

GENOMFÖRANDEPLAN EXPRESSBUSSLINJE J1 HANDEN - TYRESÖ



© 2013 Trafikförvaltningen

<Datum>

<Avdelning/Sektion>

Dokument-id: <...>

Diarienummer: <...>

Författare: <...>

Bild omslag: <...>

Förord

Genomförandeplanen för etapp 1 av Expressbusslinje J har tagits fram mellan september 2022 och september 2023. Framtagandet har skett i samverkan mellan Haninge kommun, Tyresö kommun, trafikförvaltningen Region Stockholm samt Trafikverket inom ramen för projektet ÅVS Expressbuss 2030.

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning.....	5
2	Inledning	6
2.1	ÅVS Expressbuss 2030	6
2.2	T-REX.....	6
2.3	Ansvar och roller	6
2.4	Arbetsprocess	6
3	Genomförandeplan Expressbusslinje J1 Handen – Tyresö	7
3.1	Expressbusslinje J1 Handen – Tyresö	7
3.2	Syfte, mål och ansvar.....	7
3.2.1	Syfte med genomförandeplanen:	8
3.2.2	Målsättningen när genomförandeplanen är verkställd är att:	8
3.2.3	Ansvar för genomförandeplanen:	8
3.3	Omfattning	8
3.3.1	Framkomlighetsåtgärder som ingår i genomförandeplanen	11
3.4	Etappvis utveckling av trafiken	14
3.4.1	Etapp 1.....	14
	Ny direktlinje.....	14
3.4.2	Etapp 2	15
3.5	Genomförandematrix	16
3.6	Samverkansformer	18

1 Sammanfattning

Genomförandeplanen är resultatet av ett samverkansarbete mellan Haninge kommun, Tyresö kommun, trafikförvaltningen Region Stockholm samt Trafikverket för att fortsatt verka för ett införande av Expresslinje J:s första etapp mellan Tyresö och Handen.

Arbetet är del av ÅVS Expressbuss 2030 som säkerställer framdriften av Expressbussinförande inom Region Stockholm. Utgångspunkten för detta arbete är sträckningsstudien och stråkstudien för linje J1 mellan Tyresö och Handen. Genomförandeplanen konkretiserar dessa arbeten med trafikeringsetapper, grov tidplan för genomförande av de tidigare framtagna åtgärderna för att uppnå expressbusstandard samt att tydliggöra samverkansformen för det fortsatta gemensamma arbetet.

2 Inledning

2.1 ÅVS Expressbuss 2030

Trafikförvaltningen driver och finansierar tillsammans med Trafikverket projektet ÅVS Expressbuss 2030 (tidigare ÅVS förbättrad framkomlighet i stomlinjenätet). Arbetet utgår från det linjenät och de åtgärdsförslag som beskrivs i Kollektivtrafikplan 2050 och avgränsas till studier av befintliga och framtida tvärgående och radiella expressbusslinjer.

Syftet med projektet är att skapa förutsättningar för länets planeringsaktörer att tillsammans bidra till en utveckling av dessa linjer och därmed realisera Kollektivtrafikplanens intentioner samt möta uppsatta mål i RUFS 2050 och länets trafikförsörjningsprogram.

2.2 T-REX

Den tvärgående och radiella expressbusstrafiken (T-REX) är en del av länets stomtrafik och ska enligt Kollektivtrafikplan 2050, på motsvarande sätt som för spårtrafik, vara strukturerande för bebyggelse och ortsutveckling samt erbjuda snabba och pålitliga resor för stora resenärsflöden med hög efterfrågan under hela dagen. Med stärkta tvärkopplingar avlastas det radiella spårnätet, de regionala stadskärnornas upptagningsområde utökas och kollektivtrafiken blir ett mer konkurrenskraftigt alternativ till bilen i flera tunga bilstråk.

2.3 Ansvar och roller

Ansvar för att utveckla länets tvärgående och radiella expressbusslinjer är idag delat mellan Region Stockholm i rollen som regional kollektivtrafikmyndighet och kommunerna och Trafikverket i rollen som väghållare. Av den anledningen har ÅVS Expressbuss 2030 etablerats som ett samverkansprojekt.

Utgångspunkten efter avslutad studie är att trafikförvaltningen genomför och bekostar trafikering medan väghållarna genomför och bekostar åtgärder i väginfrastrukturen. De gemensamma ambitionerna formaliseras i en genomförandeplan med tillhörande avsiktsförklaring innan studien avslutas.

Detta dokument avser genomförandeplanen för expressbusslinje J1 Handen – Tyresö C och utgör grund för upprättad avsiktsförklaring.

2.4 Arbetsprocess

Arbetet har skett i ett nära samarbete mellan parterna.

Stråkstudie 18 Handen – Tyresö genomfördes april 2021 – juni 2022. I arbetsgrupp och styrgrupp deltog representanter från trafikförvaltningen, Trafikverket, Tyresö kommun och Haninge kommun.

Arbetet med genomförandeplanen har pågått under perioden september 2022 – september 2023. I arbetsgrupp och styrgrupp har representanter från trafikförvaltningen, Trafikverket, Tyresö kommun och Haninge kommun deltagit. Arbetsgruppen har gemensamt tagit fram innehållet i planen som därefter har godkänts av styrgruppen.

3 Genomförandeplan Expressbusslinje J1 Handen – Tyresö

3.1 Expressbusslinje J1 Handen – Tyresö

I Stomnätsplanen från 2014 utgjorde linje J en ringlinje mellan Tyresö i söder till Täby i norr. I Kollektivtrafikplan 2050, som 2022 ersatte Stomnätsplanen, har linje J delats upp till tre linjer för att möjliggöra effektiva trafikeringsupplägg. Expressbuss J:s första etapp, J1, sträcker sig mellan Handens station och Tyresö Centrum. Linjen knyter ihop kollektivtrafiksystemet genom en effektiv tvärförbindelse i stråk med stort resande och viktiga målpunkter. Linjen ska i framtiden förlängas västerut via tvärförbindelsen Södertörn (inte del av denna genomförandeplan). Linje J:s första etapp är därmed av pusselbitarna för att förbättra den tvärgående busstrafiken i enlighet med Kollektivtrafikplan 2050.

På systemnivå spelar Expressbusslinje J en viktig roll då den förbättrar resmöjligheter för tvärresor från Tyresö (t.ex. mot Älvsjö) utan att angöra Gullmarsplan. Vidare kan resor till centrala Stockholm från Haninge kommun i större utsträckning ske via Handen och pendeltåget istället för via Gullmarsplan. Även om linjen främst har direktpåverkan på kommunerna Haninge och Tyresö går det inte att bortse från dess indirekta betydelse på inte minst Stockholm och avlastningen av Gullmarsplan.

3.2 Syfte, mål och ansvar

För att möjliggöra införandet av expressbusslinjen behöver framkomligheten på sträckan uppnå expressbusstandard i takt med att trafiken utvecklas (se Kollektivtrafikplan 2050). Detta innebär att respektive väghållare efter avslutat utredningsarbete svarar för vidare utredning, projektering och byggnation av framkomlighetsåtgärderna och att trafikförvaltningen handlar upp trafiken. Inom ramen för framkomlighetsåtgärderna inkluderas även åtgärder som förbättrar tillgängligheten (t.ex. hållplatser och vägar till hållplatser). Respektive part ansvarar för att teckna de avtal som krävs för att nå genomförande.

Det ställer i sin tur krav på samverkan och *samordnad planering*. Genomförandeplanen skapar förutsättningarna för detta och bidrar till ökad förståelse för varandras planeringsförutsättningar och en samordning av

varandras olika interna processer. Mer konkret ska genomförandeplanen redovisa när linjen kan införas och när den kan utvecklas med högre turtäthet i relation till genomförandet av identifierade åtgärder. Sambandet mellan genomförandet av åtgärder och införandet av linjen är av central betydelse för att väghållarna ska kunna motivera sina respektive investeringsbehov och för att trafikförvaltningen ska kunna budgetera för införandet av eller ökad turtäthet för linjen.

Genomförandeplanen för Expressbusslinje J1 Handen – Tyresö utgör därför en mellan parterna gemensam plan som syftar till att konkretisera och samordna parternas olika åtgärdsåtaganden längs den utredda linjen över tid.

3.2.1 Syfte med genomförandeplanen:

- Genomförandeplanen för Expressbusslinje J Handen- Tyresö redovisar när och av vem de rekommenderade åtgärderna som studien resulterat i behöver genomföras och samordnas utifrån vid tidpunkten kända förutsättningar.
- Då genomförandet av åtgärder och förändrad trafik behöver ske successivt under ett antal år redovisas även hur planen ska förvaltas och följas upp samt hur troliga förändringar ska hanteras längs vägen, detta regleras i tillhörande avsiktsförklaring

3.2.2 Målsättningen när genomförandeplanen är verkställd är att:

- Expressbusslinjen ska ha införts på sträckan (utan åtgärder kan Expressbuss inte införas).
- Erforderliga framkomlighetsåtgärder längs linjen ska vara genomförda.

3.2.3 Ansvar för genomförandeplanen:

- Trafikförvaltningen ansvarar för att samordna och följa upp arbetet med genomförandeplanen över tid.
- Respektive part ansvarar självständigt för att realisera genomförandeplanens intentioner.

3.3 Omfattning

Expressbuss J:s första etapp, J1, sträcker sig mellan Tyresö Centrum och Handens station. Linjen knyter ihop kollektivtrafiksystemet genom en effektiv tvärförbindelse i stråk med stort resande och viktiga målpunkter. I dagsläget trafikeras delar av sträckan av busslinje 840 (annan körväg), som i stråkstudien för linjen har använts som referenslinje vid framtagandet av problembeskrivningen.

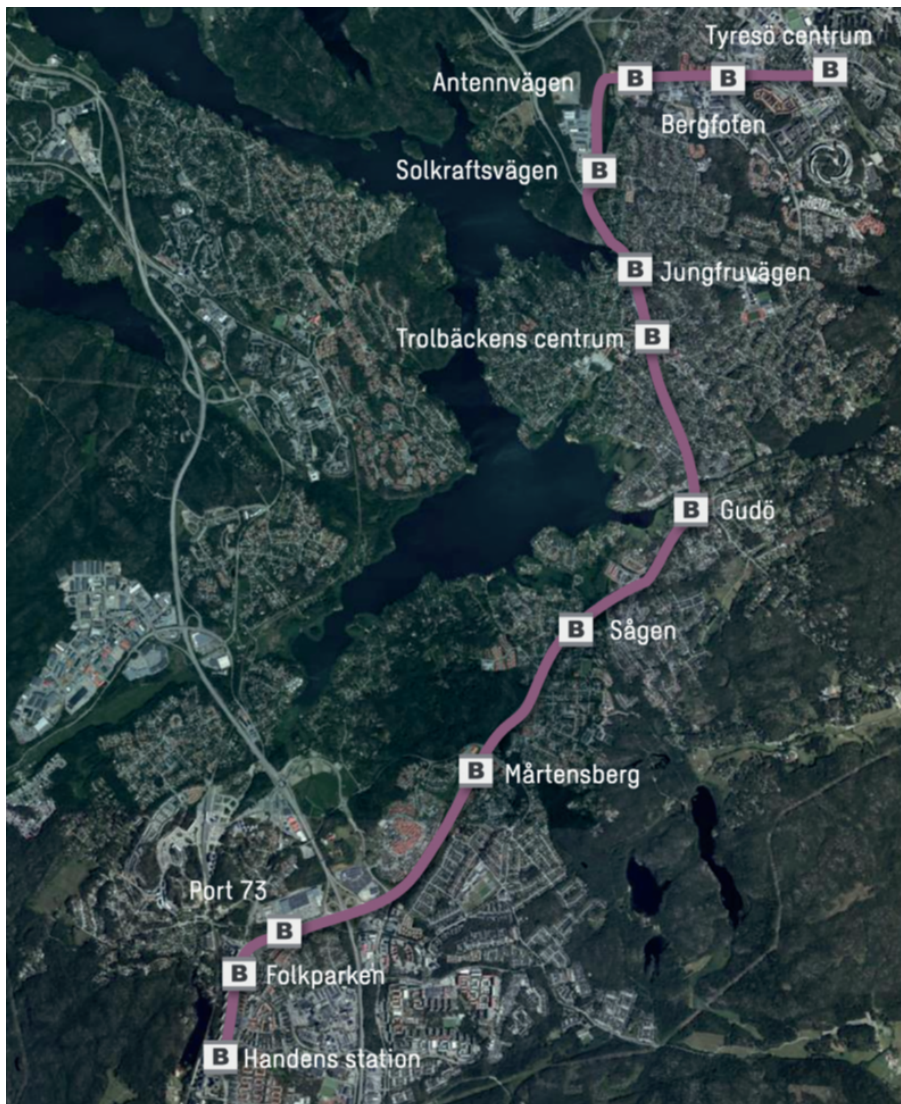
Stråkstudien har fokuserat på åtgärder som, efter beslut av respektive väghållare, kan genomföras fram till och med år 2030. En del åtgärder är av

”enklare” karaktär vilket gör att de teoretiskt kan utföras omgående genom mindre utrednings- och planerings/projekteringsarbete, medan andra åtgärder kräver kompletterande utredningar av respektive väghållare.

I stråkstudien har följande aktiviteter utförts:

- Probleminventering och framtagande av problembeskrivning
- Framtagande av åtgärdsförslag
- Analys
- Framtagande av detaljerade förslag
- Kostnadsbedömning

De föreslagna åtgärderna ger i riktning mot Tyresö en sammanlagd restidsvinst på 5 minuter och 24 sekunder under förmiddagens maxtimme. I riktning mot Handen är restidsvinsten 5 minuter och 28 sekunder. Dessa restidsbesparingar bedöms kunna uppstå även om en ny hållplats tillkommer (Mårtensberg). Den nya hållplatsen förtydligar att Expressbuss J1 inte enbart fokuserar på framkomlighet utan även siktar på en förbättrad tillgänglighet.



Figur 1 Expressbuss J:s föreslagna sträckning enligt stråkstudien

Den transportpolitiska målanalysen visar att åtgärderna bidrar till en effektiv och hållbar transportförsörjning genom att göra kollektivtrafikresor mer attraktiva och konkurrenskraftiga. Förbättringar i kollektivtrafiken ger en överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik vilket resulterar i minskade utsläpp samt minskat ytanspråk för transporter. Fördelningsanalysen visar att den största nyttan tillfaller resenärer i kollektivtrafiken genom minskade restider. Fördelningsanalyserna visar även att åtgärderna i högre utsträckning gynnar kvinnor än män, då de nyttjar kollektivtrafiken i större utsträckning.

Kostnaderna för de föreslagna åtgärderna bedöms till cirka 66 miljoner kronor.

Åtgärderna bedöms även bidra till att knyta ihop olika delar av region Stockholm med snabb kollektivtrafik och bidrar därmed till en större arbetsmarknad. Utveckling av kollektivtrafiken i Stockholms län bidrar till ökad social hållbarhet då kollektivtrafiken är tillgänglig för alla i samhället. Sammantaget bedöms åtgärderna ge ett positivt bidrag till flera regionala och kommunala funktionsmål och hänsynsmål. De föreslagna åtgärderna bidrar även till en samlad restidsminskning med cirka 12 persontimmar per dygn för biltrafiken. I ÅVS:erna för liknade stråk ligger de negativa effekterna för biltrafiken i storleksordningen 10-80 persontimmar per dygn.

Under framtagandet av genomförandeplanen har vissa förändringar i åtgärderna uppstått. Dessa kan listas och bedömas enligt följande:

- *Tyresö Bollmoravägen* – Delsträckan längs Bollmoravägen ingår numera i funktions- och gestaltungsprogrammet för området Bollmoravägen, Njukärrsvägen och Tyresö C. Stråkstuden har föreslagit enklare anpassningsåtgärder längs Bollmoravägen pga. stora osäkerheter. Inkluderingen i funktions- och gestaltungsprogrammet ger bättre förutsättningar för att hantera expressbusslinjens behov än de tidigare, under stråkstuden framtagna, vaga åtgärderna.
- *Väg 260, korsning Gudöbroleden/Skrubba Malmväg* – Stråkstuden har för platsen skissat och beräknat prioriteringsåtgärder som ger omfattande restidsvinster i södergående riktning. Prioriteringsåtgärderna för expressbuss J1 har, så som de har föreslagits i stråkstuden, förkastats. Detta beror på att busstrafiken i norrsydlig riktning (till/från Stockholm/Gullmarsplan) bedöms som prioriterad (större resandeflöden). Platsen behöver därför ett omtag vilket förslås ska ske i samband med ytterligare utredningsarbeten för förlängningen Handen-Flemingsberg med syfte att säkra expressbusslinjens kvalitéer. Preliminär tidpunkt för fortsatt utredningsarbete är uppskattat till år 2024/2025.

3.3.1 *Framkomlighetsåtgärder som ingår i genomförandeplanen*

Styrgruppen kom 2023-04-21 överens om att åtgärderna enligt tabellen ska ingå i planen. I tabellen framgår också kostnad, syfte samt vem som är ansvarig för åtgärdens genomförande. Vidare har det gjorts en bedömning om åtgärden kommer bli föremål för medfinansiering. Detta för att underlätta samordningen även för ansökningar om medfinansiering.

Trafikverkets åtaganden inom ramen för det pågående arbete med väg 260 har inte utretts inom ramen för stråkstudie 18 utan har redan tidigare utretts. Eftersom åtgärdspaketet för väg 260 har tillgodoräknats för expressbusslinje J inkluderas även dessa åtgärder tabellen.

Utredning	Plats	Väghållare	Kostnadsbedömning	Finansieringsansats	Medfinansiering	Tidsperspektiv när ansökan blir aktuell
Väg 260	Vendelsö Skolväg. Bussprio samt justerad signal	Trafikverket	Ej bedömt	Finansiering för pågående åtgärder på Vendelsöstråket är säkrad och finansieras ur åtgärdsområde kollektivtrafik (länsplan) genom trafikverkets verksamhetsplan för investeringar.	Ej relevant	Ej relevant
Väg 260	Modevillan/Tutviksvägen, ny korsningsutformning	Trafikverket				
Väg 260	Vendelsövägen, ny korsningsutformning	Trafikverket				
Väg 260	Modevillan-Vendelsövägen, sammanhängande busskörfält + ny korsningsutformning	Trafikverket				
Väg 260	Skogsängsvägen, bussprio samt justerad signal	Trafikverket				
Väg 260	Trollbäcken, ny utformning av cirkulation	Trafikverket				
Stråk 18	Gudöbroleden/Skrubba Malmväg. Busskörfält, signalåtgärd, förlängd hållplats	Trafikverket/ Stockholm stad	Sthlm stad 5,2 mnkr (TrV 2,4 mnkr)	Projektet inte startat än. Åtgärder i korsningen för prioritering (Trafikverkets del) har exkluderats/redogjorts för i parentes och behöver ett omtag inom ramen för kommande studier för nästa etapp av expressbusslinje J. Kostaden avser därför endast Stockholms stads del (Skrubba Malmväg)	Väghållaren kan ansöka om statlig medfinansiering för åtgärden, vilket ska göras året innan planerat genomförande	2023/2024
Stråk 18	Mårtensbergskorset. Busskörfält, nya hållplatser, anslutande gång- och cykelvägar	Trafikverket/ Haninge kommun	TrV 38 mnkr Haninge 2,8 mnkr	Gällande Mårtensbergskorset så tar Trafikverket fram relevanta beslutsunderlag (SEB och FKS) för att åtgärden ska kunna presenteras som möjlig kandidat för namngivet objekt inför nästa planomgång 2026-2037 (LTP). Sen är det upp till planupprättaren (region Stockholm) att prioritera detta åtgärdsförslag mot andra kandidater i förhållande till tillgängligt medelutrymme.	Väghållaren kan ansöka om statlig medfinansiering för åtgärden, vilket ska göras året innan planerat genomförande	2026
Stråk 18	Mårtensbergskorset, regionalt cykelstråk. Höjd standard på regionalt cykelstråk	Trafikverket	9,6 mnkr			
Stråk 18	Busskörfält förbi väg 73, norrgående, samt fri högersväng till Söderbyleden. Cirkulation ICA	Haninge kommun/ Trafikverket	TrV 0,35 mnkr Haninge 3,2 mnkr	Finansiering för busskörfält vid väg 73 finns det idag inte en kostnadsbild för, eftersom det behövs utredas mer.	Väghållaren kan ansöka om statlig medfinansiering för åtgärden, vilket ska göras året innan planerat genomförande	Ej bestämt
Stråk 18	Port 73. Nya hållplatser, anslutande gång- och cykelvägar	Haninge kommun	8,9 mnkr	Ett förslag för att äska finansieringsmedel har lagts in. Att söka bidrag är ambitionen.	Väghållaren kan ansöka om statlig medfinansiering för åtgärden, vilket ska göras året innan planerat genomförande	2023/2024
Stråk 18	Nynäsvägen, Signalprio, kort busskörfält.	Haninge kommun	0,8 mnkr	Inom ramen för kommunens budget	Ej planerad	Ej relevant
Stråk 18	Bollmoravägen, Njupkärrsvägen delsträcka 1-4	Tyresö kommun	Ej bedömt	Inom ramen för funktions- och gestaltningsprogram. En kostnadsangivelse kan inte ges pga. de ändrade förutsättningarna jämfört med stråkstudien.	Väghållaren kan ansöka om statlig medfinansiering för	2024/2025

Stråk 18	Bollmoravägen, Njupkärrsvägen delsträcka 5-10	Tyresö kommun			åtgärden, vilket ska göras året innan planerat genomförande	
----------	--	------------------	--	--	--	--

3.4 Etappvis utveckling av trafiken

Införandet av expressbusslinjen är tänkt att ske etappvis över en 10 års period i takt med att framkomligheten successivt förbättras på linjen och expressbusstandard uppnås. Initialt föreslås justeringar på den befintliga linjen 840 som får en genare körväg genom Haninge och justerat turutbud. Den första etappen föreslås införas i samband med tidtabellsomläggning år 2025 alt 2026 (T25/T26) givet att erforderliga åtgärder som möjliggör tänkt sträckningsalternativ har genomförts.

Expressbusstandard uppskattas uppnås på linjen omkring år 2030 utifrån väghållarnas förutsättningar för att planera och budgetera utpekade åtgärder. I samband med detta föreslås direktbusslinjen övergå till en expressbusslinje med högre turtäthet och trafikering längre tid av dygnet. I samband med detta justeras trafiken på ett antal andra rödbusslinjer i området. Införandet av expressbusslinjen beräknas kosta trafikförvaltningen cirka 10,5 miljoner kronor/år inklusive justeringar i rödbussnät.

Trafikförändringarna kommer att gå ut på remiss och beslutas enligt ordinarie processer, även hantering av lokal utveckling av resandeefterfrågan hanteras i ordinarie process. Vidare planerar större ombyggnadsåtgärder på väg 260 vilket beroende på hur skedesplanen för detta ser ut kan komma att påverka möjligheten att utveckla trafiken. Det som beskrivs nedan är en inriktning utifrån nu kända förutsättningar för hur trafiken kan utvecklas.

3.4.1 Etapp 1

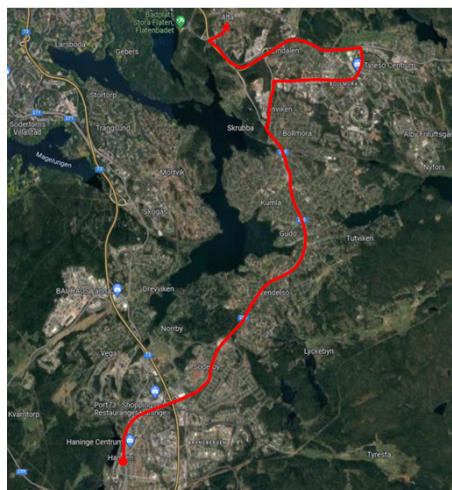
Ny direktlinje

I ett första skede sker justeringar på den befintliga linjen 840. Det handlar i huvudsak om en ny körväg genom Haninge (via Port 73). Turtätheten bibehålls oförändrad på vardagar (beroende av skedesplanen för byggandet av väg 260) men det görs ett första steg mot expressbusstandard genom ökade öppettider på helgerna.

Övrig trafik

Övrig trafik förblir oförändrad.

Beroende på byggarbetena på väg 260 och deras påverkan på trafikeringen kan trafiken mellan Sågen och Handen behöva förstärkas.



Motiv

- Smygstart expressbusslinje J i takt med att ett antal framkomlighetsåtgärder genomförs på sträckan
- Resandet och punktligheten/körtiden kan följas upp och utvärderas kontinuerligt innan etapp 2
- Bättre busstrafik för resenärer norrifrån som ska till och från pendeltåget
- Dämpa effekterna under byggperioden av väg 260

Följande åtgärder behöver finnas på plats:

- Byggstart Gudöbroleden (TRV)
- Hpl Port 73
- Tillräcklig kapacitet befintlig terminal Haninge och Tyresö C

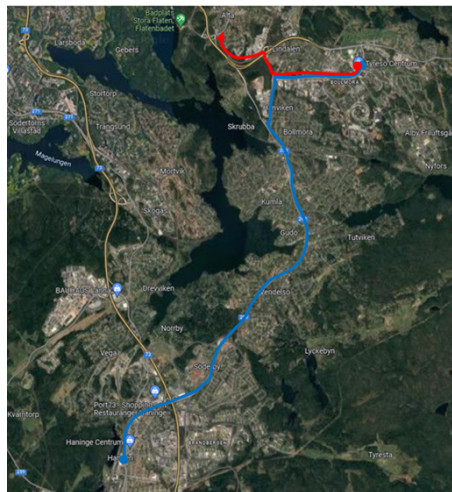
3.4.2 Etapp 2

Expressbusslinje J

Expressbusslinje J införs vilket innebär att linjen enligt ovan delas vid Tyresö C. Öppettiderna utökas till 05:00 – 01:00 vardagar och 05:30 – 03:00 på helgerna. Trafiken utökas anpassat efter resandet, uppfyllnad expressbusstandard samt fler avgångar för att möta utökad pendeltågstrafik.

Övrig trafik

Resterande linje 840 Tyresö C – Nacka får en omlagd linjesträckning som medför att linjens körtid förlängs men skapar bättre lokal tillgänglighet. Detta innebär fortsatt direktkoppling från de västra delarna i Tyresö mot Älta/Nacka. Byten från Haninge mot Nacka kan på så sätt ske tidigare än vid Tyresö C vilket upprätthåller acceptabla restider Haninge-Nacka trots ett tillkommande byte. Turtätheten på linjen anpassas utifrån behovet.



Förändringarna uppskattas öka trafikeringskostnaderna (produktion) med ca. 10,5 MSEK per år för ett utökat utbud med cirka 18 300 avgångar per år.

Motiv

- Införande av expressbusslinje motiveras av att flertalet framkomlighetsåtgärder längs sträckan genomförts så att expressbusstandard uppnås

- Ny körväg via Bollmoravägen – överlapp med linje J vilket möjliggör byten mellan J och 840 tidigare (direktare väg)
- Införandet av expressbusslinje J medför avlastning riksväg 73 på sträckan Norra Sköndal – Älvsjö (fler resor kan företas via Handen och pendeltåget istället för via väg 73 och Gullmarsplan)
- Avlastning i terminalerna Gullmarsplan, Älvsjö och hpl Norra Sköndal jämfört med bibehållet trafikupplägg (fler resor kan företas via Handen och pendeltåget vilket avlastar Gullmarsplan, Älvsjö och Norra Sköndal)

Följande åtgärder behöver finnas på plats:

- Nynäsvägen på kort sikt (Haninge)
- Hpl Port 73 (Haninge)
- Skrubba Malmväg (Stockholm stad/Trafikverket)
- Funktions och gestaltungsprogram Bollmoravägen
- Tillräcklig kapacitet samt effektiv byteslösning i terminal Haninge och Tyresö C (Mårtensbergskorset hpl + åtgärd (TRV))

3.5 Genomförandematrix

Matrisen nedan illustrerar tidplan för genomförande av åtgärder och motsvarande trafikutveckling av trafiken utifrån kända förutsättningar 2023-06-07.

3.6 Samverkansformer

Samverkansformer inklusive hur förändringar hanteras och hur uppföljning ska ske regleras i tillhörande avsiktsförklaring.

Minst en gång per år kommer parterna att ha ett gemensamt möte där status för de åtgärder som ingår i planen stäms av och hantering av förändringar som påverkar planens genomförande diskuteras. Vid behov uppdateras denna plan utifrån vad som framkommer vid de mötena avseende t ex ändrade prioriteringar eller behov av ytterligare åtgärder för att nå den gemensamma målsättningen om införandet av en expressbusslinje. Eftersom åtgärderna endast är översiktligt studerade kan det även bli aktuellt att justera åtgärderna för att få önskad effekt.