

**Handläggare**  
Caroline Jansson  
08-508 26 213

**Till**  
Trafiknämnden  
2021-09-30

## Trafikförvaltningens förslag till Kollektivtrafikplan 2050. Svar på remiss ifrån kommunstyrelsen

### Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen
2. Trafiknämnden ger trafikkontoret i uppdrag att arbeta fram en plan som ersätter Stomnätsplanen som strategiskt underlag för kollektivtrafiken i Stockholm stad
3. Trafiknämnden justerar beslutet omedelbart

Gunilla Glantz  
Förvaltningschef

Mattias Lundberg  
Avdelningschef

### Sammanfattning

Kollektivtrafikplan 2050 är Region Stockholms långsiktiga plan för kollektivtrafikens utveckling till 2030 och 2050 och ska redovisa hur kollektivtrafiksystemet behöver utvecklas.

Kollektivtrafikplanen är ett bra underlag för en strategisk inriktning för kollektivtrafiken i länet på en övergripande regional nivå och på längre sikt. Den kan också tjäna som kunskapsunderlag i att förstå hur kollektivtrafiksystemet är uppbyggt.

Stor vikt har lagts vid de förutsättningar som RUFSS ger vilket gör att kollektivtrafikplanen är visionär. Mindre fokus läggs på hur

**Trafikkontoret**  
Trafikplanering

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 213  
Växel 08-508 27 200  
caroline.a.jansson@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

kollektivtrafiken i närtid ska bedrivas. Med den framåtsyftande blicken och fokus på målstyrd planering, saknas dock de redan befintliga kollektivtrafikresenärerna och hur dagens trafik ser ut. En påtaglig brist med kollektivtrafikplanen är att den inte tar hänsyn till begränsade ekonomiska ramar. Även om ett strategiskt dokument för kollektivtrafiken på en regional nivå har varit efterlängtad, så har även trafikkontoret behov av en plan som mer tydligt prioriterar åtgärder för att lösa dagens brister och behov.

I och med att den regionala kollektivtrafikplanen ersätter Stomnätsplanen som strategiskt dokument hos trafikförvaltningen behöver också Stomnätsplanen ersättas i stadens strategiska ramverk. Trafikkontoret ser ett behov av att ta fram en gemensam plan, tillsammans med trafikförvaltningen, där kollektivtrafikens stråk och noder pekas ut.

Trafikförvaltningens regionala kollektivtrafikplan är trots en viss oklarhet kring prioritering och finansiering, ett välkommet inslag i den strategiska planeringen av kollektivtrafiken i länet.

### **Remissen**

Kommunstyrelsen har remitterat trafikförvaltningens förslag till Kollektivtrafikplan 2050 till trafiknämnden. Nämnden har fått förlängd svarstid till den 1 oktober.

### **Kollektivtrafikplanens syfte**

Kollektivtrafikplan 2050 (hädanefter benämnd kollektivtrafikplan) är Region Stockholms långsiktiga plan för kollektivtrafikens utveckling till 2030 och 2050 och ska redovisa hur kollektivtrafiksystemet behöver utvecklas för att nå målen i den Regionala utvecklingsplanen för Stockholms län, RUFS 2050 och det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län, TFP.

Planen kan fungera som underlag till regionens åtgärdsvals- och investeringsprocess eller den kommunala planläggningsprocessen och i förhandlingar. Kollektivtrafikplanen ersätter stomnätsplanen som strategisk plan för kollektivtrafiksystemets utveckling i länet.

### **Kollektivtrafikplanens omfattning**

Kollektivtrafikplanen innehåller indikatorer och målstandarder för kollektivtrafikens utveckling och ger en beskrivning av hur

kollektivtrafiken skulle behöva utvecklas för att nå uppsatta mål i RUFSS 2050. Planen beskriver även hur dagens kollektivtrafiksystem utvecklas med beslutade åtgärder fram till år 2050 och hur olika framtidsbilder kan påverka behovet av kollektivtrafik.

Kollektivtrafikplanen beskriver hur väl de nu beslutade och planerade investeringarna och utbudsökningarna i kollektivtrafiken svarar mot behoven på medellång och lång sikt.

Trafikförvaltningen har också arbetat fram trafikkoncept i syfte att tydliggöra kopplingen mellan de övergripande målen i trafikförsörjningsprogrammet och den trafik som bedrivs idag.

#### Kvarstående behov och utmaningar

I de centrala delarna av Stockholm handlar de beskrivna behoven främst om ökad kapacitet där tvärbanan, stombussar och delar av pendeltågssystemet blir hårt belastade i framtiden när länet växer.

En utmaning är kapaciteten i terminaler för den ökande mängd bussar och resenärer som förväntas angöra dessa. Terminalerna ligger ofta i områden med höga markvärden och ett stort etableringstryck där olika stadsutvecklingsprocesser pågår. Dessutom är inte sällan det anslutande vägarna hårt belastade med en förväntad ökad trängsel. Enligt kollektivtrafikplanen är det mest kritiskt i den centrala sektorn. I terminaler som Gullmarsplan, Ropsten, Odenplan, Liljeholmen, Årstaberget och Älvsjö förväntas antalet resenärer öka kraftigt. Beslutade spårinvesteringar ger däremot avlastning av Slussen och Tekniska högskolan. I Skärholmens bussterminal bedöms kapacitetsbehoven öka i samband med införandet av busstrafik i förbifarten.

Det finns behov av förbättrad framkomlighet för stombussarna för att kunna utveckla en attraktiv och resurseffektiv trafik med tätare avgångar. Detta gäller vägar såsom Roslagsvägen/Valhallavägen, Värmdövägen/ Stadsgårdsleden, Nynäsvägen samt Drottningholmsvägen/Kvarnbacksvägen/Norrbyvägen. Högre prioritet och eget utrymme kan öka kapaciteten för personresor längs flera av länets hårdast trafikerade gator och vägar och samtidigt avlasta det radiella spårnätet.

Redan år 2030 bedöms kapacitetsbrister uppstå längs delar av tvärbanans Helenelundsgren samt på sträckan mellan Liljeholmen

och Gullmarsplan. Tvärbanan har redan idag bristande framkomlighet, i synnerhet längs blandtrafiksträckor i Gröndal-Liljeholmen, vilket påverkar resurseffektivitet och regularitet. Det finns även behov av trimningsåtgärder i trafiksignalerna längs med banan.

Det bedöms finnas särskilt stor potential att öka kollektivtrafikresandet för målpunkter strax utanför innerstan, tvärresor, fritidsresor och nya stadsutvecklingsområden där goda kollektivtrafikvanor kan sättas tidigt.

### Åtgärder för kollektivtrafiken utveckling

Genom att utveckla kollektivtrafiksystemet med fler starka tvärgående stråk och smidiga bytespunkter skapas en nätstruktur med nätverkseffekter. Genom att valmöjligheterna och resvägarna ökar skapas ett mer robust och resilient kollektivtrafiksystem.

Kollektivtrafikplanen föreslår en utveckling av bytespunkter och terminaler för att säkerställa god kapacitet samt uppnå önskade nätverkseffekter. Vidare föreslås omfattande framkomlighetsåtgärder för stråk som trafikeras eller föreslås trafikeras med stadsexpressbuss, stadsspårväg, tvärgående expressbuss, radiell expressbuss och tvärbana (stomtrafik).

### Fortsatt arbete

I kollektivtrafikplanen anges att behoven och förslagen till lösningar kommer att behöva omhändertas och fördjupas i sektorsutredningar, utvecklingsplaner per trafikslag samt trafikavtal. Åtgärder som innebär en investering av något slag behöver utredas vidare i fördjupade utredningar inom ramen för Region Stockholms investeringsprocess. I kollektivtrafikplanen görs inga ekonomiska avvägningar i förhållande till budgetutrymme, utan sådana avvägningar görs i den efterföljande planeringen då mer och utvecklad kunskap om åtgärdernas kostnader och nyttor tas fram.

### Länk till ärendet hos trafikförvaltningen

<https://www.sll.se/globalassets/5.-politik/politiska-organ/trafiknamnden/2021/6-18-maj-2021/40-information-om-kollektivtrafikplan-endast-tjut.pdf>

## Ärendets beredning

Ärendet har beretts tillsammans med stadsbyggnadskontoret, stadsledningskontoret och exploateringskontoret.

## Trafikkontorets synpunkter

### Övergripande

Trafikkontoret ställer sig i sak positivt till satsningar och åtgärder som främjar kapacitetsstarka färdmedel och ett mer hållbart resande. Den regionala kollektivtrafikplanen är ett exempel på detta. Kollektivtrafikplanen är ett bra underlag för en strategisk inriktning för kollektivtrafiken i länet på en övergripande regional nivå och på längre sikt. Den kan också tjäna som kunskapsunderlag i att förstå hur kollektivtrafiksystemet är uppbyggt.

Stor vikt har lagts vid de förutsättningar som RUFS ger vilket gör att kollektivtrafikplanen är visionär. Mindre fokus läggs på hur kollektivtrafiken i närtid ska bedrivas. Med den framåtsyftande blicken och fokus på målstyrd planering, saknas dock de redan befintliga kollektivtrafikresenärerna och hur dagens trafik ser ut. Även om ett strategiskt dokument för kollektivtrafiken på en regional nivå har varit efterlängtad, så har även trafikkontoret behov av en plan som mer tydligt prioriterar åtgärder för att lösa dagens brister och behov.

En påtaglig brist med kollektivtrafikplanen är att den inte tar hänsyn till begränsade ekonomiska ramar. Trafikkontoret ställer sig därför frågande till hur väl åtgärderna är förankrade i den långsiktiga infrastrukturplaneringen och i budgetar för kommande år.

Trafikkontoret ser det som positivt att kollektivtrafikplanen behandlar samverkan mellan olika intressenter. Den långtgående interaktionen som bygger på ömsesidighet och som ofta innefattar dimensioner av lärande och förändring för de aktörer som är med, är viktig. Inte minst när olika aktörer ansvarar för en fungerande helhet.

### Målen i kollektivtrafikplanen

I målavsnittet finns både mål, målstandarder och indikatorer. Generellt är målen för kollektivtrafiken både fler till antalet och mer nedbrutna än i tidigare dokument vilket i stort är positivt. Framst de geografiskt nedbrutna målen är mer användbara i olika trafik- och stadsbyggnadsprojekt som staden driver.

Det kommer däremot att finnas förväntningar på att mål, målstandarder och indikatorer följs upp kontinuerligt av trafikförvaltningen. Det framgår inte i planen att en uppföljning av målen kommer att göras eller hur ofta det kan komma att ske. Det bör framgå. Tidigare erfarenheter visar på att indikatorer och mål tyvärr sällan följs upp. Om sådana möjligheter saknas borde trafikförvaltningen överväga att ha ett färre antal mål och indikationer.

Trafikkontoret anser att en definition av City skulle behövas för att alla ska ha en gemensam bild av vad City är. Trafikkontorets tolkning av City i kollektivtrafiksammanhang är T-centralen/Cityterminalen/ Stockholm City (pendeltåget).

Trafikförvaltningen har i kollektivtrafikplanen tagit fram målstandarder för god medelhastighet och genomsnittligt hållplatsavstånd som gäller för bland annat stomtrafiken beroende av väg och bebyggelsestruktur. Trafikkontoret och trafikförvaltningen arbetar sedan flera år inom Handlingsplan för stombussnätet med trimningsåtgärder för att öka medelhastigheten för stombussarna i staden. För att nå närmare målet om 20 km/h i innerstan, är det tydligt att ytterligare åtgärder i gatan tillsammans med utökat hållplatsavstånd och påstigning i alla dörrar behövs. För att det ska bli möjligt behöver bland annat en prioritering av den rörliga trafiken göras framför den stillastående trafiken och mellan flera andra viktiga funktioner i staden. Från trafikkontorets sida konstateras att målet om 20 km/h är mycket utmanande att uppnå. Trafikkontoret vill också påpeka här att medelhastigheten är ett mål som är svårt att uppnå utan stora uppoffringar och kostnader. Därmed är det viktigt att analysera hur viktigt medelhastigheten är ur ett helaresan-perspektiv. Hastighetsmålet är ambitiöst, men det behöver också vara möjligt att nå. I en tät innerstad finns det flera andra faktorer som också påverkar medelhastigheten såsom korsningar, gående, cyklister med mera. Trafikkontoret anser att det inte är önskvärt att ha flera olika hastighetsmål i en tät innerstadsmiljö.

Vidare anser trafikkontoret att hållplatsstoppen borde särskiljas från medelhastigheten och att målstandarderna för medelhastigheten ska beräknas exklusive hållplatstid. Sammantaget ser trafikkontoret ett behov av att ta fram nya mål för stombusstrafiken.

Trafikkontoret har endast data på hur medelhastigheten ser ut i delar av stombussnätet där trimningsåtgärder genomförts. För att kunna planera långsiktigt och prioritera rätt för att gynna kollektivtrafiken, så måste sådan här databearbetning finnas lättillgängligt på karta och i GIS-format för kommunerna i länet.

Trafikkontoret välkomnar framtagandet av målstandard för hållplatstid för buss samt målstandard för regularitet. Hållplatstiden är en stor del av restiden för innerstadens stomtrafik. Att trafikförvaltningen tillåter påstigning i alla dörrar ses som en naturlig följd av att sätta målstandarder kring hållplatstid. Trafikkontoret stödjer en sådan utveckling. Trafikkontoret vill dock påpeka att målstandard för hållplatstid inte bör vara detsamma för alla hållplatser, utan rimligen bör variera beroende på passagerarantal. Målstandard för regularitet kan hjälpa till att göra kollektivtrafiken mer pålitlig och förutsägbar. Trafikkontoret saknar nuläget för trafiken vad det gäller dessa målstandarder och önskar ta del av detta.

Även om målen är många och fler än tidigare så saknar trafikkontoret mål som avser hela-resan-perspektivet. Exempelvis mål om bytestid. När trafikkontoret genomför åtgärder i gatan för att främja kollektivtrafiken så är det viktigt att tidsvinsten inte försvinner på grund av längre bytestider, på grund av exempelvis marginal för tidreglering eller byte av chaufför. Utan att tidsvinsten verkligen kommer resenärerna till nytta.

Trafikkontoret anser att det är viktigt att skapa en attraktiv kollektivtrafik för både befintliga och nya resenärer. I det övergripande målet om en attraktiv kollektivtrafik finns fler parametrar än medelhastighet att ta hänsyn till. Det är bra att trafikförvaltningen lyfter fram detta i kollektivtrafikplanen.

### Trafikkoncept

Trafikkoncepten som tagits fram i kollektivtrafikplanen kan användas i syfte att få en djupare förståelse för hur kollektivtrafiken är uppbyggd i staden och hur systemet hänger ihop, vilket är positivt.

Stomtrafiken är ett koncept som planerare, strateger och kollektivtrafikresenärer är bekanta med sedan tidigare. I de nya trafikkoncept som trafikförvaltningen tagit fram har stomtrafiken delats in i radiell-, tvärgående- och stadsstomtrafik. Dessa är i sin

tur sedan indelade i delkoncept exempelvis stadsexpress, stadsspårväg, tunnelbana, radiell expressbuss och tvärbanan. Indelningen kan för en utomstående verka plottrig eftersom de olika koncepten för stomtrafiken beskrivs på liknande sätt. Det vill säga, erbjuda snabba resor för stora resenärflöden och att stomtrafiken är strukturerande för bebyggelsen. Trafikkontoret kommer därför att fortsatt använda begreppet stomtrafik.

### Behovsbilden

Trafikförvaltningens fokus på att stärka de radiella stråken och skapa attraktiva tvärkopplingar går i linje med de intentioner som finns i Stomnätsplanen och som trafikkontoret delar. Kollektivtrafiken ska vara ryggraden i samhällsplaneringen och det blir den med konkurrenskraftiga restider i hela resan och med hög kapacitet i gaturummet. På så sätt skapas attraktiva resor och en attraktiv stad.

De brister, behov och åtgärder som lyfts fram, bygger som tidigare nämnts på intentionerna i RUF5. Hur dagens utmaningar och behov ska lösas på bästa sätt är dock inte tydligt. Det uppstår ett glapp mellan den utglesning av trafiken som föreslås i den senaste trafikförändringsremissen (T22) och de stora utbudsökningar och investeringar som föreslås i kollektivtrafikplanen. Trafikkontoret saknar också en koppling till Länsplanen och det regionala behov som tydliggörs i den processen.

### Bytespunkter och bussterminaler

Trafikkontoret saknar en helhetssyn över alla bytespunkter och bussterminaler i Stockholm stad. Tabellerna visar på ett urval av bytespunkter och bussterminaler där resandet beräknas öka till följd av beslutade åtgärder. Planens bedömning är att det finns betydande behov av åtgärder för ett femtiotal bytespunkter och ett trettiotal bussterminaler till år 2030. Vissa bytespunkter nämns i text och andra i bilaga. Här behöver trafikförvaltningen förtydliga vilka av dessa som har störst behov av åtgärder och konkretisera vilka åtgärder som behövs för att lösa bristerna. Trafikkontorets bedömning är att det finns stora utmaningar i att genomföra åtgärder för att lösa kapacitetsbristerna i bussterminalerna till 2030. Därför är det viktigt att ha en gemensam planering för vilka bussterminaler som ska åtgärdas först, så att trafikkontoret och trafikförvaltningen tillsammans lägger tid och resurser på rätt plats. Trafikkontoret saknar även bussterminalen i Spånga som finns upptagen i nuvarande



Länsplan och där åtgärder tidigare har planerats för att möta en utökad efterfrågan av kollektivtrafik.

När det gäller bytespunkterna är det viktigt att behoven av att ta omhand ett ökat resenärsflöde löses effektivt. Effektiviseringar bör till stor del kunna göras inom befintlig bytespunkt med mindre justeringar utanför själva bytespunkten. För bussterminalernas kapacitet handlar det däremot om behov av större ytor, där trafikförvaltningen är beroende av en planering tillsammans med Stockholm stad. En tydlighet kring behovet av ytor för bussterminalerna är viktigt i en kollektivtrafikplan som ska visa på de framtida behoven för kollektivtrafiken. Det blir svårt för Stockholm stad att reservera eventuell mark för utökade bussterminaler i olika pågående projekt om staden inte vet hur stort behovet är i respektive bussterminal. Om inte detta kan göras i kollektivtrafikplanen så bör det göras i efterföljande sektorsutredningar.

Det är positivt att trafikförvaltningen lyfter målkonflikten som uppstår mellan utökad terminalyta och bostadsbyggande. Hur frågan ska lösas är en annan sak. Trafikkontoret välkomnar att trafikförvaltningen ser det som intressant att regionen skulle kunna ta en bredare roll som fastighetsutvecklare. Trafikkontoret anser att det i vissa fall skulle kunna gå att lösa målkonflikten med bostadsbyggandet genom att bygga in terminalerna och integrera dem i byggnader. I de olika stadsbyggnadsprojekt som nu pågår, där bussterminaler ingår, tenderar hållplatslägen att bli utspridda längs med gatorna. Utspridda bytespunkter bidrar till en otydlig och rörig trafikmiljö, vilket skapar oattraktiva byten med långa gångtider.

Det är positivt att kollektivtrafikplanen delat in åtgärderna i tre nivåer för att bedöma deras effekt och vara stöd i fortsatt utredningsarbete. Generellt ställer sig dock trafikkontoret frågande till hur vissa av åtgärderna bedömts hamna i nivån ”systemkritiska åtgärder för god funktion i befintligt system” (nivå 1). För åtgärderna i bytespunkter och bussterminaler hamnar alla åtgärder på nivå 1. Detta stämmer väl in på det behov och brister som identifierats kopplat till kapacitet i bussterminalerna. Däremot ställer sig trafikkontoret mycket frågande till den systemkritiska åtgärden (till år 2030) att utreda en gångtunnel mellan Södra station och Slussen. En sådan åtgärd är sekundär jämfört med de kapacitetsbrister i bussterminalerna som redan finns idag. Dessutom är det ett kortare byte på cirka

300 meter mellan pendeltåget vid Södra station och tunnelbanan vid Mariatorget. Andra åtgärder som föreslås utredas är ny koppling mellan Bandhagen och stombuss 173 och förbättrad koppling mellan pendeltåget och Tvärbanan i Årstaberget samt ny koppling mellan Centralen/City och båtarna vid Klara mälstrand, vilket är positivt. Även om trafikkontoret anser att detta är bra förslag på åtgärder att utreda vidare så bör effektivisering och ökad kapacitet i bussterminalerna gå före.

Även trygghetsaspekten är viktig att ta i beaktning då flera terminaler är byggda på 70- och 80-talet och upplevs slutna, slitna och otrygga. Om trafikförvaltningen bedömer kapaciteten i en bussterminal som tillräcklig samtidigt som den är otrygg finns ingen tydlig väg till lösning på trygghetsfrågan. Det är viktigt att inte glömma resenärens upplevelse och upplevda trygghet så alla vill och vågar använda kollektivtrafiken.

Trafikkontoret ser ett tydligt behov av att arbeta parallellt med att förtydliga och förnya de gällande avtalen för flera terminaler. Detta för att förtydliga och uppdatera rollfördelningen vad gäller behov av åtgärder.

### Stomtrafiken

#### **Övergripande kring stomtrafiken**

Kollektivtrafikplanen pekar ut brister, behov samt åtgärder för att lösa dessa. Trafikkontoret saknar ett tydligt stomnät i kollektivtrafikplanen så att de viktigaste och mest prioriterade linjerna pekas ut på en karta. Detta gäller särskilt för innerstadens stomnät, där ändarna på linjerna är oklara. Trafikkontoret och trafikförvaltningen behöver tillsammans diskutera dessa förslag till linjeförändringar.

Det är bra att de identifierade kapacitetsproblemen längs med stombusslinjernas sträckningar lyfts fram. Det handlar främst om de större busstråken såsom Roslagsvägen/Valhallavägen, Värmdövägen/Stadsgårdsleden och Nynäsvägen/Centralbron/Klarastrandsleden samt Drottningholmsvägen/Kvarnbacksvägen/Norrbyvägen. Delar av dessa stråk har också utretts inom ÅVS Grönt ljus stombuss och trafikkontoret har påbörjat trafikutredningar. För att stadens budget ska räcka till så måste en prioritering av kollektivtrafikåtgärderna göras och rätt åtgärder genomföras. Trafikkontoret arbetar fortsatt med detta i dialog med trafikförvaltningen.

Vad som krävs för att nya stombusslinjer ska kunna börja trafikera en gata diskuteras redan idag mellan trafikkontoret och trafikförvaltningen. Denna diskussion kommer säkerligen att fortsätta i samband med de förslag till nya stombusslinjer som tagits fram i kollektivtrafikplanen. Tillsammans behöver trafikkontoret och trafikförvaltningen komma överens om detta. Arbetet med att utreda förutsättningarna för linje 5 bör kunna användas som exempel på ett gemensamt arbete som fungerar bra.

### **Åtgärder i stomtrafiken ur ett 2030 perspektiv**

Nedan följer trafikkontorets synpunkter på de åtgärder som trafikförvaltningen bedömer är systemkritiska åtgärder för god funktion i befintligt system:

Kollektivtrafikplanen anger åtgärder för framkomlighet så att mål hastighet och hållplatsavstånd enligt trafikkoncepten uppnås. Trafikkontorets initiala bedömning är att omfattande åtgärder behövs i gaturummet, tillsammans med utökade hållplatsavstånd och påstigning i alla dörrar, för att nå dessa mål. Trafikkontoret måste dock också göra avvägningar gentemot andra trafikslag och angelägna funktioner i gatumiljön. I det nuvarande stombussnätet finns det en rad utmaningar identifierade i arbetet med att förbättra framkomligheten i stombussnätet. Utmaningar som kostar både tid och pengar. Här behöver trafikförvaltningen och trafikkontoret tillsammans bli ännu mer effektiva och bättre på att ta fram underlag som visar på var behovet av kollektivtrafikåtgärder är störst. Samtidigt behövs en gemensam struktur för genomförandet av gatuåtgärder som trafikkontoret ansvarar för tillsammans med den trafikering med minskat hållplatsavstånd och i vissa fall nya bussar som trafikförvaltningen planerar. En sådan diskussion har påbörjats mellan trafikkontoret och trafikförvaltningen.

Trafikkontoret ser positivt på trimningsåtgärder såsom längre fordon. Det finns samtidigt utmaningar i längre och större fordon då en anpassning i befintligt vägnät behövs, något som trafikkontoret och trafikförvaltningen tillsammans får utreda vidare. Trafikkontoret vill understryka att det är ett omfattande arbete att utreda och genomföra gatuåtgärder för att möjliggöra längre bussar i hela stomnätet inom stadens gränser. Att ha längre bussar som trimningsåtgärd för alla stombussar med målår 2030, är inte realistiskt när åtgärderna ännu inte är helt utredda och projekterade. Trafikkontoret anser det rimligt att påbörja

utredningsarbetet för stombussarna i innerstan och ha dessa åtgärder genomförda till 2030.

Synpunkter på de mer specifika åtgärderna

Trafikförvaltningen planerar enligt kollektivtrafikplanen en förlängning av stombussarna från Tyresö till City och Karolinska år 2030. För att det ska bli möjligt behövs en del kollektivtrafikfrämjande åtgärder vilka tidigare också identifierats i ÅVS Grönt ljus stombuss. Trafikkontoret utreder idag ramper och nya hållplatslägen i Gullmarsplan samt kollektivtrafikkörfält längs med Nynäsvägen. Trafikkontoret antar att det nya hållplatsläget ska användas istället för bussterminalen för stombussarna till och från City/Karolinska. Samtidigt har ett planprogram för Gullmarsplan och Nynäsvägen startats upp för att utveckla stadsdelen. I det arbetet kommer trafikkontoret att arbeta för att kollektivtrafiken får en central roll. Programmet kan komma fram till andra trafiklösningar vilket gör att ramperna som idag föreslås i Gullmarsplan kanske inte är aktuella på samma sätt. Trafikkontoret har inom ramen för länsplansprocess begärt att få skjuta fram det namngivna objektet för att åtgärderna ska kunna harmonisera med planprogrammet för stadsdelen. Trafikkontoret och trafikförvaltningen behöver fortsatt diskutera kollektivtrafikfrämjande åtgärder i Gullmarsplan och på Nynäsvägen.

Diskussioner har tidigare förts om vart stombussarna från Tyresö ska angöra City. Trafikkontoret anser att bussarna i största möjliga mån bör trafikera Cityterminalen. Främsta anledningen till detta är att det råder brist på gatuförlagda hållplatslägen i och runt City/nedre Norrmalm som lämpar sig för dubbla ledvagnar. Bytespunkten skulle därmed bli utspridd över en större yta. Detta skapar ett oattraktivt byte med längre gångtider och en otidlighet i vart bussarna avgår. Ett hållplatsläge i Cityterminalen är även mer lämpligt ur ett trygghets- och resenärsperspektiv. Att samla SL-busstrafiken på en plats skapar en tydlighet för resenärerna samtidigt som Cityterminalen är skapad som en kollektivtrafiknod där det finns plats för att vänta inomhus och utträta enklare serviceärenden. Inom ramen för arbetet med centralstationsområdet arbetar trafikkontoret för att möjliggöra genomgående busstrafik i Cityterminalen i bägge riktningar.

En annan åtgärd som trafikförvaltningen föreslår är att utveckla dagens linje 157 & 540 på tvären mellan Danderyds sjukhus – Spånga till en stombuss. Detta är intressant och bör utredas

vidare. Att införa en ny stomlinje kräver dock en del investeringar, både i form av drift- och gatuåtgärder. Investeringar som kanske först och främst behövs i andra mer prioriterade kollektivtrafikstråk där resande är högt.

Kollektivtrafikplanen anger åtgärder för framkomlighet så att målhastighet och hållplatsavstånd kan uppnås, inklusive utveckling av stadsexpressbuss med BRT-standard för linje 4. Trafikkontoret och trafikförvaltningen utreder under 2020-2021 vilka åtgärder som kan genomföras för att uppnå BRT-standard tillsammans med andra alternativa åtgärder för att förbättra för stomtrafiken längs med linje 4. Utredningsarbetet fortsätter under hösten 2021.

De åtgärder som trafikförvaltningen kategoriserar som systemkritiska åtgärder för god funktion i befintligt system kommer i sin tur att behöva prioriteras. Ett prioriteringsarbete som staden och trafikförvaltningen behöver göra tillsammans.

För åtgärder som är systemutvecklande och effektiviserande föreslås dagens direkttrafik från Södertälje/Hallunda/Tumba att bli stombusstrafik och trafikera Liljeholmen istället för Fridhemsplan. Detta underlättar för linje 4 och framtida linje 5 i Hornstull och vid Västerbroplan i högtrafik. Däremot finns det utmaningar för vändande trafik i Liljeholmen/Marievik då busstrafiken inte ryms inom befintlig terminal. I samband med att tunnelbanan byggs mellan Fridhemsplan och Älvsjö så bör trafikförvaltningen överväga en ytterligare terminal i Liljeholmen om stombusstrafiken från Södertälje med omnejd ska vända i Liljeholmen.

#### Spårtrafik

För tvärbanan föreslås trimningsåtgärder och framkomlighetsåtgärder för minskade restider. Trafikkontoret ställer sig generellt positiv till trimningsåtgärder på tvärbanan. I samband med tvärbanan vill trafikkontoret också lyfta problematiken med ATC-systemet som ger långa rödtider för bland annat fotgängare och annan busstrafik. Trafikförvaltningen bör se över säkerhetskraven för tvärbanan för att på så sätt underlätta för andra trafikanter vid en utökad turtäthet. Trafikkontoret bistår och deltar som väghållare i utredningar eller projekt som syftar till att främja kollektivtrafikåtgärder på tvärbanan men initiering av dessa projekt bör komma från trafikförvaltningen.

Kollektivtrafikplanen lyfter också behovet av att kunna vända fler tåg på tvärbanan i Mårtensdal. Denna åtgärd har diskuterats i arbetet med Stomlinje Söderort-Nacka. Det finns utmaningar med detta förslag, då samtliga övergångsställen på en sträcka på cirka 350 meter mellan Textilgatan och Lumagatan på Hammarby allé försvinner. Trafikkontoret är tveksamt till detta förslag eftersom det ger stora negativa konsekvenser för övriga trafikanter, främst gående och cyklister, som behöver korsa gatan. Åtgärden behöver precis som trafikförvaltningen konstaterar utredas vidare.

Trafikförvaltningen föreslår en förlängning av Spårväg City och sammankoppling med Lidingöbanan i Ropsten och ny spårväggsgren till Loudden. Kollektivtrafikens utbyggnad är en viktig förutsättning för utbyggnad av Norra Djurgårdsstaden. Trafikförvaltningen har tillsammans med staden utrett hur Norra Djurgårdsstaden ska trafikförsörjas, men det saknas beslut kring vilken kollektivtrafiklösning som ska väljas. Ansvaret för finansieringen av kollektivtrafik vilar på trafikförvaltningen medan staden ansvarar för att möjliggöra och underlätta för kollektivtrafik i sin planering.

### **Åtgärder i stomtrafiken ur ett 2050-perspektiv**

Ur ett 2050-perspektiv föreslås en förlängning av grön tunnelbana från Skarpnäck till Sköndal för trafikförsörjning av den nya stadsdelen. Detta är i linje med intentionerna i stadens översiktsplan.

En eventuell förlängning av Spårväg Syd från Älvsjö via Gullmarsplan till Nacka nämns också som en åtgärd för höjd ambitionsnivå för regional tillgänglighet. Trafikkontoret är positiv till stomtrafik i detta stråk.

För att hantera identifierade kapacitetsbrister i innerstadens stadsstomtrafik föreslår trafikförvaltningen en konvertering till stadsspårväg på linje 4, 5 och 6. Trafikkontoret är tveksamma till genomförbarheten av ett sådant projekt, både på grund av utrymmesskäl och på grund av de höga investeringskostnaderna.

### **Matartrafik och direktrafik**

En ny matarlinje från Hässelby till Barkarby föreslås som åtgärd för att öka stomtrafikens upptagningsområde. En ny busslinje mellan dessa platser tycker trafikkontoret är intressant. Vilka

åtgärder som krävs för att trafikförvaltningen ska starta en ny linje skulle dock kunna förtydligas.

När det gäller direkttrafiken så föreslås bland annat flera nya linjer i samband med Förbifart Stockholms öppnande. Konkurrenskraftig kollektivtrafik med bra restider i förbifarten är välkommet för att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft mellan bland annat Skärholmen och Kista.

### Långsiktig utblick

Kontoret noterar att trafikförvaltningen identifierar att en mer kapacitetsstark kollektivtrafik kommer att behövas på längre sikt om Bromma flygfält exploateras. Två alternativ nämns: en vidareutveckling av tunnelbanesystemet alternativt ett utvecklat spårvägsnät med matning till ex Sundbyberg C eller en framtida pendeltågsstation i Solvalla.

På längre sikt ser trafikförvaltningen ett behov av en mer kapacitetsstark kollektivtrafik längs med stomlinje 172 (Norsborg-Flemingsberg-Skarpnäck) och linje 176/177 (Ekerö-Brommaplan-Solna station-Danderyd sjukhus). Trafikkontoret noterar även detta.

### Förutsättningar för planens genomförande

Kollektivtrafikplanen kan inte genomföras utan länets kommuner och Trafikverket i egenskap av väghållare. Staden och trafikförvaltningen behöver komma överens om vilka behov som är viktigast att prioritera för att sedan gemensamt ansvara för sin del i att främja kollektivtrafiken och göra den mer attraktiv. Både för att bibehålla befintliga resenärer och för att locka nya.

Ett av syftena med kollektivtrafikplanen är att tydliggöra roller och ansvar för implementeringen av planens förslag. Då bör den rimligtvis övergripande redogöra för hur planens finansiering ska genomföras.

Att kollektivtrafikplanen bygger på RUFSS är förståeligt samtidigt som det gör kollektivtrafikplanen till något som kan uppfattas som långt ifrån verkligheten. Både hos trafikkontoret och hos trafikförvaltningen är de ekonomiska resurserna begränsade precis som länets tilldelning av medel genom den nationella planen.

När det kommer till genomförandet av kollektivtrafikplanen kvarstår det en hel del arbete med att prioritera bland de mest systemkritiska åtgärderna. Trafikkontoret önskar att detta prioriteringsarbete tas ännu ett steg längre i kollektivtrafikplanen.

### **Kollektivtrafikens roll i staden**

Kollektivtrafiken har en nyckelroll i den växande staden där gatuutrymmet måste användas smart för att kunna transportera så många människor som möjligt på en begränsad yta. När länet och staden växer är det också önskvärt att de regionala resorna över kommungränsen görs med kollektivtrafik framför bil.

I och med att den regionala kollektivtrafikplanen ersätter Stomnätsplanen som strategiskt dokument hos trafikförvaltningen behöver också Stomnätsplanen ersättas i stadens strategiska ramverk. Trafikkontoret ser ett behov av att ta fram en gemensam plan, tillsammans med trafikförvaltningen, där kollektivtrafikens viktigaste stråk och noder pekas ut. Planen tar sin utgångspunkt i Stomnätsplanen, stadens Framkomlighetsstrategi och Översiktsplan, samt dagens kollektivtrafikresande. De stråk som pekas ut bygger på dagens och det framtida stombussnätet, där eventuella förändringar görs om behov finns, exempelvis genom ett högt resande, hög turtäthet eller identifiering av busstråk till viktiga målpunkter som idag inte pekats ut. Planen syftar till att vara ett planeringsstöd som tydligt visar kollektivtrafikens behov, särskilt på gator och vägar inom stadens gränser. Planen syftar också till att redovisa gemensamma planeringsprinciper och definiera målet om attraktiv kollektivtrafik. Planen kan ses som en konkretisering av den regionala kollektivtrafikplanen, men där också mer fokus läggs på dagens kollektivtrafik och dess nät.

Trafikförvaltningens regionala kollektivtrafikplan är trots en viss oklarhet kring prioritering och finansiering, ett välkommet inslag i den strategiska planeringen av kollektivtrafiken i länet. Det kommande arbetet handlar om att konkretisera denna planering. Trafikkontoret välkomnar och ska bidra till detta arbete.

### **Slut**

### **Bilagor**

1. Information om Kollektivtrafikplan 2050 - remisshandling