



Stockholms
stad

Kollektivtrafikplan

för stadens gator

En del av framkomlighetsstrategin



Förord

Stockholm har alltid vuxit tillsammans med kollektivtrafiken. Stadens expansion utanför tullarna möjliggjordes först av järnvägen och spårvägen. Tunnelbanan utgjorde sedan stommen i efterkrigstidens utbyggnad av ytterstaden, vilket den gör än idag. Då som nu är kollektivtrafiken avgörande för stadens attraktivitet och tillväxt. Kollektivtrafiken i Stockholm håller en hög standard men det finns ett ökande behov då staden växer och fler människor behöver kunna välja kollektivtrafiken. Särskilt busstrafiken behöver utvecklas utanför innerstaden.

Huvudansvaret för planering och finansiering av kollektivtrafiken vilar idag på Region Stockholm. Men staden har ändå stora möjligheter att bidra till en attraktiv kollektivtrafik genom medveten stadsplanering, god lokalisering av ny bebyggelse och genom att ge utrymme och prioritet på vägar och gator.

Staden arbetar sedan många år tillsammans med regionens trafikförvaltning för att förbättra kollektivtrafiken på stadens vägar och gator. Utgångspunkten för arbetet har varit den gemensamma stomnätsplanen. Under 2022 antog trafikförvaltningen en ny regional kollektivtrafikplan, kollektivtrafikplan 2050, som beskriver kollektivtrafiken på en mer övergripande nivå. Samtidigt pekar stadens framkomlighetsstrategi (2022) på behovet av att identifiera de viktigaste stråken i väg- och gatunätet för buss- och spårvägslinjer. Stadens kollektivtrafikplan ersätter stomnätsplanen för stadens räkning och pekar ut ett prioriterat kollektivtrafiknät inom Stockholms stad. Planen omfattar också mål för kollektivtrafiken inom stadens ansvarsområde i syfte att stödja planeringen på kort och lång sikt.

Med kollektivtrafikplanen som utgångspunkt kan vi fortsätta att utveckla staden i samklang med kollektivtrafiken.



Innehåll

Förord	3
Bakgrund	6
Syfte och avgränsning	6
Kollektivtrafikplanen och stadens planering	7
Nationella och regionala mål	8
Planering av kollektivtrafik	11
Attraktiv kollektivtrafik	11
Stadens och regionens ansvar	11
En del av en större helhet	12
Ger tillgång till stadens möjligheter	12
En del av den attraktiva staden	13
Hela resan - från dörr till dörr	13
Kollektivtrafiken i staden idag	15
Kollektivtrafiksystemet	15
Kollektivtrafikresor i Stockholm	18
Framtida kollektivtrafikresande	21
Stadens prioriterade kollektivtrafiknät och bytespunkter	23
Prioriterat kollektivtrafiknät	23
Bytespunkter	30
Mål för kollektivtrafiken i Stockholms stad	32
Utformning och gestaltning	35
Fortsatt arbete	38

Bakgrund

Stockholm är en utpräglad kollektivtrafikstad och varje dag kliver över två miljoner resenärer på bussar, spårvagnar, pendeltåg och tunnelbana i staden. Kollektivtrafiken knyter samman Stockholm och gör det möjligt för stadens invånare att resa på lika villkor oavsett förutsättningar.

Staden fortsätter att växa och har som mål att bygga 140 000 nya bostäder mellan år 2010 och 2030, varav merparten är planerade i söderort och västerort. Även regionen växer vilket kommer att öka antalet resor till, från och genom staden. En tätare stad och fler potentiella resenärer skapar bättre förutsättningar för en kapacitetsstark kollektivtrafik. Samtidigt kommer stadens vägar och gator att behöva transportera fler människor och mer gods på samma yta. För att klara av detta behöver fler människor välja yteffektiva transportslag: gång, cykel och kollektivtrafik. Kollektivtrafiken har här en nyckelroll, och särskilt för de längre resorna. Den är inte bara yteffektiv utan även klimatsmart med låg miljöpåverkan och bättre för trafiksäkerheten. Människor som reser kollektivt rör också mer på sig i vardagen.

När det är enkelt att byta mellan olika transportslag och fler reser tillsammans minskar trängseln på gatorna och utrymme frigörs istället för andra funktioner i staden. Kollektivtrafiken gör det därför inte bara möjligt att resa utan bidrar även till att skapa en attraktiv stad. Människorna i kollektivtrafiken genererar liv i staden och gör platser både trygga och levande.

Syfte och avgränsning

Syftet med kollektivtrafikplanen är att fastställa en långsiktig inriktning för kollektivtrafikens förutsättningar på stadens vägar och gator. Planen ska vara ett planeringsunderlag för hela staden i framför allt trafikplanering, fysisk planering och stadsutveckling, men även i andra berörda verksamhetsområden. Stockholms stad har stora möjligheter att påverka kollektivtrafikens attraktivitet i dessa miljöer i sin roll som väghållare. Samtidigt är det Region Stockholm som har huvudansvaret för att planera, finansiera och organisera kollektivtrafiken i regionen som en helhet. Kollektivtrafiken i regionen utgör en helhet där Trafikverket och regionens övriga kommuner har rådighet över vägar och gator utanför staden. För att skapa en attraktiv kollektivtrafik behöver staden samverka med dessa aktörer samt Region Stockholm.

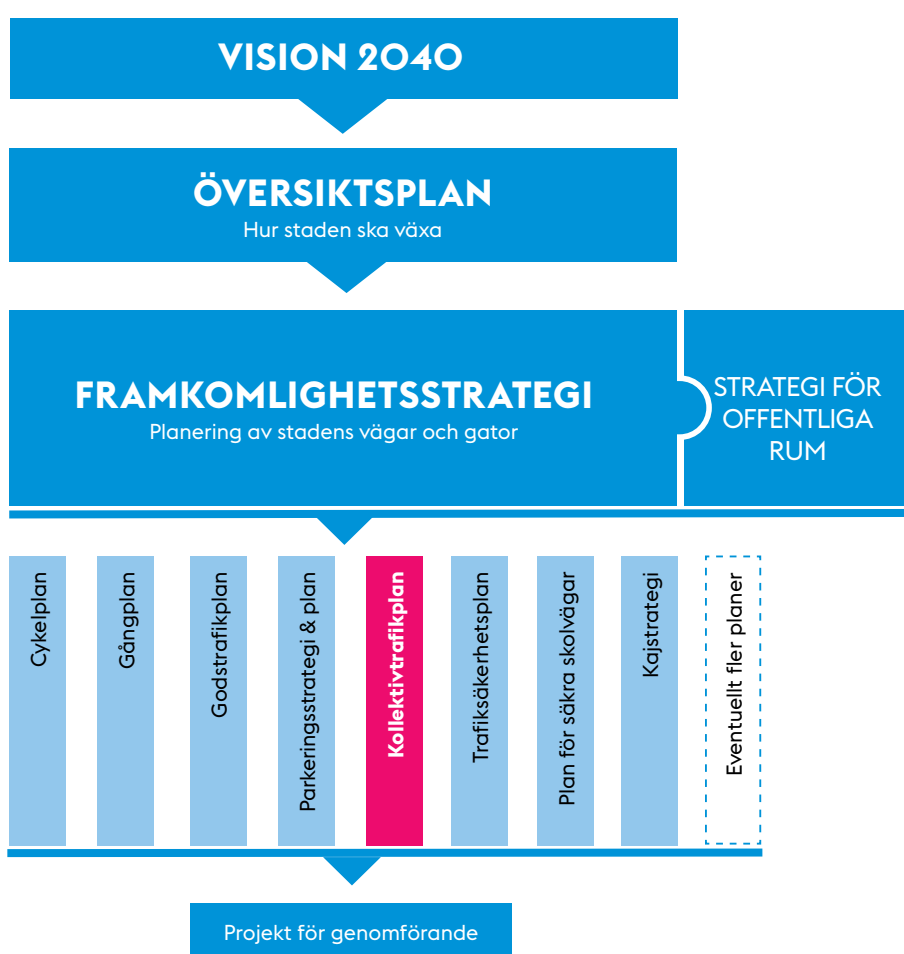
Kollektivtrafikplanen ska användas för planering av både befintliga och nya vägar och gator. Den pekar ut de viktigaste stråken i väg- och gatunätet för buss- och spårvägslinjer. Planen sätter också mål för kollektivtrafiken inom stadens ansvarsområde.

Kollektivtrafikplanen fokuserar på vägar och gator och behandlar därför inte utveckling av bytespunkter eller depåer för kollektivtrafik. Den behandlar inte heller kollektivtrafik på vatten eller ytor för pendeltåg och tunnelbana.

Kollektivtrafikplanen och stadens planering

Kollektivtrafikplanen hänger samman med flera andra planer och strategier för stadens och transportsystemets utveckling. Figur 1 visar det ramverk planen hör hemma i.

Utgångspunkterna är stadens vision, översiktsplan, framkomlighetsstrategi och strategi för offentliga rum.



Figur 1. Kollektivtrafikplanen tar sin utgångspunkt i Stockholms stads styrdokument: Vision 2040, översiktsplanen, Framkomlighetsstrategin och Strategi för offentliga rum.

Pålitlig busstrafik

Betyder att resenären kan lita på att bussen kommer på utsatt tid och att resan inte tar längre tid än planerat.



Vision 2040 – möjligheternas Stockholm

I stadens vision är gång-, cykel- och kollektivtrafik de självklara valen i den täta och blandade staden. I visionen finns ett mål om att staden ska vara fossilfri till år 2040.

Översiktsplan för Stockholms stad

Stockholm växer och staden ska byggas på ett sätt som minimerar behovet av att resa och som stöttar en kapacitetsstark och frekvent kollektivtrafik.

Kollektivtrafiken är stommen i stadens transportsystem och är viktig för stadens konkurrenskraft och medborgarnas välbefinnande. Trafiken ska vara lättillgänglig, pålitlig och med en turtäthet som gör det möjligt att resa över stora delar av dygnet. Stomlinjenätets restider och pålitlighet ska förbättras och kollektivtrafiken ska planeras tillsammans med stadsutvecklingen. I nya stadsutvecklingsområden är det viktigt att få igång kollektivtrafiken tidigt för att lägga grunden för hållbara resor hos de nyinflyttade.

Framkomlighetsstrategin och Strategi för offentliga rum

Framkomlighetsstrategin och strategin för offentliga rum är två pusselbitar som tillsammans beskriver utvecklingen av stadens vägar, gator, torg och kajer. Den övergripande inriktningen är att prioritera de kapacitetsstarka färdmedlen gång, cykel och kollektivtrafik samt effektiva godstransporter. Staden ska också ge mer utrymme för attraktiva vistelsezoner och nyttja den nya teknikens möjligheter. Kollektivtrafikens resenärer ska få mer attraktiva och pålitliga restider för hela resan. Samtidigt ska gatans funktion som vistelseplats utvecklas för att skapa kvalitativa offentliga rum där alla känner sig välkomna.

Framkomlighetsstrategin pekar på behovet av att identifiera de viktigaste stråken i väg- och gatunätet för buss- och spårvägslinjer. Längs med de utpekade stråken behöver kollektivtrafiken få egna körfält i så stor utsträckning som möjligt. En viktig del av strategin är att sträckan till och från hållplatsen är trygg, säker och framkomlig för fotgängare och cyklister, oavsett ålder och eventuella funktionsnedsättningar.

Miljöprogrammet och stadens klimatmål

En central del i stadens miljö- och klimatarbete är transportsystemet. Staden ska sträva efter att uppnå det nationella målet att minska utsläppen av växthusgaser från transporter med 80 procent till år 2030, jämfört med 2010. För att nå målet ska staden arbeta för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken genom elektrifiering, förnybara drivmedel och ett transporteffektivt samhälle där kollektivtrafiken har en viktig roll.

År 2022 höjdes ambitionen och stadens mål är att vara klimatpositiv och helt fossilfri till år 2030. Innerstaden ska vara utsläppsfri till 2030 och all busstrafik som går där ska då vara elektrifierad. Stockholm ska också vara klimatanpassat, resurssmart och ha frisk luft samt en god ljudmiljö.

Nationella och regionala mål

Det finns nationella och regionala strategier, planer och program med mål för kollektivtrafiken.

Strategi för levande städer

Regeringen antog 2018 en strategi för levande städer som innebär att andelen persontransporter, mätt i personkilometer, med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent år 2025. Den långsiktiga inriktningen är att fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

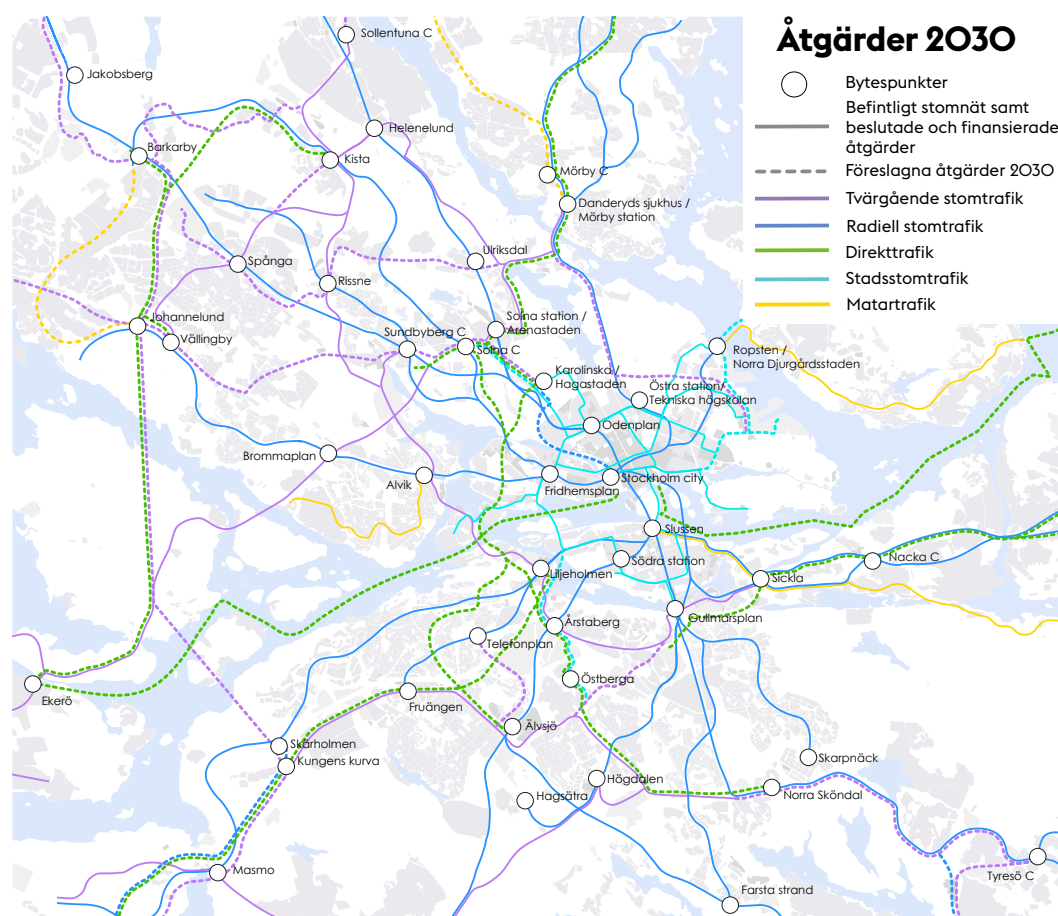
Regional utvecklingsplan

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2050, finns ett mål om att kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet ska öka med fem procentenheter till år 2030 jämfört med år 2015.

Kollektivtrafikplan 2050

Region Stockholms kollektivtrafikplan 2050 redovisar hur kollektivtrafiksystemet behöver utvecklas för att nå målet i RUFS 2050. Planen konstaterar att beslutade åtgärder inte är tillräckliga för att nå målet vare sig till 2030 eller till 2050. En analys av åtgärdernas effektivitet visar att styrning av markanvändning och ekonomiska styrmedel kan bidra stort till att uppfylla målen medan kollektivtrafikens utveckling har en mer begränsad effekt.

I kollektivtrafikplanen prognostiseras ett kraftigt ökat resandebehov till följd av befolkningsutvecklingen i regionen. Det innebär en ökad användning av bytespunkter i Stockholms stad som redan idag är hårt belastade. För att kunna hantera det ökande antalet resenärer kan kollektivtrafiken och bytespunkterna behöva göra anspråk på större ytor i staden. Samtidigt behöver kollektivtrafiken bli mer resurseffektiv för att öka konkurrenskraften gentemot andra trafikslag. En effektivare kollektivtrafik leder till färre fordon i omlopp vilket är resurseffektivt och kan i slutändan frigöra utrymme i staden.



Figur 2. Befintligt nät samt beslutade och föreslagna åtgärder fram till 2030.

Källa: Kollektivtrafikplan 2050, Region Stockholm.

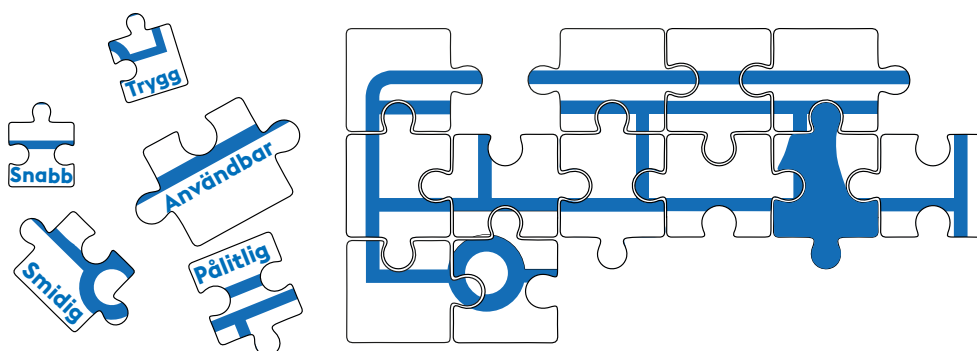


Planering av kollektivtrafik

När Stockholm växer behöver stadens vägar och gator förflytta fler människor på samma yta. En utvecklad kollektivtrafik är helt avgörande för att klara detta. Hur vi planerar stadens bebyggelsestruktur och markanvändning har stor betydelse för kollektivtrafikens konkurrenskraft. Samtidigt är ett levande stadsrum en förutsättning för en attraktiv kollektivtrafik. Staden har tillsammans med regionen ansvaret för att utveckla en attraktiv kollektivtrafik.

Attraktiv kollektivtrafik

En attraktiv kollektivtrafik uppfyller resenärens behov av att förflytta sig i staden på ett snabbt, pålitligt och bekvämt sätt, till ett pris som upplevs som fördelaktigt. Hållplatserna är lätta att hitta och det är enkelt för resenären att ta sig till och från kollektivtrafiken eftersom kringliggande miljöer och fordonen upplevs som inbjudande, tillgängliga och trygga.



Figur 3. Pusselbitar som tillsammans bildar den attraktiva kollektivtrafiken.

Stadens och regionens ansvar

Region Stockholms trafikförvaltning är regional kollektivtrafikmyndighet. De planerar, finansierar och tillhandahåller kollektivtrafiken i regionen och staden. Det är viktigt att trafikförvaltningen är med tidigt i planeringsprocessen för att skapa bra lösningar för kollektivtrafiken och för att säkerställa att den finns på plats tidigt i nya stadsdelar. Även om efterfrågan inledningsvis är låg är närvaro av kollektivtrafik centralt för att kunna etablera hållbara resvanor hos nya boende och arbetande.

Stockholms stad ger fysiska förutsättningar för att trafikförvaltningen ska kunna bygga ut och bedriva trafik i staden. Staden kan planera ny bebyggelse nära befintlig kollektivtrafik, skapa en bebyggelsestruktur som möjliggör gena dragningar samt ge utrymme och prioritet på stadens gator.

Stockholms stad och trafikförvaltningen behöver samverka kring planeringen och utförandet av åtgärder för att tillsammans kunna fortsätta utveckla den attraktiva kollektivtrafiken i staden.

God framkomlighet

En god framkomlighet är avgörande för att kunna erbjuda en attraktiv kollektivtrafik för resenärer. Det är också en förutsättning för att de resurser (bussar, spårvagnar mm.) som används för att trafikera kollektivtrafiken ska användas effektivt.

Utsläppsfri kollektivtrafik

Spårtrafiken i staden är utsläppsfri medan buss-trafiken är fossilfri. Elektrifieringen av busstrafiken kommer göra också den utsläppsfri. Elbussar har nästan inga lokala utsläpp och ger betydligt tystare trafik än traditionella bussar. Utsläppsfri busstrafik blir viktig för att kunna öka antalet bussar på gatorna i staden och samtidigt förbättra luftkvaliteten och ljudmiljön. Men elbussar är generellt tyngre än traditionella bussar vilket ställer nya krav på gatornas bärgighet.

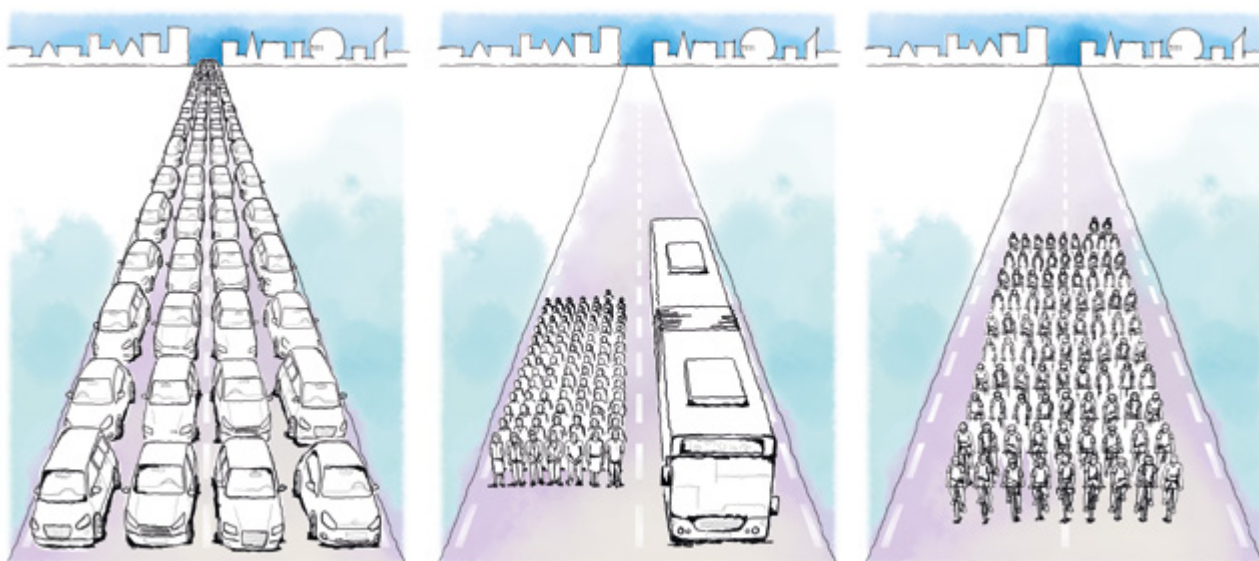
En del av en större helhet

Kollektivtrafiken är ryggraden i Stockholms transportsystem och knyter även samman staden med regionen. Det betyder att kollektivtrafiken är en integrerad del av staden och hänger samman med övriga transportslag. Särskilt viktigt är samspelet mellan gång- och cykelinfrastruktur och kollektivtrafiken. Kollektivtrafikens ytbehov och framkomlighet behöver vägas mot denna helhet. Prioriteringar behöver göras utifrån de specifika förutsättningarna på varje plats. Det innebär att kollektivtrafiken kan få dedikerade körfält i vissa miljöer, medan den i andra miljöer hänvisas till blandtrafik. I innerstadsmiljöer kan till exempel det mest transporteffektiva ibland vara att ge mer utrymme åt gång- och cykelinfrastruktur för att öka framkomligheten i transportsystemet i stort.

Ger tillgång till stadens möjligheter

Kollektivtrafiken kan på en liten yta transportera många människor och på lika villkor. Den ger människor tillgång till målpunkter i staden och regionen och möjliggör en större marknad för arbete, handel och bostäder. Tillgången till kollektivtrafik påverkar också var det är attraktivt att bygga bostäder och arbetsplatser och hur näringslivet kan utvecklas.

När vägen till och från hållplatser och station är tilltalande för fotgängare och cyklister under hela dygnet blir staden mer attraktiv och fler vill resa kollektivt. Hållplatser och stationer behöver vara centralt placerade i trevliga miljöer. Målsättningen är att alla människor både ska kunna och våga resa, oavsett fysiska förutsättningar eller tid på dygnet. Vissa grupper som till exempel äldre, barn och personer med funktionsnedsättning har färre alternativa sätt att resa. Därför är deras framkomlighet, trygghet och säkerhet en viktig utgångspunkt i planeringen. Hållplatser, bytespunkter och omgivande miljöer behöver vara utformade så att dessa grupper lätt kan förstå miljön och röra sig där på ett tryggt och trafiksäkert sätt.



Figur 4. Illustration av transporteffektiviteten mellan olika trafikslag. Bilden visar utrymmet som krävs för att förflytta samma antal människor med buss (i mitten), cykel (till höger) samt med bil (till vänster).

En del av den attraktiva staden

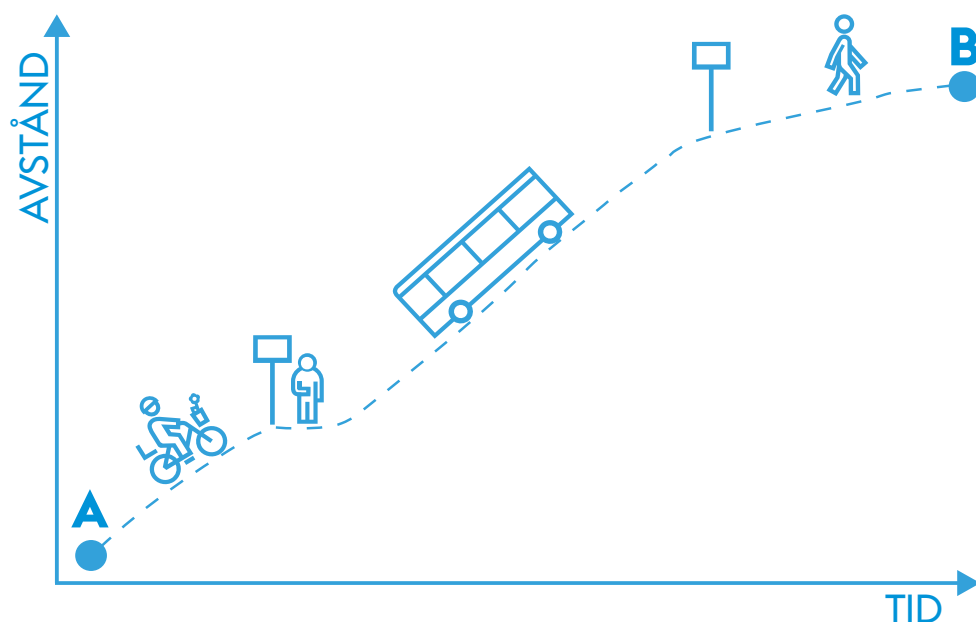
När fler reser tillsammans frigörs ytor i staden för andra ändamål så att gator och torg kan fyllas med liv. Kollektivtrafikens resenärer är dessutom själva en del av stadslivet. De befolkar staden genom att vistas vid, och röra sig till och från hållplatser och stationer. Stadsmiljön blir mer intressant och det skapas förutsättningar för spontana möten och social interaktion. Resenärerna är även potentiella kunder till handel och service. Vid bytespunkter växer ofta ett omfattande serviceutbud fram och blir en kvalitet i staden. Ett par exempel på detta är Alvik och Odenplan.

När fler resenärer väljer kollektivtrafiken framför bilen ökar trafiksäkerheten på stadens vägar och gator. I anslutning till hållplatser och stationer rör sig många fotgängare och cyklister. Gaturummet måste därför utformas så att människor på ett tryggt, tillgängligt och säkert sätt kan ta sig till och från hållplatser och stationer. Detta är särskilt viktigt intill kollektivtrafikstråk med stora resenärsflöden, eftersom fler resenärer innebär att fler människor behöver kunna ta sig till och från hållplatserna. Förbättrad framkomlighet för bussar får inte innebära hög hastighet för andra tunga fordon. En tydlig utformning och gena vägar och gator, med begränsade hastigheter vid hållplatser kan användas för att prioritera kollektivtrafiken och samtidigt öka trafiksäkerheten.

Hela resan – från dörr till dörr

Den tid som resenärer spenderar på till exempel en buss eller en spårvagn är bara en del av en kollektivtrafikresa. Resans sammansättning ser olika ut för olika personer och vid olika tillfällen, men gemensamt är att den nästan alltid börjar och slutar med gång eller cykling till och från en hållplats. Ofta ingår väntetid vid hållplatsen och många gånger gör resenären också byten under sin resa, mellan till exempel buss och tunnelbana.

Hela resan från start till mål måste ses som en helhet. Restiden är hela den tid det tar att förflytta sig från dörr till dörr, inklusive gång eller cykling till hållplats, byten och väntetider. En kollektivtrafikresa kan försvåras eller omöjliggöras av till exempel otillgänglig utformning, krångliga byten eller otydlig information under någon del av resan. För att potentiella resenärer ska välja kollektivtrafiken måste hela resan från dörr till dörr vara attraktiv.



Figur 5. Illustration av relationen mellan avstånd och tid för hela resan med cykel till hållplatsen, väntetid, bussresa och gång.

Det är **10**
gångar säkrare
att resa med buss
än med bil



toristen

Lokstaden

Lokstaden

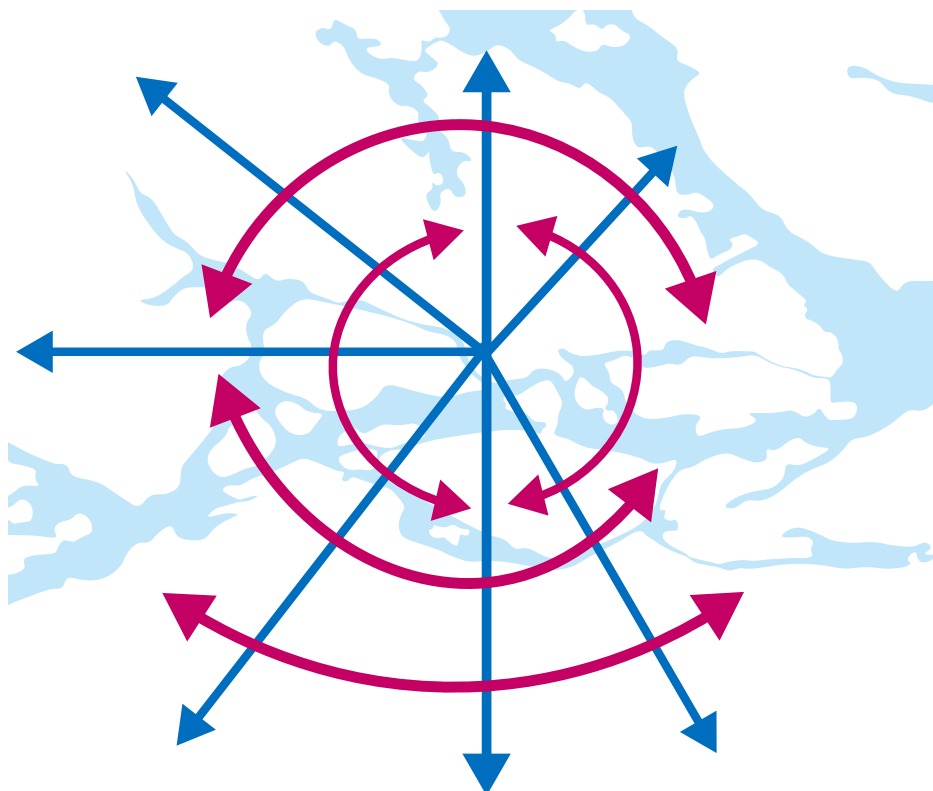
Korsetten

Kollektivtrafiken i staden idag

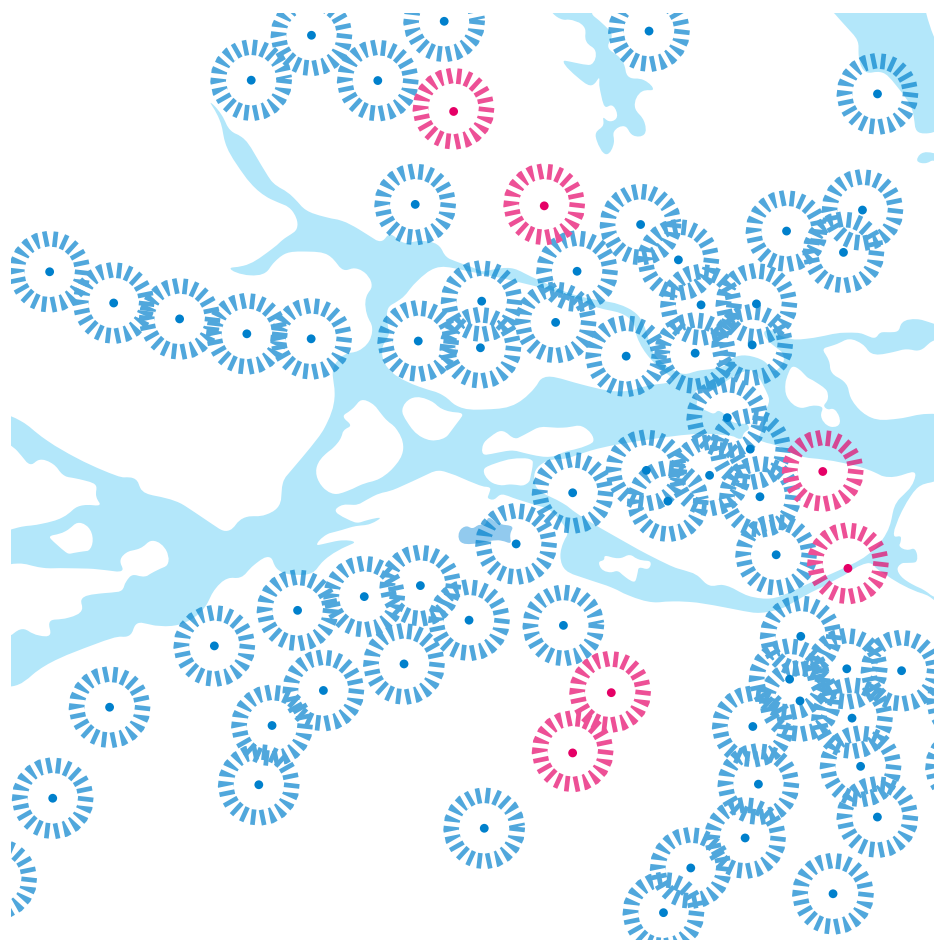
Kollektivtrafiken har under lång tid fungerat som en motor i stadens expansion. När tunnelbanan byggdes ut på 1950-talet växte nya förorter fram. På samma sätt är kollektivtrafiken idag en bärande kraft i stadens tillväxt och en självklar komponent i stockholmarnas vardag. Kollektivtrafiken håller en hög standard och tillgängligheten till stationer och hållplatser är god i de flesta delar av staden. Samtidigt finns det ett växande behov eftersom staden växer och fler behöver kunna välja kollektivtrafiken.

Kollektivtrafiksystemet

Kollektivtrafiken i Stockholm består av flera olika transportslag som fyller olika funktioner för stadens resenärer. Figur 6 illustrerar systemets uppbyggnad. Pendeltåget och tunnelbanan är radiellt uppbyggda och ger effektiva transporter mellan stadens yttre och inre delar med konkurrenskraftiga restider. Större delen av innerstaden har mycket god tillgång till spårtrafiken med korta gångavstånd till pendeltåg- och tunnelbanestationer, se figur 7 på nästa sida. I söder- och västerort är tillgången till spårtrafik lägre, med färre avgångar och i vissa delar längre avstånd till stationerna.



Figur 6. Schematisk illustration av pendeltågets och tunnelbanans radiella uppbyggnad (blå pilar) och kollektivtrafikens på stadens gator (rosa pilar) som knyter samman på tvären.



Figur 7. Cirklar runt pendeltågs- och tunnelbanestation med en radie på 400 meter, vilket motsvarar ungefär 500 meter gångavstånd. Röda cirklar markerar kommande stationer.

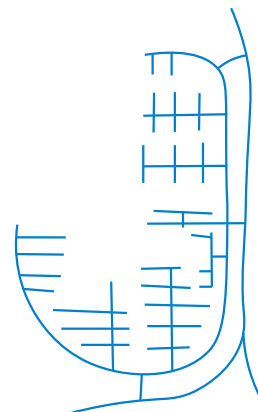
180 busslinjer
går idag på stadens
vägar och gator.

Stadens gator och vägar trafikeras av både buss och spårväg. I jämförelse med tunnelbana och pendeltåg är buss- och spårvagnstrafikens hållplatser lättare att nå, vilket underlättar framförallt vid kortare resor. Buss- och spårvägstrafiken fyller en viktig funktion för det tvärgående resandet i hela staden och hjälper till att mata resenärer till de radiella systemen. Områden med lägre tillgång till den spårburna trafiken är i hög grad beroende av bussar. Busstrafiken är därmed en viktig del av de längre resorna

Bebyggelsestrukturen och gatunätets utformning avgör hur busslinjer kan dras. Till exempel ger miljonprogrammets gatunät med många återvändsgator dåliga möjligheter till gena dragningar av busstrafiken, se figur 8. Busslinjer som behöver ta långa omvägar och snirkla sig fram får mindre attraktiva restider. Busstrafiken går ofta i blandtrafik, vilket på platser med risk för köbildning också påverkar restiden och pålitligheten negativt.



Figur 8. Busslinje 135 runt Skärholmen. Bussen behöver ta omvägar på grund av gatunätets utformning vilket påverkar restiden.



Figur 9. En schematisk illustration av ett typiskt vägnät i ett miljonprogramområde.

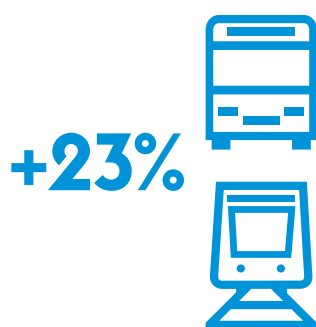
I områden som saknar spårtrafik i andra kommuner är busstrafiken det enda valet för resenärer till Stockholms stad. De större infartslederna, så som Nynäsvägen (väg 73), Värmdöleden (väg 222), Roslagsvägen (E18) och Drottningholmsvägen (väg 261) har precis som den spårburna trafiken en radiell funktion och matar resenärer in till de centrala delarna.

Stadens vattenytor innebär möjligheter

Kollektivtrafik på vatten för resor inom staden bedrivs i förhållandevis begränsad omfattning av regionen i form av pendelbåtstrafik. I jämförelse med busstrafiken är driftskostnaderna ofta höga och antalet resande få. Det mest framträdande exemplet på god kollektivtrafik på vatten är Djurgårdsfärjan, som har ett stort antal resande under sommarhalvåret.

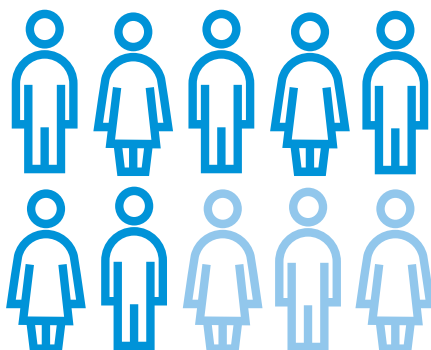
En snabb teknisk utveckling sker dock som kan ändra förutsättningarna för pendelbåtstrafik, bland annat elektrifiering och mindre svall vid högre hastigheter. Med tanke på Stockholms geografi finns det goda förutsättningar för en mer omfattande kollektivtrafik på vatten. Det är viktigt att staden tillsammans med regionen gemensamt planerar och skapar förutsättningar för detta, inte minst vad gäller lägen för hållplatser längs med stadens kajer.





Kollektivtrafikresor i Stockholm

Kollektivtrafiken utgör en hörnsten i resandet för de som bor och verkar i Stockholm. Mellan 2007 och 2018 ökade det totala antalet påstigande i kollektivtrafiken med 23 procent.



7 av 10 motoriserade resor på vardagar görs med kollektivtrafiken inom Stockholms stad

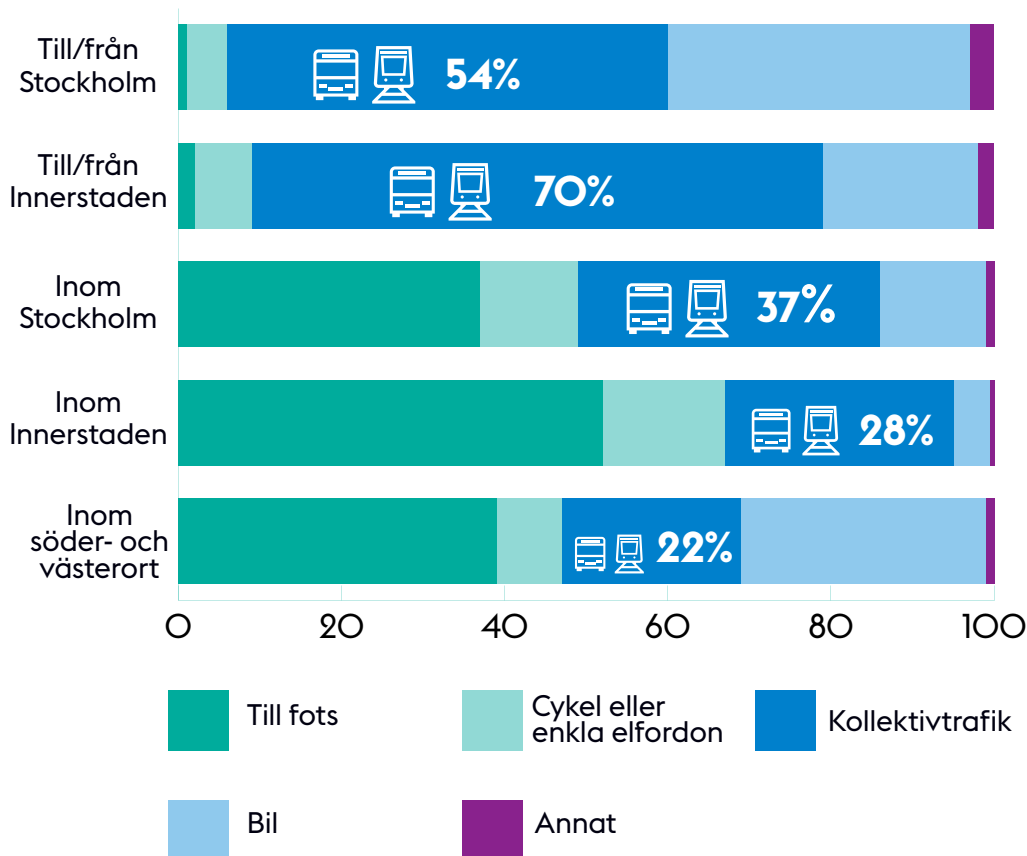
Andelen är något högre bland boende i söder- och västerort jämfört med boende i innerstaden. Sett endast till arbetsresor gör stockholmarna ungefär hälften av dessa resor med kollektivtrafiken.

Kollektivtrafikens andel varierar beroende på resans start- och slutpunkt

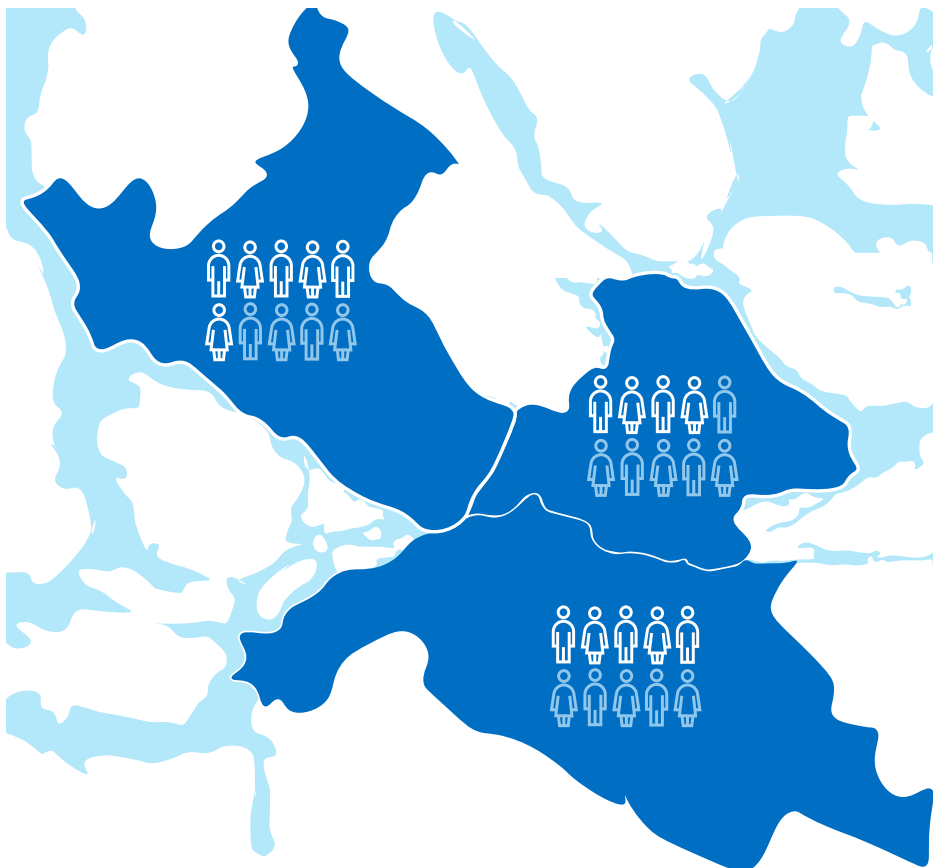
Till och från innerstaden är kollektivtrafiken det dominerande trafikslaget på vardagar. Även för resor till och från Stockholms stad som helhet dominerar kollektivtrafiken. Minst är andelen kollektivtrafik för resor inom söder- och västerort där resorna i större utsträckning sker med bil eller till fots jämfört med samtliga resor inom Stockholm.

Figur 10. Huvudfärdsätt fördelat på antal resor som görs av personer 16-84 år som bor i Stockholmsregionen inom olika rese-relationer med koppling till Stockholms stad, vardagar.

Källa: Resvaneundersökning 2019, trafikkontorets sammanställning.

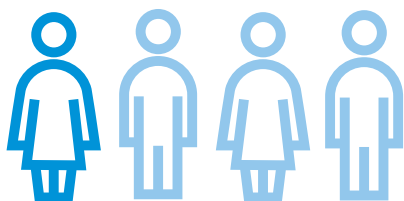


De geografiska skillnaderna i val av transportsätt är större för arbetsresor än för samtliga resor på vardagen. När det kommer till arbetsresor genomförs boende i söder- och västerort en större andel av dessa med kollektivtrafiken än boende i innerstaden.



Figur 11. Andelen arbetsresor som genomförs med kollektivtrafiken av boende i innerstaden (4 av 10), västerort (6 av 10) och söderort (5 av 10).

Källa: Resvaneundersökning 2019, trafikkontorets sammanställning.



1 av 4 fritidsresor inom Stockholms stad görs med kollektivtrafiken

Det gäller både på vardagar och helger.
Det finns inga betydande skillnader mellan boende i innerstaden, söderort eller västerort.

Förändrade resemönster

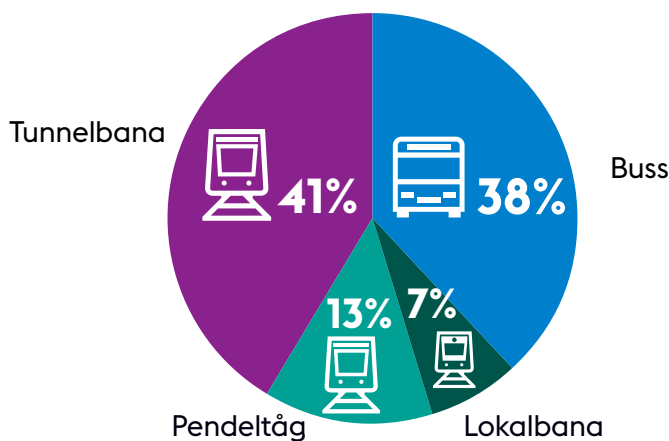
Covid-19-pandemin fick stor påverkan i samhället och resandet med kollektivtrafiken minskade drastiskt. I början av pandemin minskade resandet med 60 procent men har sedan dess ökat igen. I dagsläget är det svårt att veta vilka av de förändrade resvanorna som kommer att bestå. De förändrade resmönstren under år 2020 och 2021 medför att resmönster från 2019 års resevaneundersökning används som en "nollmätning" år 2022.

Resande i busstrafiken

När invånarna i Stockholms län reser med kollektivtrafiken väljer majoriteten spårtrafiken. Av de som stiger på kollektivtrafiken en genomsnittlig vinterdag är det cirka 1 170 000 personer som åker buss medan cirka 1 900 000 personer åker tunnelbana, pendeltåg eller lokalbana. Nästan lika många åker buss som tunnelbana.

Figur 12. Andelen påstigande per kollektivtrafikslag i Stockholms län.

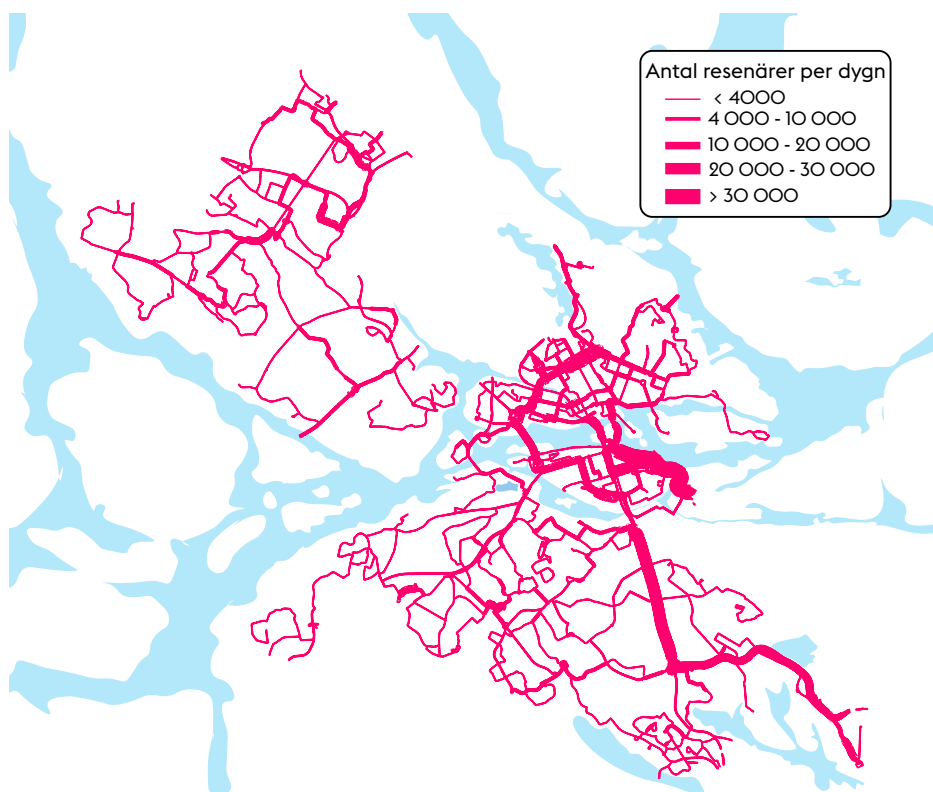
Källa: Fakta om SL och regionen, 2019.



Busstrafiken i regionen går på ett vägnät bestående av både statliga och kommunala vägar som sträcker sig genom 26 kommuner. På stadens vägar och gator finns stora flöden av resenärer. Antalet resenärer som reser med buss under ett dygn visas nedan i figur 13.

Figur 13. Antalet resande med buss i Stockholm under ett genomsnittligt vardagsdygn år 2019. Under året var det många trafikomledningar som påverkade trafiken på Södermalm. Vissa vägar uppvisar därför ett större bussresande än i normalfall.

Källa: Region Stockholm. RUST 2019.

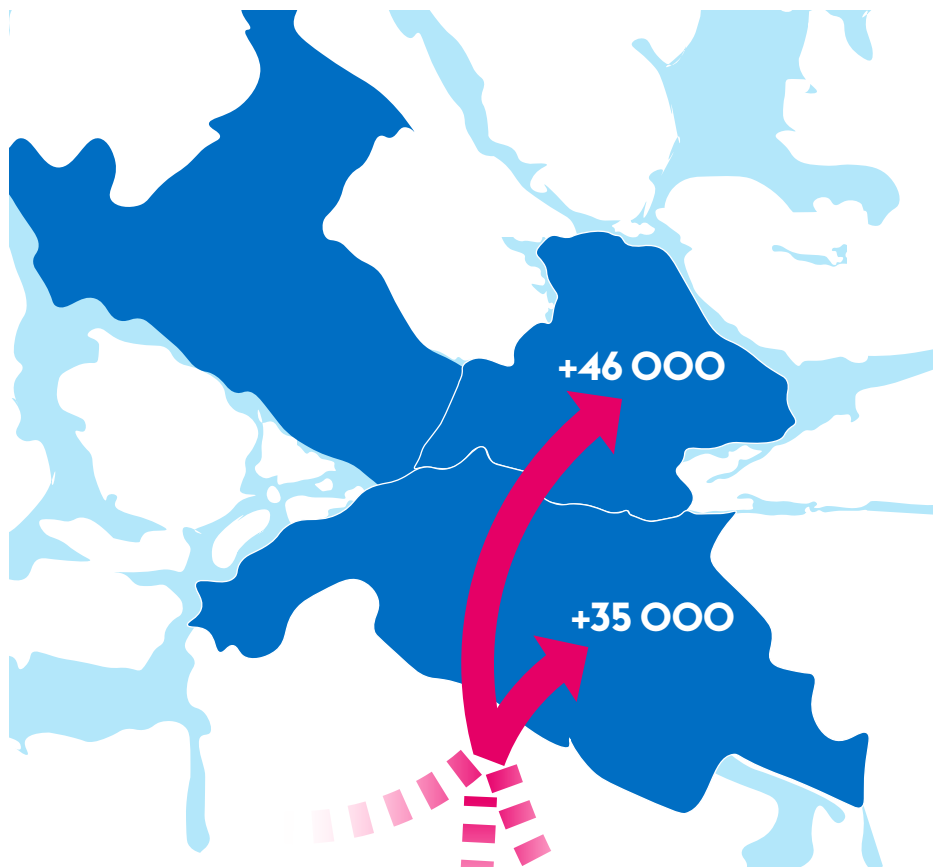


Framtida kollektivtrafikresande

Kollektivtrafiken är det dominerande sättet att ta sig till och från arbete och andra aktiviteter för en stor del av befolkningen i såväl staden som i regionen. När staden byggs ut ökar efterfrågan på resor, vilket även blir tydligt i kollektivtrafiken.

Det finns omfattande planer att bygga ut framförallt tunnelbanesystemet för att förstärka kollektivtrafikens kapacitet i de radiella stråken. Det gör att resor mellan stadens yttre och inre delar förblir smidiga även i framtiden. Men resandet väntas också öka på de radiella busslinjerna, varför det blir viktigt att säkerställa god framkomlighet på de större infartslederna. Nya bostäder i väster- och söderort får en stark kollektivtrafikkoppling till främst innerstadens målpunkter. Samtidigt skapar den växande staden nya målpunkter och arbetsplatser i områden där det tidigare saknats.

Efterfrågan på kollektivtrafikresor till målpunkter utanför innerstaden kommer procentuellt att öka i väsentligt större omfattning än kollektivtrafikresandet mot de centrala delarna. Det gäller både för resor inom Stockholms stad och för pendelresor från närliggande kommuner och övriga regionen. Det finns därför ett behov av förbättrad kollektivtrafik på tvären utanför innerstaden för att stödja arbetsmarknadsutvecklingen. Man behöver också säkerställa att den ökade belastningen på väg- och gatunätet kan hanteras. Kopplingarna mellan bytespunkter och målpunkter i söder- och västerort kommer därför att behöva utvecklas. I de flesta fall utförs kollektivtrafiken här av buss, och stråken är ofta av bristande kvalitet med avseende på bland annat restider, prioritering och genhet. För att kollektivtrafiken ska utgöra ett attraktivt alternativ för dessa resor behöver stråken utvecklas särskilt i dessa delar av staden



Figur 14. Antalet resor från de södra grannkommunerna till Stockholm beräknas öka till 2050. Till söderort innebär det en dubbling av antalet resor.

Källa: Kollektivtrafikplan 2050, delrapport 3, 2020.



Stadens prioriterade kollektivtrafiknät och bytespunkter

Prioriterade och gena kollektivtrafikstråk ska bidra till att sammanlänka stadens delar ännu mer och ge kollektivtrafikens resenärer konkurrenskraftiga och pålitliga restider. Tillsammans med trafikförvaltningen har staden identifierat de viktigaste stråken i väg- och gatunätet för buss- och spårvägslinjer. Stadens bytespunkter har också pekats ut och klassificerats.

Prioriterat kollektivtrafiknät

Det prioriterade kollektivtrafiknätet innehåller de kollektivtrafikstråk som är viktigast, både nu och i framtiden. Eftersom nätet är framåtblickande är stråk som idag trafikeras av stombussar som kommer att flyttas inte utpekade. Nätet utgår utifrån dagens kunskap om den framtida kollektivtrafiken och beslutade investeringar.

Det prioriterade kollektivtrafiknätet är en viktig utgångspunkt i stadens planering. För att möjliggöra en långsiktig planering och investeringar i stråk och hållplatser ska nätet ligga fast. Samtidigt kan vissa stråk få en anpassad och genare dragning i samband med att stadsbyggnadsprojekt skapar bättre förutsättningar. Det finns två nivåer av prioriterade kollektivtrafikstråk: primära och sekundära stråk.

Primära stråk

De primära stråken utgörs av framtidens stomnät och övriga stråk med högt buss- och spårvagnsresande. Här behöver kollektivtrafiken få ett eget utrymme när så är möjligt, eller prioriteras på andra sätt. Målsättningen är att resenärerna ska få mer attraktiva och pålitliga restider. Eftersom det är många människor som rör sig till och från kollektivtrafiken i de primära stråken är det viktigt med åtgärder för förbättrad trafiksäkerhet, tillgänglighet och trygghet längs med stråken. Åtgärderna ska genomföras så att kollektivtrafiken upplevs som attraktiv sett till ett ”hela resan”-perspektiv.

Sekundära stråk

De sekundära stråken utgörs av stråk som har ett medelhögt buss- och spårvagnsresande eller som har potential att få det. Vissa sekundära stråk har färre resenärer, men är ändå utpekade i områden som saknar annan kollektivtrafik.

Strategiska kopplingar

Utöver de primära och sekundära stråken finns det ett antal utpekade strategiska kopplingar som staden anser är intressanta att utveckla i samband med bebyggelseutveckling eller vid omvandling av gaturum. De strategiska kopplingarna är schematiskt utpekade, men sträckningarna är inte detaljstuderade. Kopplingarna visar en potential till ökad genhet och minskade barriärer. Länkarna kan utformas med genomfart endast för gång, cykel och kollektivtrafik för att stärka det hållbara resandets konkurrenskraft.

Övrigt busslinjenät

Kollektivtrafiken trafikerar även andra vägar och gator. Det innefattar det övriga busslinjenätet, nattbusstrafik, ersättningstrafik och omledningstrafik. På dessa gator är det viktigt att bibehålla möjligheten att kunna trafikera med buss.

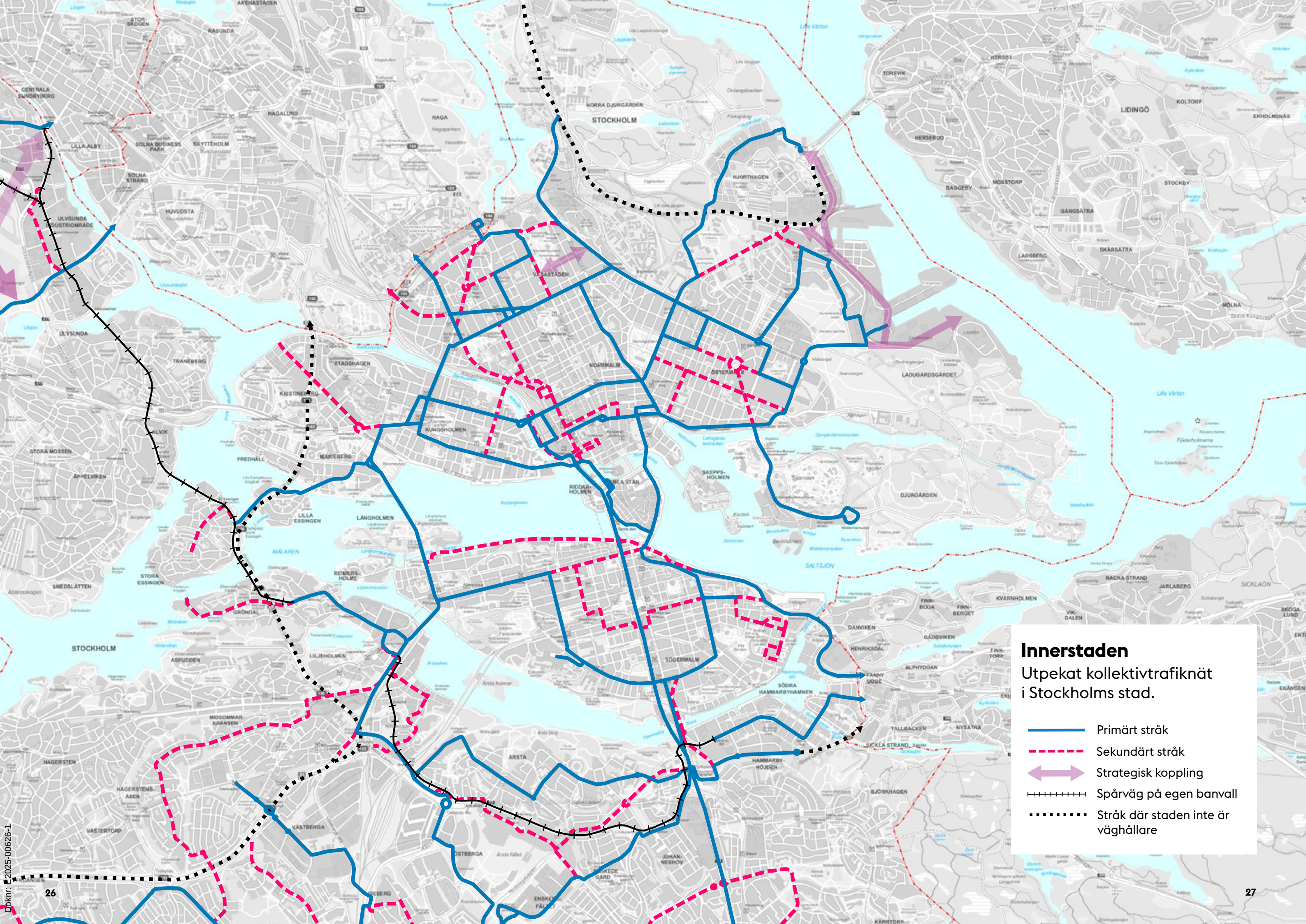
Högt resande: fler än 10 000 resenärer per dygn

Medelhögt resande: mellan 4000 - 10 000 resenärer per dygn.

Västerort

Utpekat kollektivtrafiknät
i Stockholms stad.

- Primärt stråk
- - - Sekundärt stråk
- ↔ Strategisk koppling
- + + + + + Spårväg på egen banvall
- Stråk där staden inte är väghållare



Innerstaden
Utpekad kollektivtrafiknät
i Stockholms stad.

- Primärt stråk
- - - Sekundärt stråk
- ↔ Strategisk koppling
- + + + + + Spårväg på egen banvall
- Stråk där staden inte är
väghållare

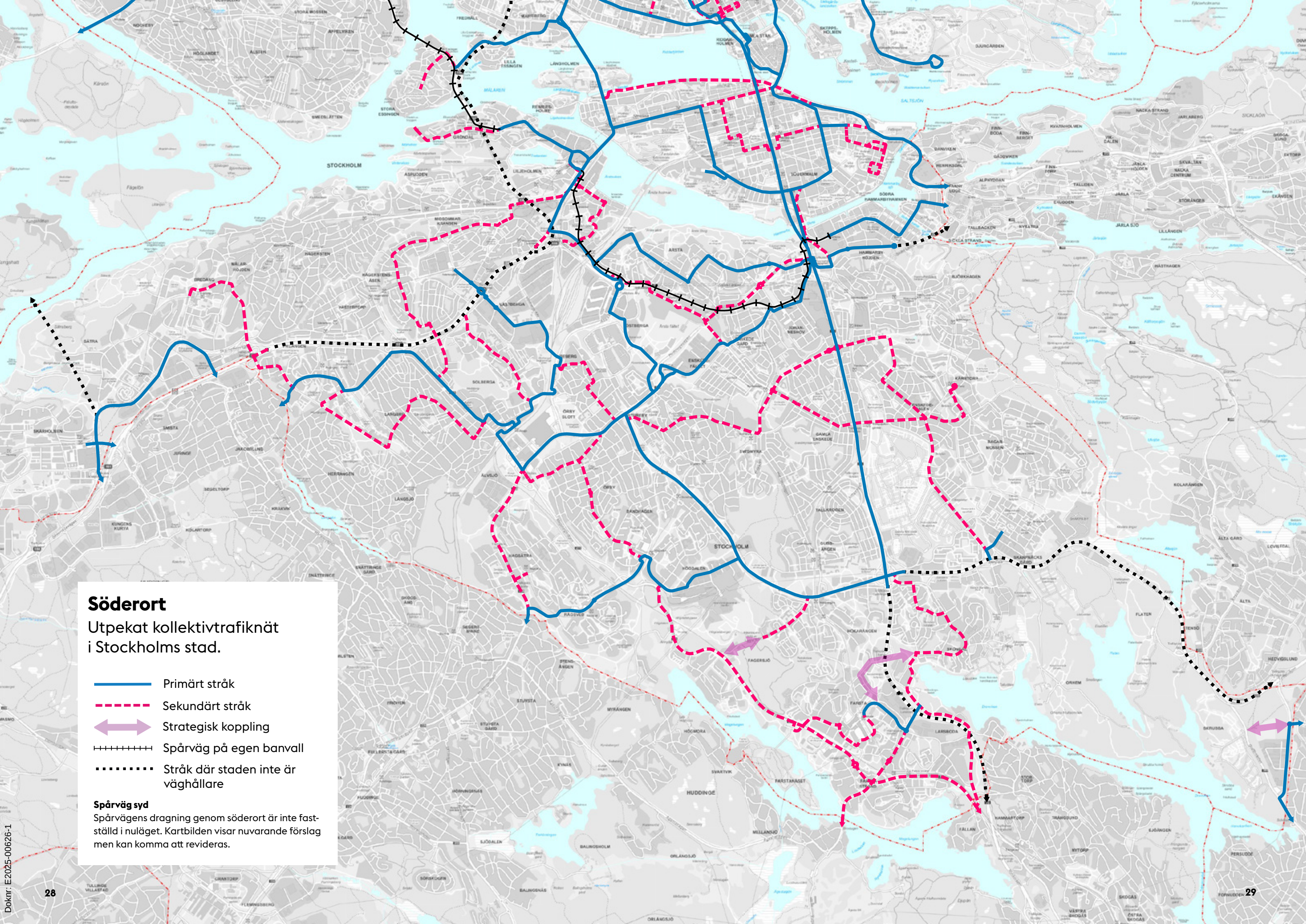
Söderort

Utpekat kollektivtrafiknät
i Stockholms stad.

- Primärt stråk
- - - Sekundärt stråk
- ↔ Strategisk koppling
- + + + + + Spårväg på egen banvall
- Stråk där staden inte är
väghållare

Spårväg syd

Spårvägens dragning genom söderort är inte fastställd i nuläget. Kartbilden visar nuvarande förslag men kan komma att revideras.



Bytespunkter

En bytespunkt är en plats där byten sker inom kollektivtrafiken. Bytespunkter är strategiska platser där kollektivtrafikstråk möts och som ofta också har en koncentration av bebyggelse, service och andra målpunkter. Bytespunkter skapar goda förutsättningar för stadsliv.

Många bytespunkter ligger på stadens mark. Staden både påverkas av och har ibland också rådighet över åtgärder vid bytespunkter. Vad som prioriteras vid olika bytespunkter är plats-specifikt och avvägningar kommer alltid behöva göras mellan olika intressen som kapacitet för buss, yta för stadsutveckling med mera.

Bytespunkter

Staden och trafikförvaltningen har pekat ut och kategoriserat bytespunkterna i Stockholms stad. Kategoriseringen är baserad på hur många resande som använder bytespunkterna idag och hur viktiga de är för det regionala resandet. Syftet är att tydliggöra de olika bytespunkters storlek och deras funktion i staden idag. Samtidig växer staden och kollektivtrafiksystemet utvecklas. Ett större antal resenärer ökar trycket på bytespunkterna i staden och många av dem behöver utvecklas. Bytespunkter är komplexa platser med många inblandade aktörer. För att kunna öka bytespunkternas attraktivitet och effektivitet behöver staden tillsammans med andra aktörer ta fram nya arbetssätt.

Bytespunkterna i staden har delats in i fyra olika kategorier:

Mycket stor bytespunkt

En *mycket stor bytespunkt* har ett mycket stort antal resenärer. Bytespunkten innehåller en bussterminal och spårtrafik samt har trafik som trafikerar fler kommuner än Stockholms stad. En mycket stor bytespunkt är främst av regional betydelse men är även viktiga för det lokala resandet.

Stadens mycket stora bytespunkter är: Stockholms central, Slussen, Odenplan, Stockholms östra, Fridhemsplan, Liljeholmen och Gullmarsplan.

Stor bytespunkt

En *stor bytespunkt* har ett stort antal resenärer. Dessa bytespunkter innehåller bussterminal och spårtrafik. Stora bytespunkter är oftast av regional betydelse och viktiga för det lokala resandet.

Stadens stora bytespunkter är: Kista, Spånga, Vällingby, Brommaplan, Alvik, Universitet, Ropsten, Stockholms södra, Årstaberg, Älvsjö, Skärholmen och Farsta. Framtida stora bytespunkter är: Johannelund, Hagaplan och Solvalla.

Mellanstor bytespunkt

En *mellanstor bytespunkt* har ett mindre antal resenärer. De flesta av dessa bytespunkter innehåller en bussterminal och spårtrafik. Mellanstora bytespunkter är främst av lokal betydelse, även om det också förekommer regional trafik.

Stadens mellanstora bytespunkter är: Akalla, Rinkeby, Telefonplan, Fruängen, Högdalen, Hökarängen, Farsta strand, Norra Sköndal, Skarpnäck, Bredäng, Tensta, Skanstull, Hornstull, Sankt Eriksplan, Kungsträdgården, Medborgarplatsen och Västerbroplan.

Liten bytespunkt

En *liten bytespunkt* har färre resenärer än övriga bytespunkter. De består oftast av en busshållplats som trafikerar av flera busslinjer eller av en busshållplats med byte till en spårstation. Det finns många små bytespunkter inom staden.

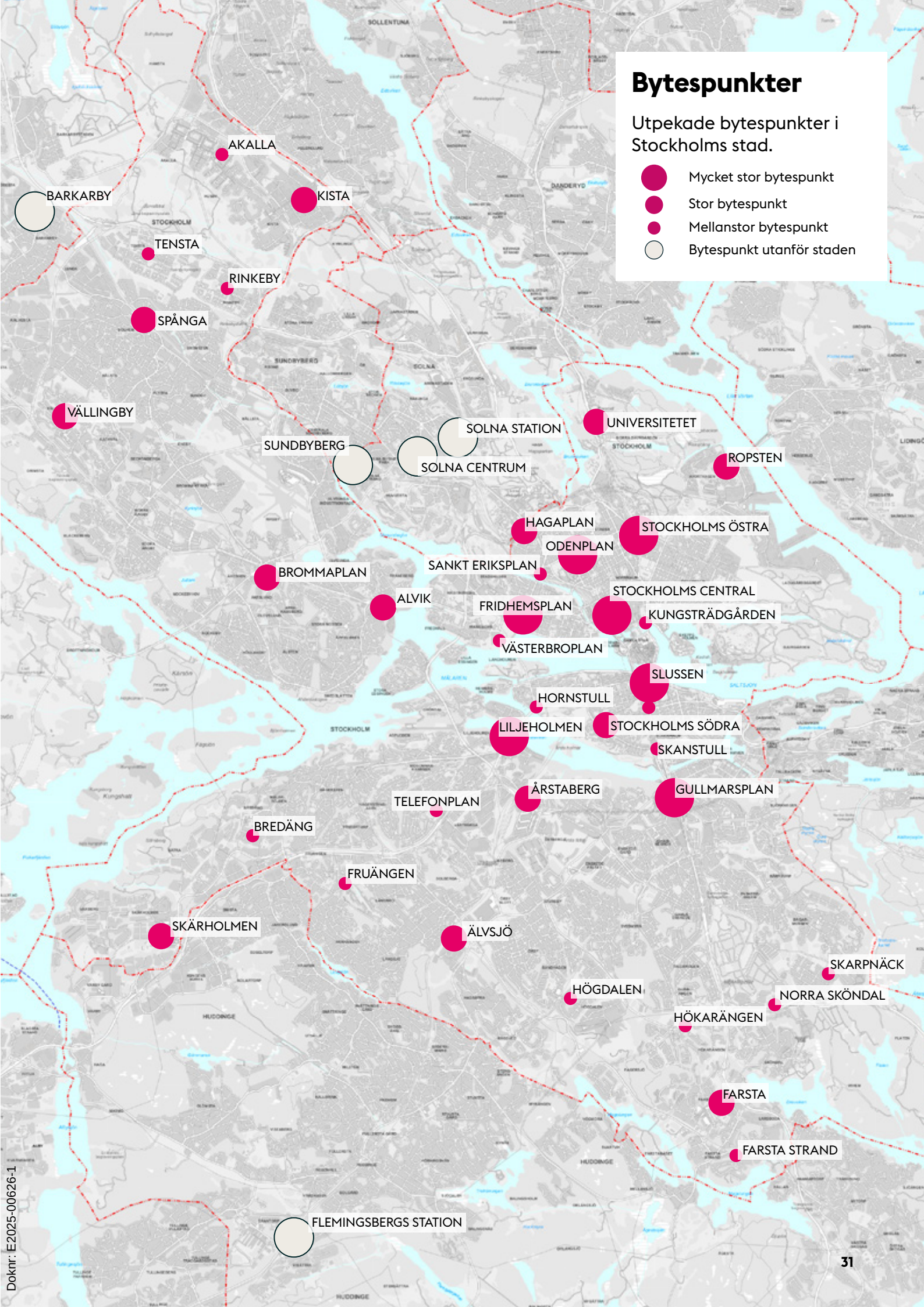
Antal påstigande för olika bytespunkter

Mycket stor bytespunkt:	fler än 50 000 påstigande per dygn
Stor bytespunkt:	15 000-50 000 påstigande per dygn
Mellanstor bytespunkt:	5000-15 000 påstigande per dygn
Liten bytespunkt:	färre än 5000 påstigande per dygn

Bytespunkter

Utpekade bytespunkter i Stockholms stad.

- Mycket stor bytespunkt
- Stor bytespunkt
- Mellanstor bytespunkt
- Bytespunkt utanför staden



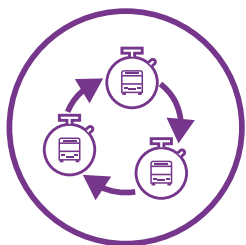
Mål för kollektivtrafiken i Stockholms stad

Staden har sju mål för att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft och fortsätta utveckla den som ett centralt element på stadens vägar och gator. Stadens mål utgår ifrån stadens förutsättningar och formella ansvar för väg- och gatunätet. Målen syftar till att ge en riktning för utvecklingen av kollektivtrafiken på stadens vägar och gator. De representerar de viktigaste frågorna att arbeta med för att skapa en attraktiv kollektivtrafik.



A. Bebyggelseutvecklingen ska stärka kollektivtrafikresandet i prioriterade stråk och bytespunkter.

Staden ska fortsätta att växa i samklang med kollektivtrafiken. Resenärerna ska enkelt kunna välja de kollektiva transportslagen för att dessa finns inom gångavstånd från bostäder, arbetsplatser och fritidsaktiviteter i staden.



B. Restidernas pålitlighet ska öka i de prioriterade stråken i innerstaden.

I innerstaden är tillgängligheten till kollektivtrafik ofta hög. Likaså är trafikmiljön komplex och det är inte alltid det finns mer utrymme att tillgå för utveckling av stadens vägar och gator. Ambitionen är att hitta lösningar som möjliggör kortare restider, och samtidigt fokusera på att minska variationen i restid. Resenärerna ska alltid kunna lita på att kollektivtrafiken kommer på utsatt tid och att restiden inte blir längre än förväntat.



C. Restiderna ska minska i de prioriterade stråken i söderort och västerort.

I söder- och västerort finns potential för kortare restider. Utbudet av kollektivtrafik är generellt lägre och avståndet till hållplatserna är längre. Likaså innefattar resorna här ofta längre sträckor. Det medför att en kortare restid i fordonet kan minska restiden för hela resan markant. Kollektivtrafiken blir då ett mer attraktivt val.



D. Tryggheten ska öka vid hållplatser längs de prioriterade kollektivtrafikstråken.

Åtgärder för ökad trygghet är viktiga för att fler ska välja kollektivtrafiken. Dessa kan ske både i direkt anslutning till hållplatserna och som en del i stadsutvecklingen för att skapa mer levande stadsmiljöer och befolkade platser intill kollektivtrafiken.



E. Kollektivtrafikens bidrag till attraktiva stadsmiljöer ska utvecklas genom medveten, tydlig och sammanhållen gestaltning i stadens olika delar.

Kollektivtrafiken på stadens vägar och gator ska bidra till en attraktiv stadsmiljö och inte upplevas som en barriär eller ett förfulande inslag. För att uppnå detta behövs stadsmiljön få en tydlig utformning och gestaltning som främjar stadens attraktivitet samtidigt som den tillgodoser kollektivtrafikens behov.



F. Gånganslutningar till hållplatser längs de prioriterade kollektivtrafikstråken ska vara gena och attraktiva.

Ny bebyggelse ska anpassas för att skapa gena och attraktiva stråk till hållplatser i det prioriterade nätet. Stråken ska också vara väl skötta med hög nivå av drift och underhåll. Likaså ska anslutande passager vara tillgängliga och trafiksäkra för att möjliggöra en trygg och säker väg till hållplatser och bytespunkter.



G. Antalet resenärer i de prioriterade kollektivtrafikstråken ska öka, i synnerhet i söderort och västerort.

Behovet av att resa inom staden är stort och kommer att öka i takt med befolkningstillväxten. Det finns potential för ett ökat resande med kollektivtrafiken i hela staden, och särskilt i söder- och västerort. Denna potential ska tillvaratas.

Indikatorer

Målen följs upp med indikatorer i form av stickprov för att säkerställa att utvecklingen går åt rätt håll.



Utformning och gestaltning

En attraktiv kollektivtrafik kräver i många fall en prioriterad och framskjuten plats i den fysiska miljön. Det innebär i sin tur att kollektivtrafiken blir ett bärande element i stadsmiljön som måste gestaltas omsorgsfullt. För att kollektivtrafiken ska kunna ges en central plats i staden behöver den också bidra med kvaliteter till stadsmiljön.

För att kunna uppnå de framtagna målen om att minska restider, öka pålitligheten och skapa trygga och attraktiva stadsmiljöer är utformning och gestaltning viktiga verktyg. Hur staden arbetar med gestaltning av kollektivtrafikstråken får ett fördjupat fokus i arbetet med det prioriterade kollektivtrafiknätet. I vissa miljöer kan kollektivtrafikens hastighet prioriteras medan det i andra miljöer i stället är viktigare att prioritera hållplatsernas närhet till målpunkter.

Utgångspunkter för utformning

Det prioriterade kollektivtrafiknätet sträcker sig genom olika typer av miljöer och stråken behöver anpassas utifrån platsernas egenskaper. Kollektivtrafiken i staden ska också vara tillgänglig för alla olika grupper. Dessutom behöver gatans utformning och flöden anpassas till kollektivtrafiken, till exempel genom prioritet i trafiksignaler och separerade kollektivtrafikkörfält. I befintliga miljöer är åtgärderna begränsade till det utrymme som finns tillgängligt medan det i nya stadsdelar finns större möjlighet att ge kollektivtrafiken en central placering och eget utrymme.

Handböcker för utformning

Gata Stockholm är stadens handbok för gatuutformning som bland annat berör kollektivtrafikens förutsättningar. Region Stockholms trafikförvaltning har tagit fram riktlinjen RiGata-Buss.



400 meter
fågelväg betraktas
som ett rimligt
gångavstånd till
kollektivtrafiken.

Primära stråk

I följande rutor redovisas planeringsprinciper som bidrar till en attraktiv kollektivtrafik för resenärernas hela resa. Principerna omfattar sträckan, hållplatser och bytespunkter samt anslutningarna till dessa. De kan användas var för sig eller tillsammans och är en utgångspunkt för arbetet med stadens **primära stråk**. Vid konflikter mellan spårvägs- och busstrafik prioriteras spårtrafiken.

Hållplatser

Hållplatser längs de primära stråken behöver både få en attraktiv utformning och placering. Ny bebyggelse behöver lokaliseras i nära anslutning till hållplatslägen. Detta är särskilt viktigt för besöksintensiva verksamheter. Närhet till hållplatser är också viktig för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

- Placera kollektivtrafiken centralt i förhållande till större målpunkter.
- Placera hållplatser för genomgående linjer med attraktiva lägen i närheten av målpunkten utan att fordonen ska behöva lämna stråket och vända.
- Placera hållplatser efter korsningar och övergångsställen.
- Undvik om möjligt fickhållplatser då dessa medför sidledsförskjutning samt längre tid för angöring. För vissa lokala busslinjer kan fickhållplatser vara en bra lösning eftersom prioriterade busslinjer som inte angör hållplatsen då kan passera obehindrat.
- Utforma hållplatser med tillräcklig kapacitet för att rymma den förväntade mängden väntande resenärer.
- Utforma hållplatserna med tillräcklig längd för att rymma den mängd bussar som kan förväntas angöra samtidigt.
- Utforma busshållplatser enligt stadens typritning.
- Utforma anslutningar till hållplatserna så att dessa är trafiksäkra, tillgängliga, trygga och tydliga. Detta är viktigt för att bland annat äldre och barn ska kunna förstå miljön och kunna röra sig där på ett tryggt och trafiksäkert sätt.
- Planera gångnätet så att det skapas gena gångvägar till hållplatser från omgivande bebyggelse.
- Trafiksäkra passager på anslutande gång- och cykelvägar och se till att signalreglering ger tillräcklig tid för passering för alla olika grupper.
- Utforma hållplatser och anslutande gång- och cykelvägar för effektiv drift och underhåll.

Utformning i komplex stadsmiljö

De primära stråken går genom komplexa stadsmiljöer där många intressen samsas om utrymmet. Här kan kollektivtrafikens framkomlighet behöva stå tillbaka för andra intressen.

- Anpassa hastigheten till stadsmiljön.
- Kompensera med genhet och tydlig gestaltning på sträckor där kollektivtrafikens hastighet är låg för att bibehålla en hög attraktivitet. Det gäller framförallt vid utveckling av nya områden som trafikeras av kollektivtrafik, men även för befintlig miljö där så är möjligt

På sträcka

Vissa delar av de primära stråken utgör framförallt en transportsträcka mellan bytespunkter. Dessa behöver utformas för att möjliggöra en effektiv trafikering och ge en komfortabel resenärsupplevelse.

- Ha som utgångspunkt att buss- eller spårtrafiken ska ha eget utrymme vid nybyggnation.
- Eftersträvas så god fysisk prioritet som möjligt i befintliga miljöer, med fokus på busskörfält på sträckor med omfattande köbildning.
- Eftersträva att ge kollektivtrafiken prioritet i trafiksignaler i korsningar.
- Skapa genomgående och kontinuerliga kollektivtrafikkörfält.
- Skapa gena dragningar av primära stråk i stadsbyggnadsprojekt.

Vid nybyggnation eftersträvas alltid eget utrymme för busstrafiken i de primära stråken.

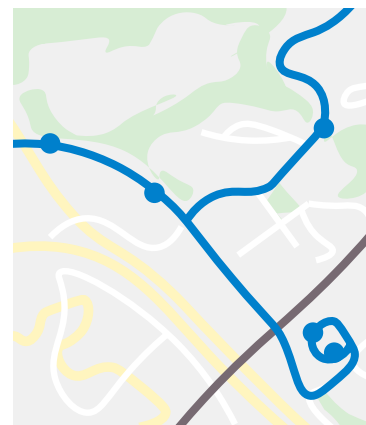
Bytespunkter

Utöver kriterierna för varje enskild hållplats behöver bytespunkter utformas för att underlätta byten inom kollektivtrafiken och till andra färdssätt.

- Integrera bytespunkter i stadsmiljön.
- Utforma överblickbara och kompakta bytespunkter som möjliggör korta gångavstånd och visuell kontakt mellan kollektivtrafikslagen.
- Skapa gena och tydliga kopplingar till gång- och cykelvägnätet.
- Placera bytespunkter och stationsentréer synligt och nära viktiga målpunkter.
- Säkerställ att cykelparkeringar vid bytespunkter är trygga och attraktiva, särskilt vid bytespunkter med fler än 5 000 påstigande per dygn.

Sekundära stråk

Staden eftersträvar även att kollektivtrafiken prioriteras i de sekundära stråken. Jämfört med de primära stråken ska dock konkurrerande intressen beaktas i högre grad. Generellt ska busstrafiken prioriteras vid trafiksignaler, medan busskörfält framförallt ska finnas lokalt, där det finns behov. Vid konflikter mellan primära och sekundära stråk ska det primära stråket prioriteras.



Figur 15. Exempel på busslinje som tvingas till en omväg för att angöra en bytespunkt, vilket leder till förlängda restider för genomresande resenärer.

Fortsatt arbete

Kollektivtrafikplanen pekar ut den långsiktiga inriktningen för planeringen av kollektivtrafiken på stadens vägar och gator. Det utpekade prioriterade kollektivtrafiknätet är grunden för stadens fortsatta arbete för att tillsammans med trafikförvaltningen öka attraktiviteten i kollektivtrafiken. Utvecklingen som har beskrivits i planen innefattar samverkan med flera olika aktörer och kommer att kräva åtgärder utanför stadens rådighet.

Ett fortsatt arbete behöver inkludera vilka primära stråk som ska prioriteras och i vilken ordning åtgärder ska ske. Ett arbetssätt behöver utformas för det fortsatta arbetet med stadens utpekade bytespunkter och hur staden ska arbeta med gestaltning och utformning för en attraktiv stadsmiljö i samklang med kollektivtrafiken. Arbetet behöver även tydliggöra ansvarsfördelningen, både inom staden och mellan staden, trafikförvaltningen och övriga aktörer. Det behöver också säkerställas att stråkens bärformåga klarar av elbussar när det blir aktuellt.

I arbetet med att realisera kollektivtrafikplanens intentioner behöver indikatorer tas fram för att mäta utvecklingen mot de framtagna målen. För att kunna fokusera på specifika delar och följa upp effekter av åtgärder kommer stickprovsindikatorer att användas. Uppföljningen kommer att ske systematiskt och med jämna intervall, och indikatorerna kommer att justeras utifrån vilka åtgärdsområden som prioriteras. Kollektivtrafikplanen gäller tills vidare men ska revideras och uppdateras vid behov. Trafiknämnden har huvudansvaret för att bedöma när en sådan revidering kan vara lämplig.





