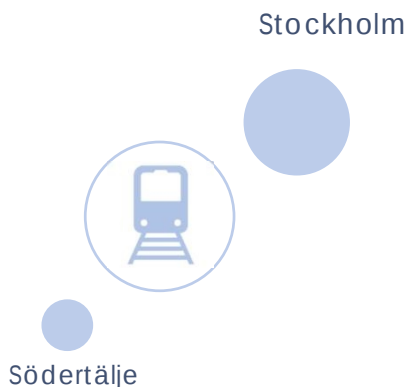
Åtgärden behöver utredas vidare.

70

Nivå 1

Pendeltåg- och regionaltåg

Förlängning av regionpendeltrafiken från Stockholm till Södertälje



Beskrivning

Åtgärden är att utveckla den till år 2030 föreslagna regionpendeln med en förlängning från Stockholms C till Älvsjö, Flemingsberg och Södertälje.

Behov och funktion

När ytterligare spårkapacitet Järna- Flemingsberg drivet av den nationella tågstrafikutveckling tillkommer, så ökar möjligheterna att förlänga regionpendeln från Uppsala-Märsta vidare mot Södertälje C. Det ligger då som ett förslag i 2050-horisonten. Åtgärden kortar restiderna mellan regionala stadskärnor, kommuncentrum och city, löser flera av Södertäljes restidsbrister. Den innebär också förbättrad resurseffektivitet och en bättre fördelning i rollerna mellan pendeltåg och regionaltåg.

Utredningsbehov

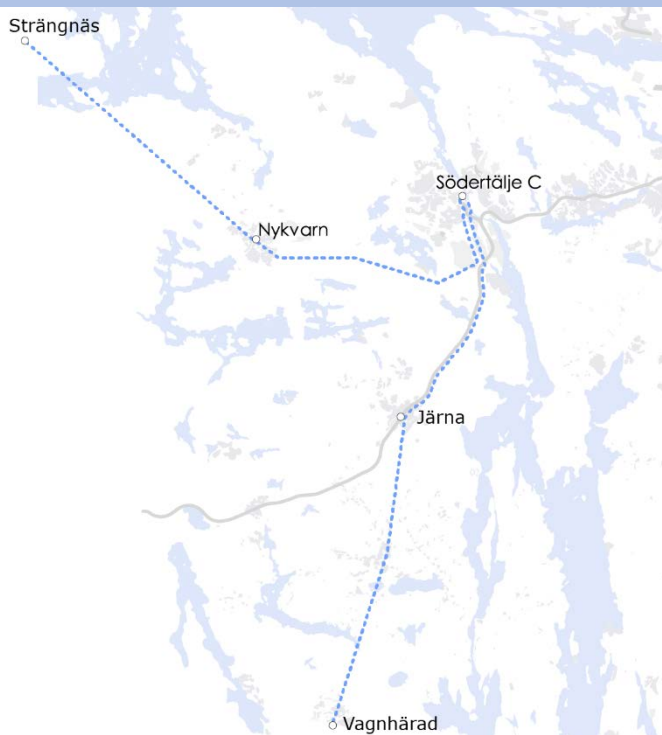
Åtgärden behöver utredas vidare.

71

Nivå 3

Pendeltåg- och regionaltåg

Ny pendeltågstrafik från Södertälje till Vagnhärad och Strängnäs



Beskrivning

Åtgärden innebär ny pendeltågstrafik Södertälje C – Södertälje S - Järna – Hölö – Vagnhärad och Södertälje C – Södertälje S – Almnäs – Nykvarn – Läggesta – Strängnäs.

Behov och funktion

Åtgärden förbättrar tillgängligheten till den regionala stadskärnan Södertälje från östra delarna av Södermanland.

Utredningsbehov

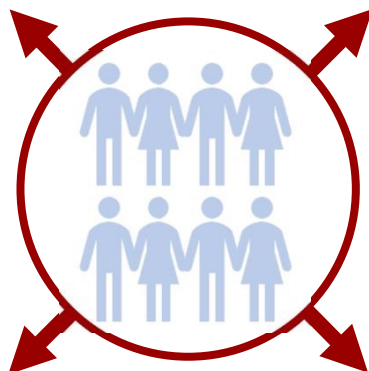
Åtgärden behöver utredas vidare i samverkan med Region Sörmland.

72

Nivå 1

Roslagsbanan

Ökad kapacitet på Roslagsbanans tåg



Beskrivning

Åtgärden är ökad kapacitet i Roslagsbanans fordon genom att dessa förlängs (från 120 m till 180 m)

Behov och funktion

Med roslagsbanans förlängning till City ökar banans attraktivitet så att tidigare planerad trafikering med 120 meters-tåg inte räcker för att möta resandet. Åtgärden löser kapacitetsbristerna utan negativa konsekvenser för regularitet och pålitlighet och bidrar till ökad resurseffektivitet.

Utreddningsbehov

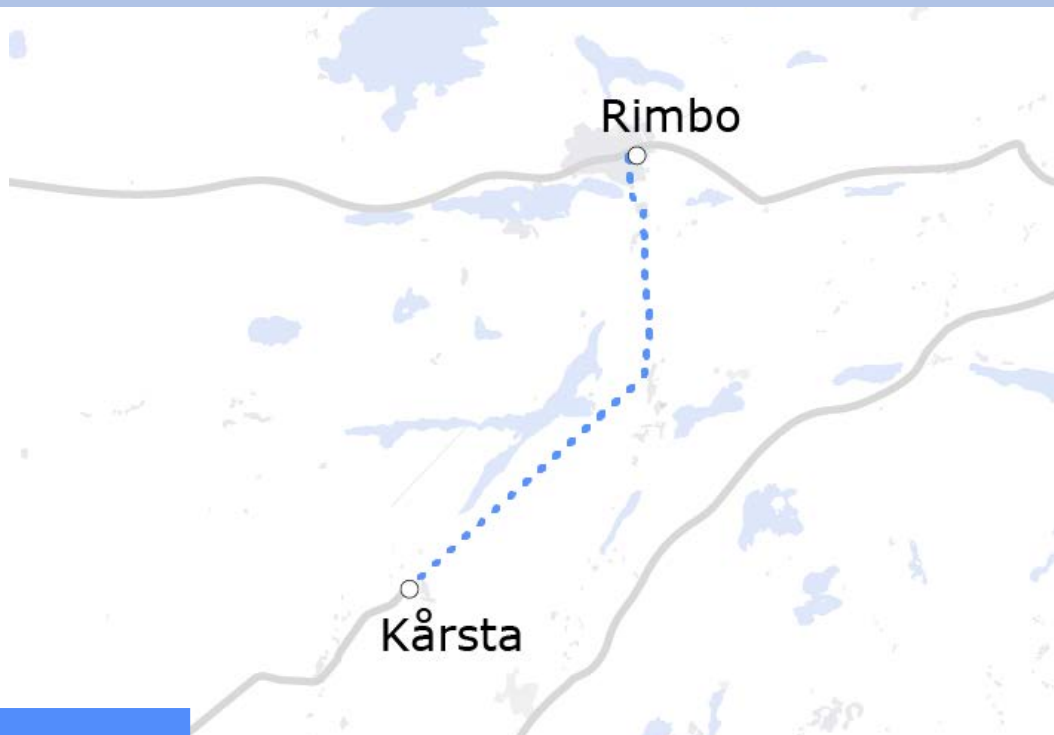
Åtgärdsval samt lösning behöver utredas i en åtgärdsvals- och investeringsprocess. Inom ramen för Roslagsbanans upprustning har plattformsförlängningar studeras översiktligt och i många fall förberedelser gjorts för att inte försvåra detta. De nya tågen (X15p) är specificerade för att kunna multipelkoppla 3 enheter. De nya tunnelstationerna i City och Odenplan planeras för 180 m långa tåg.

73

Nivå 3

Roslagsbanan

Förlängning av Roslagsbanan från Kårsta till Rimbo



Beskrivning

Åtgärden innebär att förlänga Roslagsbanan från Kårsta till Rimbo.

Behov och funktion

Åtgärden innebär kortare restider mellan Rimbo och de centrala delarna av regionen. Åtgärden stärker kollektivtrafikens attraktivitet i ett stråk där det finns bristande vägkapacitet längre in i vägnätet på E18 och Norrortsleden. Åtgärden ökar effektiviteten i kollektivtrafiknätet genom att meranvända redan gjorda investeringar i Roslagsbanan och minska bussdriftkostnaderna på busslinje 639. Åtgärden bör kombineras med utökat bostadsbyggande.

Utredningsbehov

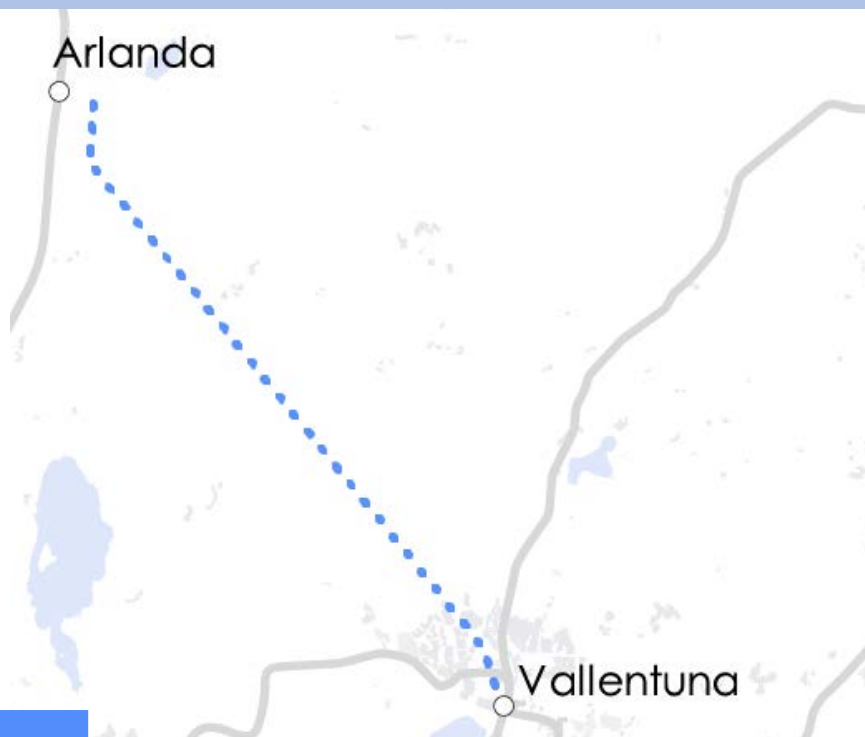
Åtgärdsval samt lösning behöver utredas inom ramen för en åtgärdsvals- och investeringsprocess. Åtgärden har tidigare översiktligt studerats inom ramen för Åtgärdsvalsstudie för kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn

74

Nivå 3

Roslagsbanan

Förlängning av Roslagsbanan från Vallentuna till Arlanda



Beskrivning

Åtgärden innebär att förlänga Roslagsbanan från Vallentuna till Arlanda.

Behov och funktion

Förlängningen innebär kortare restid mellan den regionala stadskärnan Täby/Arninge och andra delar av Nordostsektorn till Arlanda och bidrar på så sätt till en mer attraktivt kollektivtrafiklösning i en koppling där utbudet idag är otillräckligt.

Utredningsbehov

Fortsatta utredningsbehov behöver klarläggas.

75

Nivå 3

Roslagsbanan

Ny station i Karby på Roslagsbanans Kårstagren för byte till bussar på Norrortsleden

Roslagsbanan



Buss



Beskrivning

Åtgärden är en ny station på Roslagsbanans Kårstagren där denna korsas av Norrortsleden (väg 265).

Behov och funktion

Åtgärden innebär bytesmöjlighet mellan Roslagsbanans stopptåg och bussar på Norrortsleden. Åtgärden har därmed en avlastande effekt på ett ansträngt vägnät.

Utreddningsbehov

Åtgärden behöver genomgå åtgärdsvalsstudie.

76

Nivå 2

Tvärbana

Förlängning av Tvärbanan från Solna station till Danderyds sjukhus



Beskrivning

Åtgärden innebär att tvärbanan förlängs från Solna station via Bergshamra till Danderyds sjukhus. Stationerna Sundbyberg C och Solna Business Park slås samman.

Behov och funktion

Åtgärden stärker kollektivtrafikens kapacitet i ett tvärstråk med ett högt belastat vägnät där kollektivtrafikens utbud idag inte är tillräckligt attraktivt. Åtgärden innebär kortare restider och mindre störningskänslig kollektivtrafik i stråket.

Utredningsbehov

Åtgärdsval samt lösning behöver utredas förutsättningslöst i en åtgärdsvalsprocess. Spårvägen har sedan tidigare utretts inom ramen för ÄVS Nordost.

77

Nivå 2

Tvärbana

Förlängning och hopkoppling av Spårväg Syd och Tvärbanan mellan Älvsjö via Gullmarsplan till Nacka



Beskrivning

Åtgärden är en kapacitetsstark koppling mellan Älvsjö - Globen/Gullmarsplan – Nacka C. Åtgärden utreds för närvarande inom uppdraget Stomlinje Söderort.

Behov och funktion

Åtgärden ökar den regionala integrationen i söderort genom att erbjuda direktförbindelse från regionala stadskärnor Skärholmen/Kungens kurva och Stockholms stads tyngdpunkter Fruängen, Älvsjö, Gullmarsplan och Sickla. Åtgärden stärker kollektivtrafikens kapacitet i ett tvärgående stråk med belastat vägnät där kollektivtrafiken idag har svårt att erbjuda ett attraktivt alternativ, och bidrar till ökad resurseffektivitet. Kopplingen skapar ett mer sammanhållet spårvägsnät vilket ger positiva synergieffekter för spårvägssystemet. Åtgärden ökar nyttan av redan beslutade spårvägar (Spårväg syd och Tvärbanan) samt avlastar spårnätet i högt belastade snitt (röd tunnelbana Skärholmen - Liljeholmen, Tvärbanan genom Årsta och pendeltågen norr om Älvsjö) samt terminalerna i Gullmarsplan och Årstaberget.

Utredningsbehov

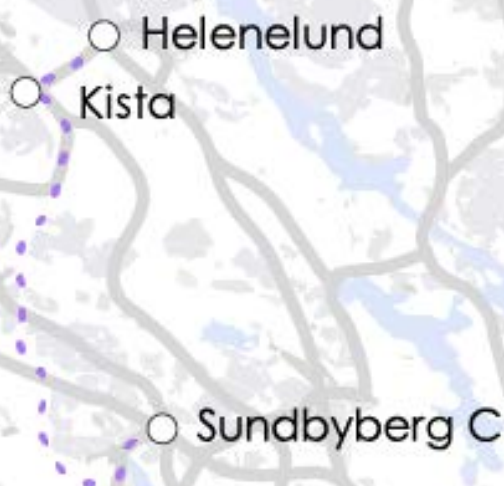
Åtgärden är relativt väl beskriven inom utredningsarbetet kring Gullmarsplans bytespunkt. Underlaget behöver formas för att passa i åtgärdsvals- och investeringsprocessen.

78

Nivå 2

Tvärbana

Sammankoppling av Tvärbanans Kistagren med dess Solnagren via Sundbyberg-Rissne



Beskrivning

Åtgärden innebär att Tvärbanans båda grenar mot Solna och Kista kopplas samman mellan Sundbyberg och Rissne och ny direkt trafik kan inrättas i relationen Solna – Sundbyberg – Rissne – Kista – Helenelund.

Behov och funktion

Åtgärden ger kortare restider bland annat mellan Solna, Sundbyberg och södra och norra Järfvafältet, inklusive den regionala stadskärnan Kista-Sollentuna-Häggvik. Kopplingen bidrar till att åtgärda kapacitetsbrister på tvärbanan samt till ökad resurseffektivitet och ökad konkurrenskraft för kollektivtrafiken. Spårvägskopplingen skapar också ett mer effektivt spårvägsnät genom att erbjuda meranvändning av befintligt spårvägsnät och kortare tomkörningssträckor från spårvagnsdepån i Rissne.

Utreddningsbehov

Åtgärdsval samt lösning behöver utredas i åtgärdsvals- och investeringsprocess.

79

Nivå 3

Tvärbana

Förlängning av Tvärbanans Kistagren från Helenelund till Täby centrum



Beskrivning

Den planerade tvärbanegrenen till Helenelund förlängs till Täby centrum genom en direkt sträckning under Edsviken via Sjöberg och Kärrdal.

Behov och funktion

Åtgärden kortar restider och stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft för tvärgående resor mellan den regionala stadskärnan Täby-Arninge och den regionala stadskärnan Kista-Sollentuna-Häggvik samt söderut, vilket är stråk ett högt belastat vägnät där kollektivtrafiken idag samtidigt inte är tillräckligt attraktiv. Åtgärden bidrar till förbättrade kollektiva resmöjligheter i denna del av regionen. Tvärbanan bör i Täby få goda bytesfunktioner med både Vallentuna- och Österskärsgrenarna på Roslagsbanan.

Utreddningsbehov

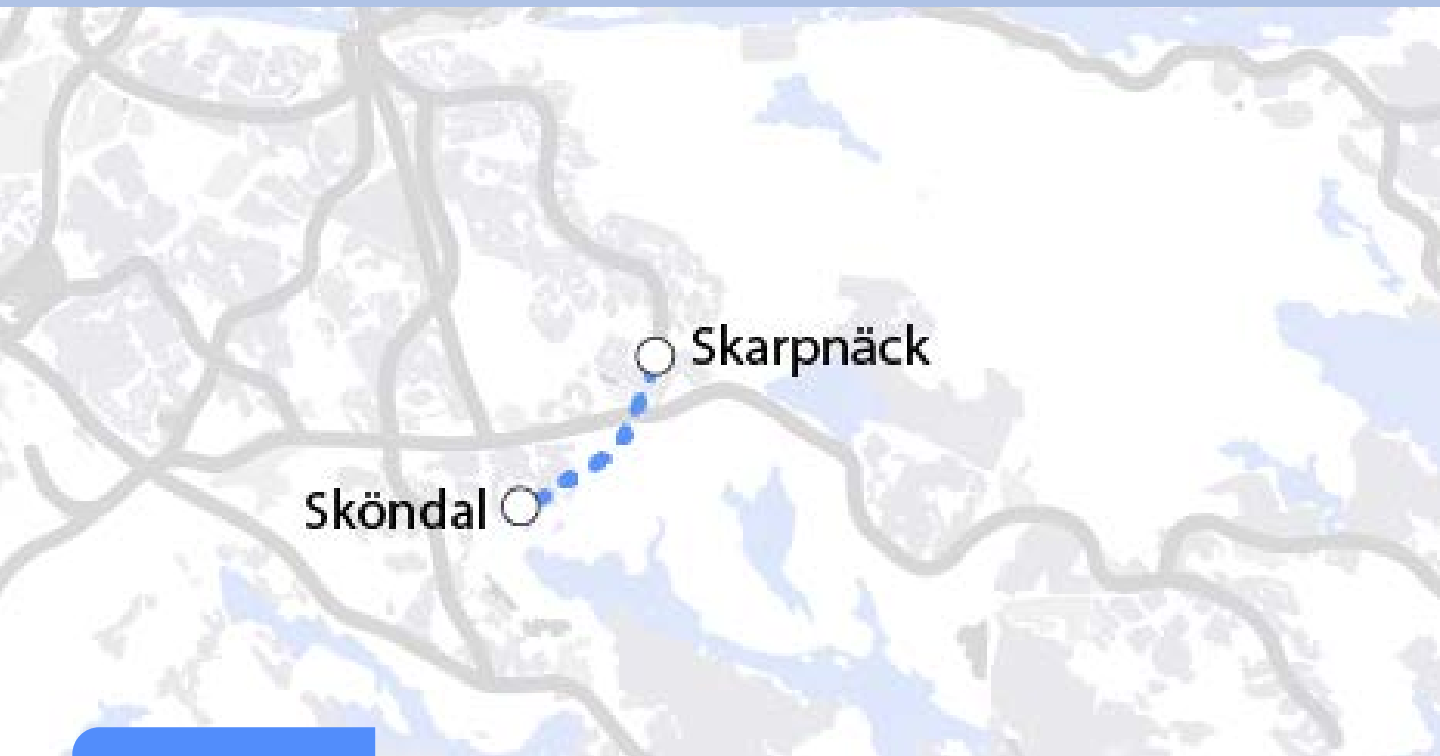
Mer exakt sträckningsval och lösning av åtgärden behöver utredas i en åtgärdsvals- och investeringsprocess.

80

Nivå 3

Tunnelbana

Förlängning av grön tunnelbana
från Skarpnäck till Sköndal



Beskrivning

Åtgärden är att förlänga tunnelbanan från Skarpnäck söderut till Sköndal.

Behov och funktion

Åtgärden är ett sätt att hantera ökad framtida efterfrågan på resor av ny bebyggelse i Sköndal. Åtgärden reducerar kapacitetsbrist i Gullmarsplans bussterminal genom behov av mindre busstrafik från Sköndal i terminalen. Åtgärden bidrar till ökad resurseffektivitet och fler kapacitetsstarka resmöjligheter.

Utredningsbehov

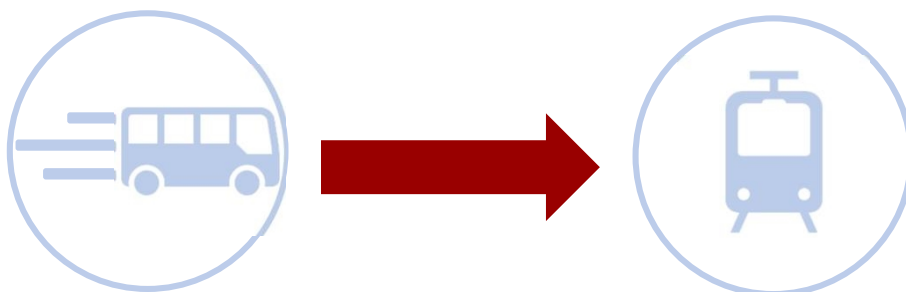
Åtgärden behöver utredas i åtgärdsvals- och investeringsprocess.

81

Nivå 1

Stadsspårväg

Konvertering av stadsexpresslinjerna 4, 5 och 6 till stadsspårväg



Beskrivning

Åtgärden innebär att stadsexpresslinjerna 4 Gullmarsplan-Frihamnen, 5 (Danderyds sjukhus-) Solna station - Hornstull – Liljeholmen – Årstaberg samt 6 Sundbyberg - Solna C - Odenplan - Ropsten (-AGA) omvandlas till stadsspårväg. Kvarstående busdelar Rudboda- Ropsten och Årstaberg - Östberga integreras med busstrafiknätet till logiska linjedelar.

Behov och funktion

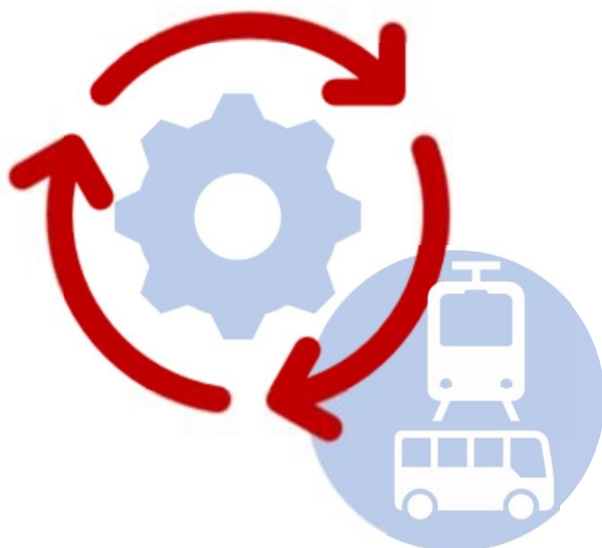
Ökad befolkningstillväxt driver kollektivtrafikresandet i regioncentrum där en stor del av trafikarbetet kommer att genomföras av kollektivtrafiken. Den tunnelförlagda stomtrafiken kan ta en del av tillväxten, men eftersom den delvis är relativt otillgänglig kommer även den kollektivtrafiken ovan jord att behöva öka. För att hushålla med driftsekonomi och tillgängliga gaturum behöver den ökningen ske genom att konvertera busstrafiken till spårvagnstrafik. En konvertering av linjerna 4, 5 och 6 till stadsspårväg ger ökad kapacitet i kopplingar med kapacitetsbrister. Åtgärden avlastar inre delarna av tunnelbanan, bytespunkten T-centralen samt flera andra av innerstadens bytespunkter. Åtgärden innebär ökad resurseffektivitet i vägnätet och bidrar till ökad resurseffektivitet i kollektivtrafiksystemet. Åtgärden skapar ett sammanhållet spårvägssystem vilket ger effektivitetsvinster för spårvägssystemet.

Utredningsbehov

Åtgärden behöver utredas i trafikförvaltningens åtgärdsvals- och investeringsprocess. Samverkan och samsyn behöver nås med berörda kommuner. Ett första steg kan vara den BRT-utredning om ökad framkomlighet för stombusslinje 4 som genomförs 2020-2021. Utifrån en sådan utredning kan utrymme säkras för stomtrafik och en konvertering till spårvagnstrafik kan ske när kapacitetsbehovet uppstår.

Bytespunkter och terminaler

Effektivisering av bytespunkter



Beskrivning

Åtgärden innebär nya uppgångar och bättre byten vid befintliga stationer i form av nya eller bättre gånglänkar, rullband, trappor etc.

Behov och funktion

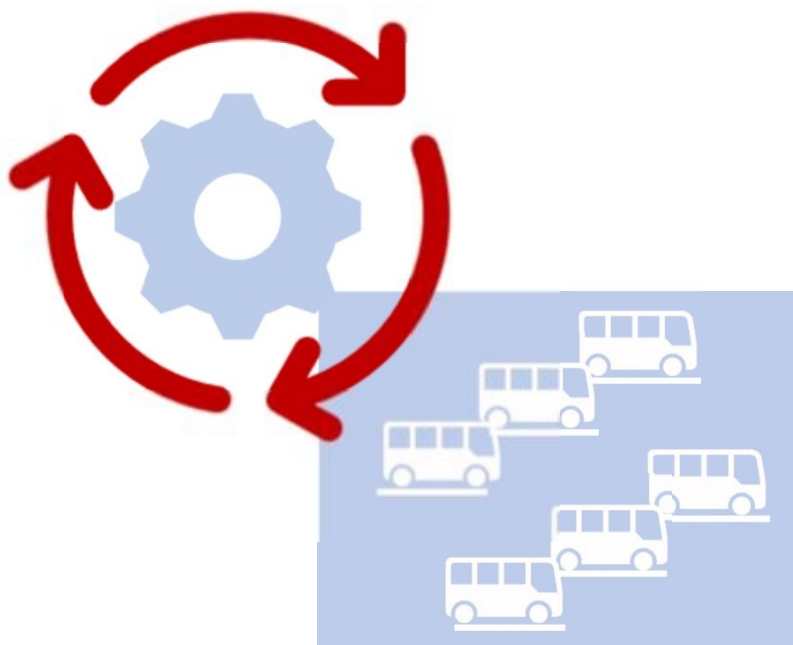
Prioriterade bytespunkter att utreda är: Odenplan, Fridhemsplan, Liljeholmen, Älvsjö, Solna station, Alvik, Flemingsberg, Helenelund, Nacka forum, Sundbyberg, Solna C, Södertälje C, Brommaplan, Märsta, Jakobsberg, Skärholmen, Karolinska sjukhuset, Spånga, Sickla, Farsta strand, S:t Eriksplan, Vällingby, Södertälje hamn, Fruängen, Kungsängen, Åkersberga station, Norrtälje busstation, Handen, Skarpnäck, Täby C, Rinkeby, Universitetet, Tullinge, Västerhaninge, Vallentuna station och Akalla.

Utredningsbehov

En systematisk genomgång och utredningsprocess för att genomlys behov och potential till effektivisering bör göras ett första steg.

Bytespunkter och terminaler

Effektivisering av bussterminaler



Beskrivning

Åtgärden innebär att utreda behov av ökad kapacitet och effektivisering i bussterminaler.

Behov och funktion

Bussterminaler som bör ses över är: Älvsjö, Barkarby, Kista, Johannelund/Vinsta, Vällingby, Brommaplan och Cityterminalen.

Utredningsbehov

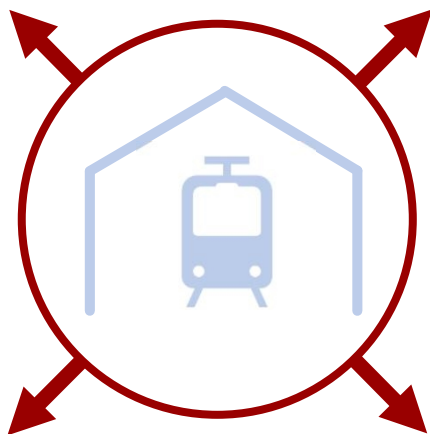
Trafikförvaltningens process för terminalutredningar bör tillämpas för att kartlägga behovet av ökad kapacitet i terminalerna.

84

Nivå 1

Depåer

Utökad depåkapacitet för Tvärbana, Roslagbanan, matarbanor och pendeltåg



Beskrivning

Åtgärden är utökad depåkapacitet för Tvärbana, Roslagsbanan, matarbanor samt pendeltåg.

Behov och funktion

Depåbehovet för tvärbana, Roslagsbana och matarbanor beräknas sammantaget öka med cirka +170 % och depåbehovet för pendeltåg med cirka +95 % till år 2050. Åtgärden är en förutsättning för utveckling av kollektivtrafiksystemet.

Utreddningsbehov

Det bedöms finnas behov av ny spårvagnsdepå för att möta depåbehovet av en konvertering av linje 4, 5 och 6 till spårväg. Det bör utredas tillsammans med förändringar i bussdepåvolymerna för innerstaden och konvertering eller nyetablering av depåkapacitet. Vidare bör depån för Spårväg syd utökas för att möta behovet av tvärbaneförlängningen mellan Älvsjö och Globen. För tvärbanans förlängningar mot Danderyd och Täby finns behov av att stärka depåkapaciteten norr om Saltsjö-Mälarsnittet. Ny eller ombyggd depå för Saltsjöbanans fordon bör övervägas, se även depååtgärder för år 2030. Denna skulle även kunna rymma plats för delar av tvärbanans vagnar vid samtrafikering. För pendeltåget behövs ytterligare depåkapacitet för att möta behoven av ett 24-tågs upplägg. Den nya pendeltågstrafiken från Södertälje mot Gnesta, Vagnhärad och Strängnäs kommer att kräva ytterligare depåkapacitet i Södertälje eller Sörmland.

Bilaga 2 Uppföljning av mål/indikatorer

Tabell 1 Kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserat resande och antal kollektivtrafikresor

Indikator	Beslutad planering 2030	Kollektivtrafikplan 2030	Beslutad planering 2050	Kollektivtrafikplan 2050	Mål/ indikator 2050
Kollektivtrafikandel	+ 2,6 %-enheter	+ 3,6-enheter	+1,6 %-enheter	+ 3,1 %-enheter	+ 5 %-enheter
Totalt antal påstigande, dygn (jmf nuläge 2019)	4 038 000 + 32 %	4 117 000 + 34 %	4 859 000 + 59 %	4 997 000 + 63 %	5 072 000 + 66 %

Tabell 2 Kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserat resande per bebyggelseyp enligt RUFs plankarta

Indikator	Nuläge 2014	Beslutad planering 2030	Kollektiv- trafikplan 2030	Beslutad planering 2050	Kollektiv- trafikplan 2050	Mål/ indikator 2050
Centrala regionkärnan	62,5 %	67,5 % + 5 %-enheter	67,5 % + 5 %-enheter	66,5 % + 4 %-enheter	67 % + 4,5 %-enheter	67 % + 5 %-enheter
Regionala stadskärnor	48 %	45,5 % -2,5 %-enheter	47 % -1 %-enheter	44,5 % -3,5 %-enheter	46,5 % -1,5 %-enheter	51 % + 3 %-enheter
Strategiskt bebyggelseområde	48 %	50 % + 2 %-enheter	51 % + 3 %-enheter	48 % -	49,5 % + 1,5 %-enheter	51 % + 3 %-enheter
Primärt bebyggelseläge	40 %	43,5 % + 3,5 %-enheter	44,5 % + 4,5 %-enheter	42 % + 2 %-enheter	44 % + 4 %-enheter	46 % + 6 %-enheter
Landsbygdsnod	32 %	33 % + 1 %-enheter	36,5 % + 4,5 %-enheter	32 % -	36,5 % + 4,5 %-enheter	38 % + 6 %-enheter
Sekundärt bebyggelseläge	30,5 %	33 % + 2,5 %-enheter	34,5 % + 4 %-enheter	33 % + 2,5 %-enheter	35 % + 4,5 %-enheter	37 % + 6,5 %-enheter
Övriga länet	27,5 %	28 % + 0,5 %-enheter	30 % + 2,5 %-enheter	28,5 % + 1 %-enheter	30,5 % + 3 %-enheter	32 % + 4,5 %-enheter

Tabell 3 Kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserat resande för resor med start i olika kommuner

Indikator	Nuläge 2015/2014	Beslutad planering 2030	Kollektiv- trafikplan 2030	Beslutad planering 2050	Kollektiv- trafikplan 2050	Mål/ indikator 2050
Innerstaden	69%	71%	71%	69%	70%	80%
Kommuner inom regioncentrum	58%	62%	63%	61%	62%	73%
Kommuner inre förort	36%	40%	41%	40%	41%	45%
Kommuner yttre förort	29%	35%	37%	34%	36%	33%

Tabell 4 Kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserat resande för olika ärende

Indikator	Nuläge 2015/2014	Beslutad planering 2030	Kollektiv- trafikplan 2030	Beslutad planering 2050	Kollektiv- trafikplan 2050	Mål/ indikator 2050
Resor på fritiden	35 % 36,5%	38 % + 1,5 %-enheter	39 % + 2,5 %-enheter	36,5 % -	38 % +1,5 %-enheter	42 %
Arbetsresor	56 % 51 %	56,5 % + 5,5 %-enheter	57,5 % + 6,5 %-enheter	56,5 % + 5,5 %-enheter	58 % + 7 %-enheter	64 %
Tjänsteresor	33 % 25 %	25 % -	25,5 % + 0,5 %-enheter	25 % -	25,5 % + 0,5 %-enheter	47 %
Resor till skola/ utbildning	93 % 74,5%	75 % + 0,5 %-enheter	75,5 % + 1 %-enheter	75,5 % + 1 %-enheter	76 % + 1,5 %-enheter	93 %

Tabell 5 Kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserat resande för olika restyper

Indikator	Nuläge 2015/2014	Beslutad planering 2030	Kollektiv- trafikplan 2030	Beslutad planering 2050	Kollektiv- trafikplan 2050	Mål/ indikator 2050
Lokala resor inom samma kommun	34 % 43 %	43 % -	43 % -	40 % -3 %-enheter	40 % - 3 %-enheter	44 %
Resor till/från innerstaden	79 % 64 %	73 % + 9 %-enheter	+74 % + 10 %-enheter	73 % + 9 %-enheter	+74 % + 10 %-enheter	79 %
Resor mellan kommuner inom sammalänshalva	29 % 34 %	38 % + 4 %-enheter	40 % + 6 %-enheter	39 % + 5 %-enheter	42 % + 8 %-enheter	35 %
Genomresor (resor mellan länshalvor)	51 % 42 %	44 % + 2 %-enheter	46 % + 4 %-enheter	48 % + 6 %-enheter	51 % + 9 %-enheter	58 %

Tabell 6 Utveckling av resor och utbud jämfört med nuläge (2014 inkl. citybanan)

	Beslutad planering 2030	Kollektiv- trafikplan 2030	Beslutad planering 2050	Kollektiv- trafikplan 2050
Befolkning	+ 32 %	+ 32 %	+ 57 %	+ 57 %
Bilresor	+ 27 %	+ 26 %	+ 59 %	+ 57 %
Kollektivtrafikresor	+ 42 %	+ 45 %	+ 70 %	+ 77 %
Resenärskilometer (fm)	+ 36 %	+ 42 %	+ 59 %	+ 70 %
Utbudskilometer (fm)	+ 6 %	+ 30 %	+ 6 %	+ 33 %

Tabell 7 Andel resenärskilometer över praktisk kapacitet¹

	Nuläge 2014	Beslutad planering 2030	Kollektiv- trafikplan 2030	Beslutad planering 2050	Kollektiv- trafikplan 2050
Buss	2 %	5 %	1 %	7 %	2 %
Pendeltåg	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %
Regionaltåg	2 %	4 %	15 %	8 %	1 %
Tunnelbana	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Spår	0 %	0 %	0 %	7 %	0 %

¹ Med praktisk kapacitet avses den acceptabla trängselnivån i kollektivtrafikens fordon. Där måttet 4 - 5 personer per kvadratmeter och ett ståplatsutnyttjande på 40 % ej ska överskridas, undantaget tunnelbanan där 50 % ståplatsutnyttjande kan accepteras.

Tabell 8 Måluppfyllelse för restidkvoter mellan regionala stadskärnor

	Basår 2015	Beslutad planering 2030	Kollektiv- trafikplan 2030	Beslutad planering 2050	Kollektiv- trafikplan 2050	Måltal 2050
Mellan regionala stadskärnor på samma regionhalva	Mindre än 2,2	2,0	1,9	1,7	1,4	Mindre än 1,5
Mellan regionala stadskärnor och Arlanda	Mindre än 1,9	1,6	1,6	1,6	1,2	Mindre än 1,5

Tabell 9 Restider mellan regionala stadskärnor, nuläge, beslutad planering 2050 (JA2050) och med Kollektivtrafikplanens åtgärder (UA 2050). Restid i fordon + bytestid.

Nuläge	Arlanda	Täby C	Kista	Barkarby stn	Skärholmen	Flemingsberg	Handen	Södertälje C	City
Arlanda		57	24	48	53	50	55	78	21
Täby C	66		34	50	51	53	58	77	29
Kista	23	34		20	42	34	38	61	15
Barkarby stn	58	48	19		48	41	44	68	19
Skärholmen	59	52	41	48		27	53	44	26
Flemingsberg	58	53	33	41	25		23	26	20
Handen	58	57	37	43	44	26		61	24
Södertälje C	84	76	61	67	35	26	58		46
City	21	31	11	17	23	19	23	45	

250 JA0	Arlanda	Täby C	Kista	Barkarby stn	Skärholmen	Flemingsberg	Handen	Södertälje C	City
Arlanda		44	24	47	50	50	55	77	21
Täby C	55		30	35	45	42	47	71	16
Kista	23	27		9	28	34	38	61	15
Barkarby stn	51	33	9		26	38	44	71	15
Skärholmen	59	43	29	26		18	41	44	20
Flemingsberg	54	40	33	37	18		18	26	20
Handen	57	44	37	43	38	18		50	24
Södertälje C	84	66	60	69	35	26	49		46
City	21	17	11	15	24	19	23	45	

2050 UA	Arlanda	Täby C	Kista	Barkarby stn	Skärholmen	Flemingsberg	Handen	Södertälje C	City
Arlanda		33	23	45	50	38	54	56	21
Täby C	34		17	35	44	35	47	53	16
Kista	22	17		9	28	21	36	37	9
Barkarby stn	45	32	9		26	32	42	50	15
Skärholmen	55	42	29	25		18	38	27	20
Flemingsberg	38	35	21	36	18		18	17	12
Handen	53	43	34	43	34	18		40	24
Södertälje C	54	49	36	52	31	16	36		28
City	21	17	9	15	24	12	22	29	

Max 40 min
till city

Kommuncentrum	Avstånd (km)	Nuläge (min)	Målstandard år 2050	2050 JA0	2050 UA
Solna	6	7	Max 30 min	8	8
Sundbyberg	7	10		10	10
Nacka	10	17		12	12
Danderyd	11	15		14	14
Lidingö	11	22		22	21
Huddinge	15	17		17	17
Sollentuna	15	16		16	18
Täby	17	29		16	16
Tyresö	18	34		33	23
Ekerö	19	36		36	30
Härninge	22	29		29	29
Järfälla	22	22		15	15
Värmdö	22	39		37	33
Botkyrka	27	27		27	21
Upplands Väsby	27	25		25	17
Salem	29	49		44	40
Vallentuna	31	39		26	24
Upplands Bro	31	31		31	28
Österåker	33	45		32	32
Vaxholm	36	55	Max 40 min	49	40
Södertälje	38	46		46	28
Märsta	40	34		34	23
Nykvarn	49	30	Max 60 min	30	30
Nynäshamn	58	55		55	54
Norrtälje	70	73		66	60

Figur 1 Restider mellan kommuncentrum och city; nuläge, målstandard, beslutad planering 2050 (2050 JA0) och med Kollektivtrafikplanens åtgärder (2050 UA). Restid i fordon + bytestid.

Max 40 min
till närmsta
kärna

Kommuncentrum till närmsta kärna	Avstånd (km)	Nuläge (min)	Målstandard år 2050	2050 JA0	2050 UA
Huddinge - Flemingsberg	3	3	Max 10 min	3	3
Sollentuna - Kista	4	3		3	3
Solna - City	6	7		8	8
Märsta - Arlanda	6	19		19	12
Sundbyberg - City	7	10		10	10
Botkyrka - Flemingsberg	8	7	Max 15 min	7	5
Nacka - City	10	17		12	12
Danderyd - City	11	15		14	14
Lidingö - City	11	22		22	21
Ekerö - Skärholmen	12	62		13	12
Vallentuna - Täby C	13	14		14	14
Österåker - Arninge*	13	16		9	9
Tyresö - Handen	13	28		28	21
Salem - Flemingsberg	14	26		24	23
Upplands Bro - Barkarby stn	15	10		10	10
Nykvarn - Södertälje	16	20		28	17
Vaxholm - Arninge*	18	40		19	19
Upplands Väsby - Arlanda	18	8		8	8
Värmdö - City	22	39	Max 30 min	37	33
Nynäshamn - Handen	39	31		31	28
Norrtälje - Arninge*	50	59	Max 40 min	39	36

Figur 2 Restider mellan kommuncentrum och närmsta kärna; nuläge, beslutad planering 2050 (2050 JA0) och med Kollektivtrafikplanens åtgärder (2050 UA). Restid i fordon + bytestid.

Bilaga 3 Begreppslista

Anslutningsresa	Resa till och från kollektivtrafikens hållplatser eller stationer
Delade mobilitetslösningar	Begrepp som inkluderar exempelvis bildelningstjänster, samåkningstjänster, taxitknande tjänster eller hyrcykelsystem.
Direkttrafik	Trafik som erbjuder direkta resmöjligheter i relationer med tidvis hög efterfrågan exempelvis i pendlingstider till större arbetsplatsområden och som på så sätt kompletterar stomtrafiken.
Framkomlighet	Restid eller hastighet på en viss sträcka
Fritidsresor	Resor som inte är arbets-, studie eller tjänsteresor, dvs nöjesresor, inköpsresor eller resor för att besöka släkt och vänner
Genomresor	
Infartsparkering	Fordonsparkering vid hållplats eller station för kollektivtrafiken, i regel vid den radiella stomtrafiken
Kombinationsresa	Resa som görs med kombination av flera färdmedel, exempelvis cykel och buss.
Landsbygdstrafik	Trafik som erbjuder en grundläggande tillgång till kollektivtrafik i områden utanför tätort med litet resandeunderlag
Lokala resor	Resor inom en kommun
Matarbana	Spårburen matartrafik
Matarbuss	Matartrafik med buss
Matartrafik	Trafik som erbjuder lokala resor som matar till bytespunkter med stomtrafik (radiell, tvärgående eller stadsstomtrafik)
Mikromobilitet	Små, lätta fordon som körs av användaren, exempelvis cykel eller elsparkcykel
Mobilitetshubb	En plats eller byggnad som rymmer olika möjligheter för resor och transport som exempelvis kollektivtrafik, låncykel, bilpool, utlämning av paket och laddinfrastruktur.
Mobility management	Mjuka åtgärder som påverkar resebeteende och val av färd sätt såsom kampanjer, information, reserådgivning och parkeringsstyrning.
Nudging	Nudging handlar om att designa valsituationer så att det blir lätt att göra rätt. Att "knuffa" i rätt riktning genom till exempel fotspår i marken till närmsta papperskorg
Pendeltåg	Radiell stomtrafik i form av spårtrafik på järnväg i relationer i huvudsak inom Stockholms län
Praktisk kapacitet	Den acceptabla trängselnivån i kollektivtrafikens fordon, där 4 - 5 personer per kvadratmeter och ett ståplatsutnyttjande på 40 % ej ska överskridas, undantaget tunnelbanan där 50 % ståplatsutnyttjande kan accepteras.
Radiell expressbuss	Radiell stomtrafik i form av snabbgående busstrafik
Radiell stomtrafik	Trafikkoncept som erbjuder snabba resor för stora resenärslöden i radiella stråk med hög reseefterfrågan hela dagen
Radiella resor	Resor från de yttre delarna av regionen mot regionkärnan eller tvärtom.
Regional stadskärna	Bebyggelsekategori i den regionala utvecklingsplanen RUF 2050
Regionalt trafikförsörjningsprogram (TFP)	Styrdokument för kollektivtrafikens utveckling i regionen omfattande både upphandlad och kommersiell trafik
Regionaltåg	Radiell stomtrafik på järnväg som trafikerar och binder ihop flera län i Östra Mellansverige
Regionpendeltåg	Radiell stomtrafik på järnväg vilken avseende trafikuppgift och uppehållsmönster ligger mittemellan regionaltåg och pendeltåg.
Regularitet	Spridning mellan tidsluckorna mellan fordonen på en viss linje
Restidskvot	Restid med kollektivtrafik i en viss relation delat med restid med biltrafik i samma relation

Roslagsbana	Radiell stomtrafik i form av snabbgående spårtrafik med egenskaper avseende hastighet och kapacitet mellan pendeltåg och tunnelbana
RUFS 2050	Regional utvecklingsplan för Stockholms län 2050
Stadsexpressbuss	Stadsstomtrafik i form av snabbgående buss
Stadsspårväg	Stadsstomtrafik i form av spårväg
Stadsstomtrafik	Trafikkoncept som erbjuder snabba resor för stora resenärslöden inom centrala regionkärnan, regionala stadskärnor eller tätorter
Stomtrafik	Samlingskoncept för stadsstomtrafik, radiell stomtrafik och tvärgående stomtrafik
Styrmedel	Åtgärd i form av reglering, ekonomiskt styrmedel eller information för att uppnå ett mål
Systemarkitektur	Utformning och uppbyggnad av kollektivtrafiksystemets struktur
TFP	Se Regionalt trafikförsörjningsprogram
Tillgänglighet	Den mängd målpunkter som kan nås från en specifik punkt med en viss uppoffring i form av framför allt restid, reskostnad och väntetid
Trafikkoncept	Kollektivtrafiklösningar som svarar mot olika roller eller uppgifter i kollektivtrafiksystemet och som därigenom löser olika kund- och samhällsbehov
Tunnelbana	Radiell stomtrafik i form av tunnelbana
Tvärbana	Tvärgående stomtrafik i form av spårväg
Tvärgående expressbuss	Tvärgående stomtrafik i form av snabbgående buss
Tvärgående stomtrafik	Trafikkoncept som erbjuder snabba resor för stora resenärslöden i tvärgående stråk med hög reseefterfrågan hela dagen
Tvärresor	Resor på tvären mellan olika kommuner