

## Bilaga 7. Restidseffekter per trafiksektor

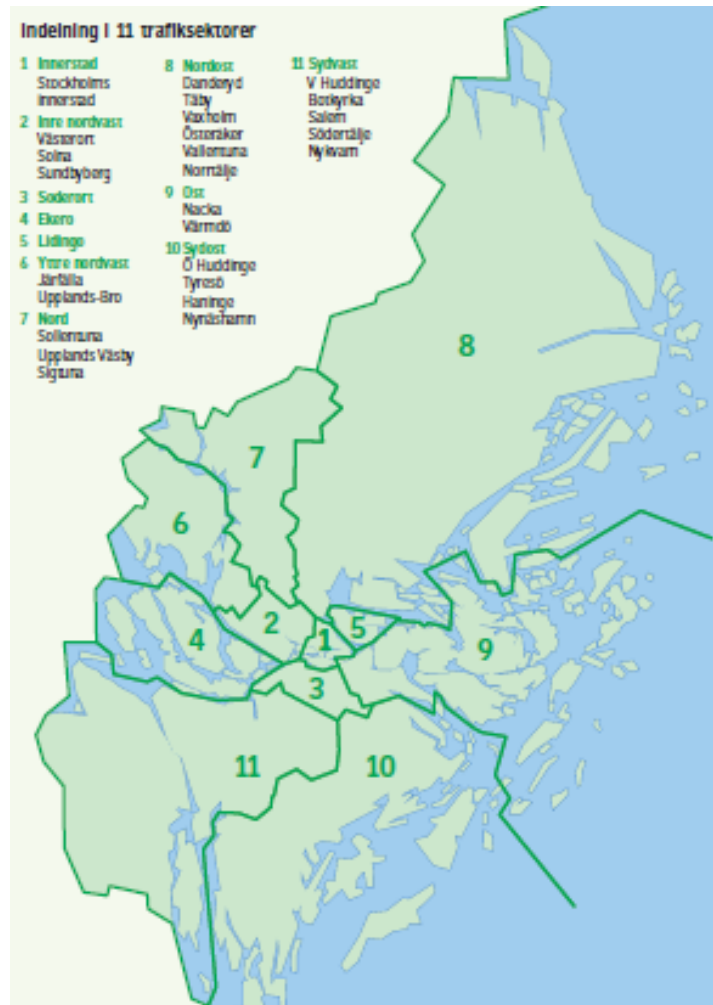
I denna bilaga ges en redogörelse för restidseffekterna av det föreslagna stornätet jämfört med jämförelsealternativet JA fördelat på SLs trafiksektorer.

### Innehållsförteckning:

SLs elva trafiksektorer .....	2
Förutsättningar .....	2
Jämförelsealternativet (JA).....	3
Innerstan .....	4
Söderort .....	5
Inre Nordväst.....	7
Ekerö.....	8
Yttre Nordväst .....	10
Nord .....	11
Nordost.....	13
Lidingö.....	14
Sydost .....	17
Sydväst .....	19

## SLs elva trafiksektorer

SL har delat in länet i följande elva trafiksektorer: 1. Innerstad, 2. Inre nordväst, 3. Söderort, 4. Ekerö, 5. Lidingö. 6. Yttre nordväst, 7. Nord, 8. Nordost, 9. Ost, 10. Sydost och 11. Sydväst, se Figur 1.



Figur 1 SLs elva trafiksektorer, Trafikplan 2020 (2010), sid 64

## Förutsättningar

Målar för analyserna har varit år 2030.

Resandeanalys har genomförts med VISUM. Ett VISUM-nät har konstruerats i syfte att utgöra jämförelsealternativ (JA) till strategins förslag till stomnät. JA-nätet för VISUM-analyserna har baserats på de investeringar som finns i de statliga infrastrukturplanerna för 2010-2021 och i SL:s Trafikplan 2020.

Simuleringsperioden i analyserna har varit under högtrafik klockan 6-9 på morgonen, denna tidsperiod antas motsvara en fjärdedel av dygnsresandet.

Resmatrisen som använts i resandeanalyserna har baserats på de objekt som finns upptagna i åtgärdsplaneringen (år 2021) och på markanvändning enligt RUFSS 2010, men har uppdaterats enligt Stockholms stads senaste uppgifter kring markanvändningen 2020 och 2030.

### Jämförelsealternativet (JA)

Restidseffekterna har jämförts mot ett jämförelsealternativ (JA). JA speglar en förväntad utveckling av stomnätet år 2030 enligt nuvarande planering och har därför utgått från de investeringar som finns i de statliga infrastrukturplanerna 2010-2021 och i SL:s Trafikplan 2020. En stor del av objekten i RUFSS 2010 finns således med i JA, men merparten av de objekt som saknar finansiering i nuläget finns ej med i JA.

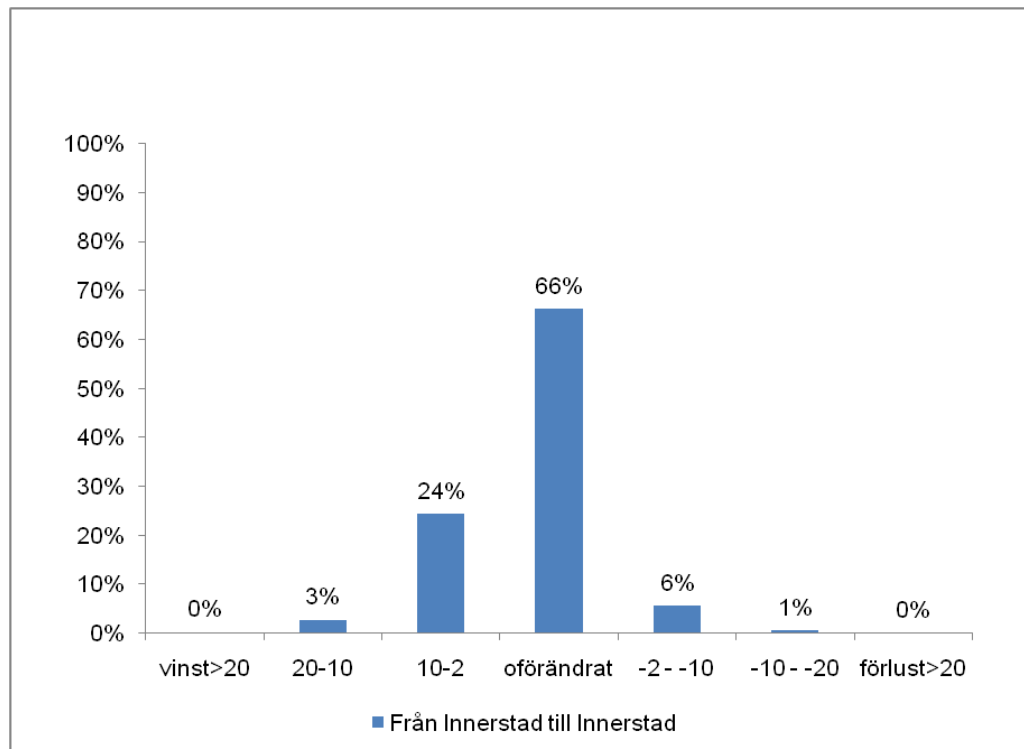
Nedan redovisas de större förändringarna i JA jämfört med nuläget:

- Spårväg City trafikerar sträckan Fridhemsplan – Ropsten
- Tvärbana Ost trafikerar sträckan Sickla udde - Slussen längs och Sickla Udde – Saltsjö Järla längs med Saltsjöbanans sträckning
- Tvärbanan norr om Alvik är förlängd dels till Universitetet via Sundbyberg och Solna, dels till Sollentuna via Kista och Rissne
- Citybanan är byggd
- Upprustning av Saltsjöbanan och Lidingöbanan
- Nytt signalsystem och utökad trafik på tunnelbanans röda linje
- Spårväg syd är utbyggd mellan Flemingsberg och Älvsjö
- Stombusslinje 2 är förlängd till Solna Centrum
- Stombuss trafikerar sträckan Sollentuna - Täby

## Innerstan

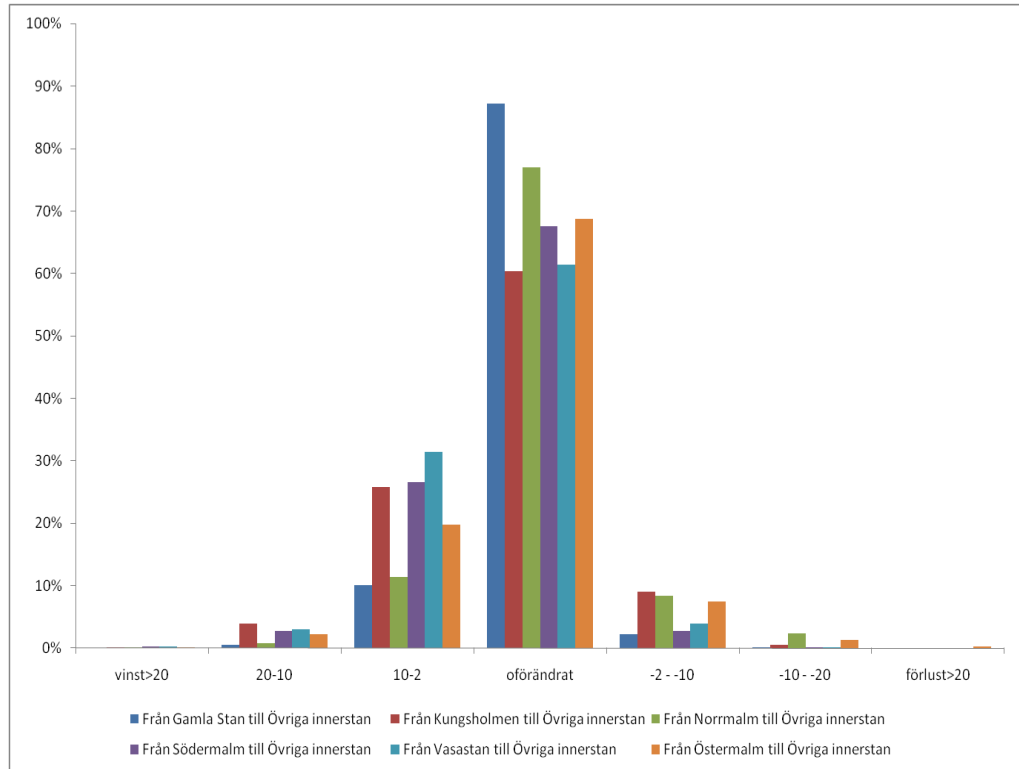
I detta avsnitt redogörs för restidseffekterna inom trafiksektorn Innerstan.

Figur 2 visar en procentuell fördelning av resor som sker **inom Innerstan** med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.



Figur 2 Procentuell fördelning av resor inom Innerstan med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.

Figur 3 Figur 2 visar en procentuell fördelning av resor som sker **inom Innerstan**, fördelat på startpunkt i innerstaden; med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.



Figur 3 Procentuell fördelning av resor inom Innerstan (uppdelat på startpunkt) med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.

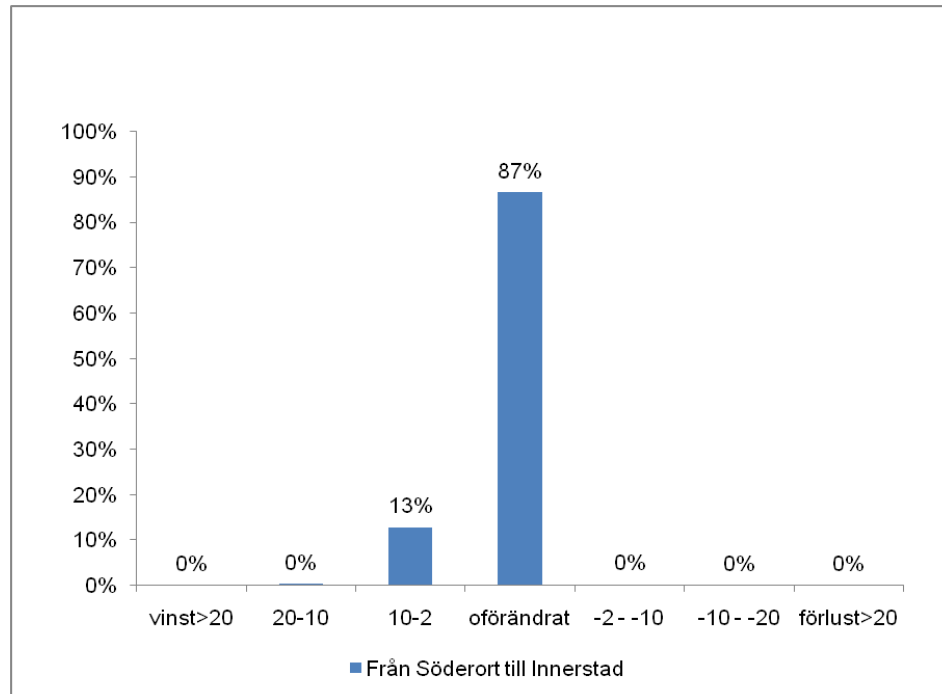
## Söderort

I detta avsnitt redogörs för restidseffekterna för resor med start- och målpunkt i trafiksektorn Söderort.

Figur 4 visar procentuell fördelning av resor som sker **från Innerstan till Söderort** med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.

Figur 5 visar procentuell fördelning av resor som sker **från Söderort till Innerstan** med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.

**Fel! Hittar inte referenskälla.** Procentuell fördelning av resor som sker från Innerstan till Söderort med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.



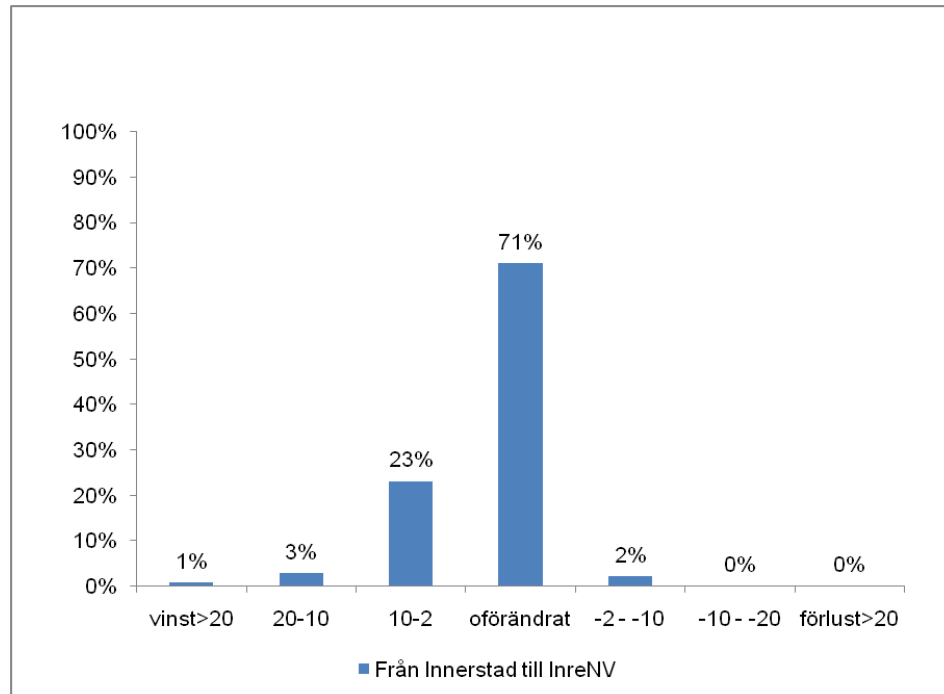
Figur 5 Procentuell fördelning av resor som sker från Innerstan till Söderort med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.

### Inre Nordväst

I detta avsnitt redogörs för restidseffekterna för resor med start- och målpunkt i trafiksektorn Inre Nordväst.

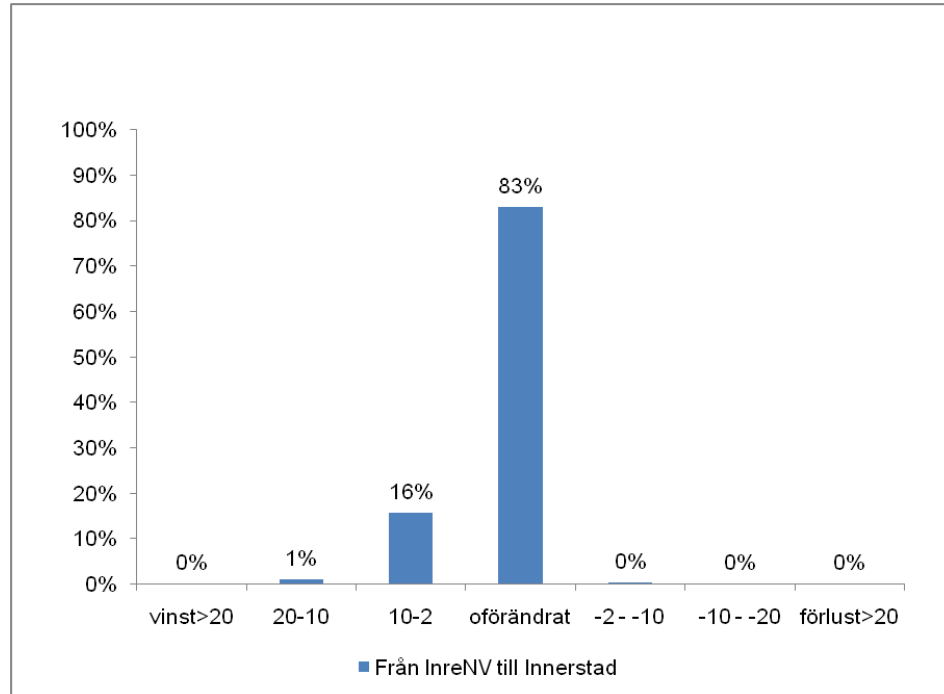
Figur 6 visar procentuell fördelning av resor som sker **från Innerstan till Inre Nordväst** med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.

Figur 5 visar procentuell fördelning av resor som sker **från Inre Nordväst till Innerstan** med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.



Figur 6

Procentuell fördelning av resor som sker från Innerstad till Inre Nordväst med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.



Figur 7 Procentuell fördelning av resor som sker från Inre Nordväst till Innerstan med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.

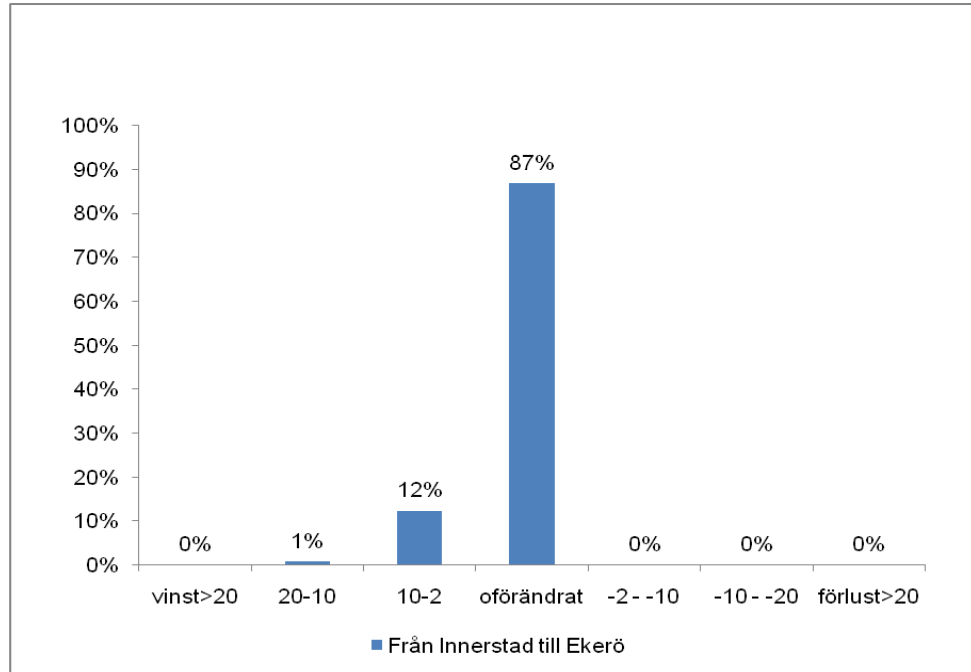
## Ekerö

I detta avsnitt redogörs för restidseffekterna för resor med start- och målpunkt i trafiksektorn Ekerö.

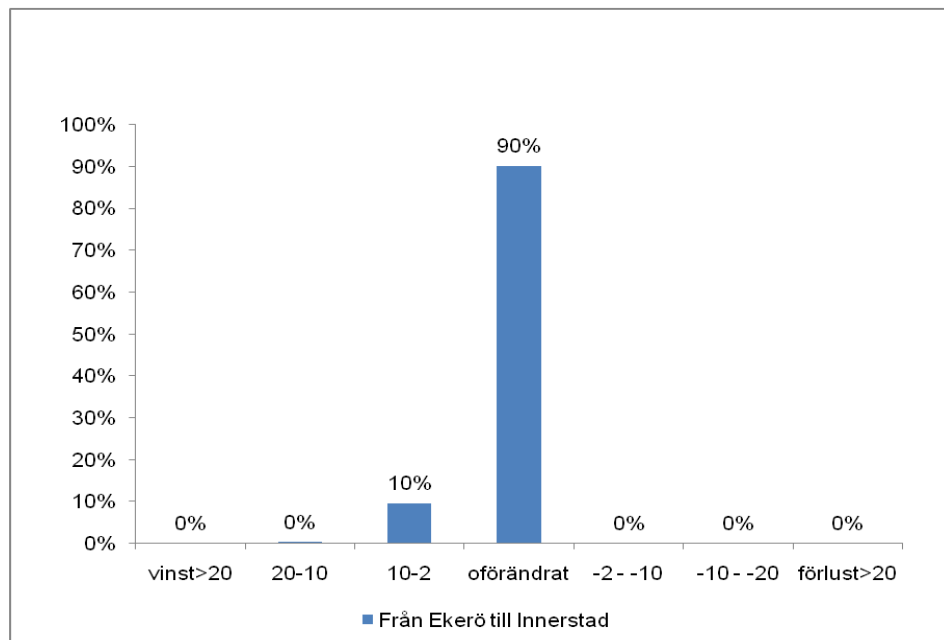
Figur 8 visar procentuell fördelning av resor som sker **från Innerstan till Ekerö** med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.

Figur 9 visar procentuell fördelning av resor som sker **från Ekerö till Innerstan** med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.





Figur 8 Procentuell fördelning av resor som sker från Innerstad till Ekerö med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.



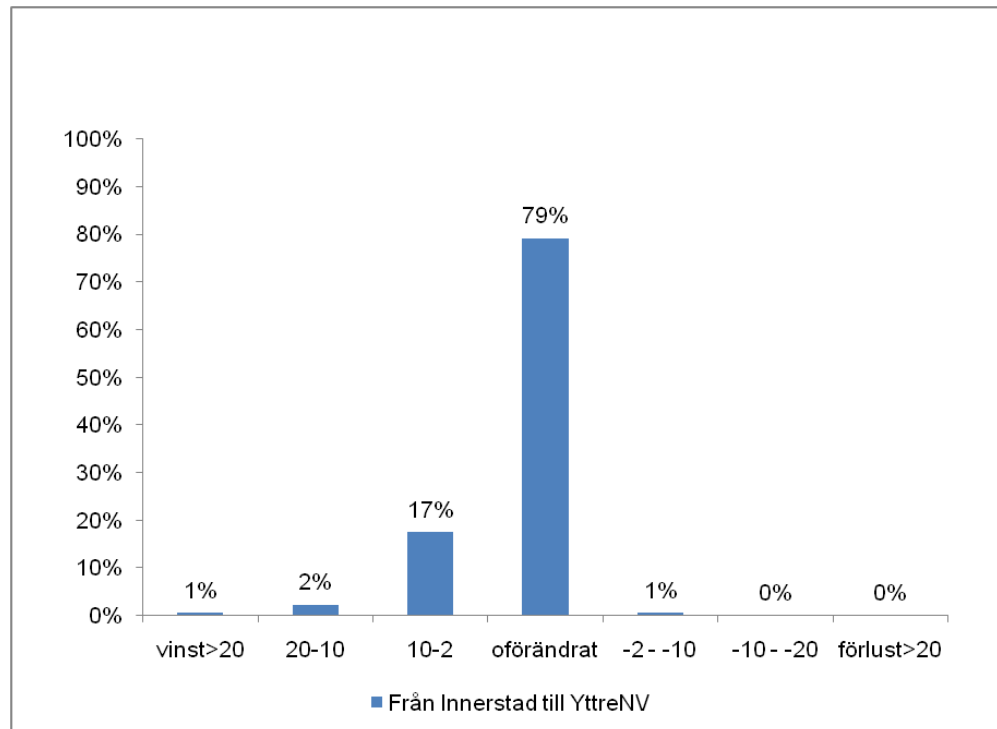
Figur 9 Procentuell fördelning av resor som sker från Ekerö till Innerstad med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.

### Yttre Nordväst

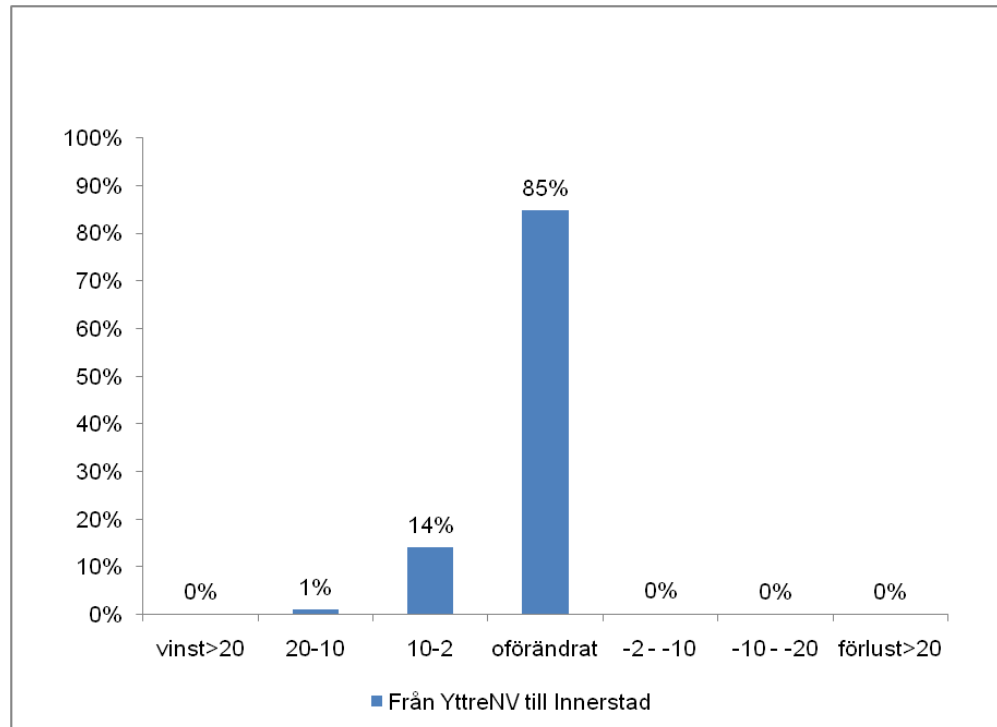
I detta avsnitt redogörs för restidseffekterna för resor med start- och målpunkt i trafiksektorn Yttre Nordväst.

Figur 10 visar procentuell fördelning av resor som sker **från Innerstan till Yttre Nordväst** med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.

Figur 11 visar procentuell fördelning av resor som sker **från Yttre Nordväst till Innerstan** med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.



Figur 10 Procentuell fördelning av resor som sker från Innerstan till Yttre Nordväst med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.



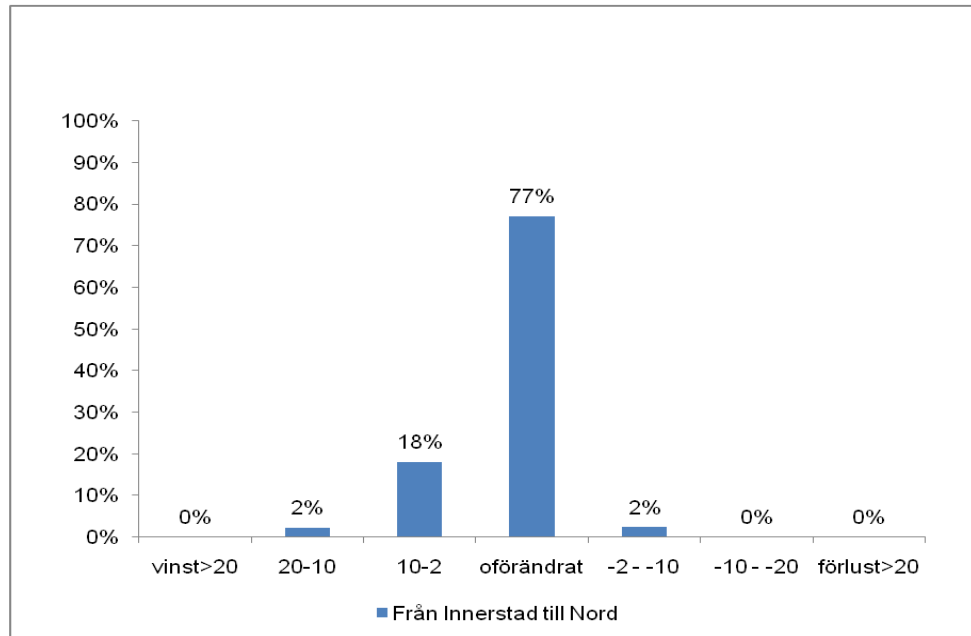
Figur 11 Procentuell fördelning av resor som sker från Yttre Nordväst till Innerstan med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.

## Nord

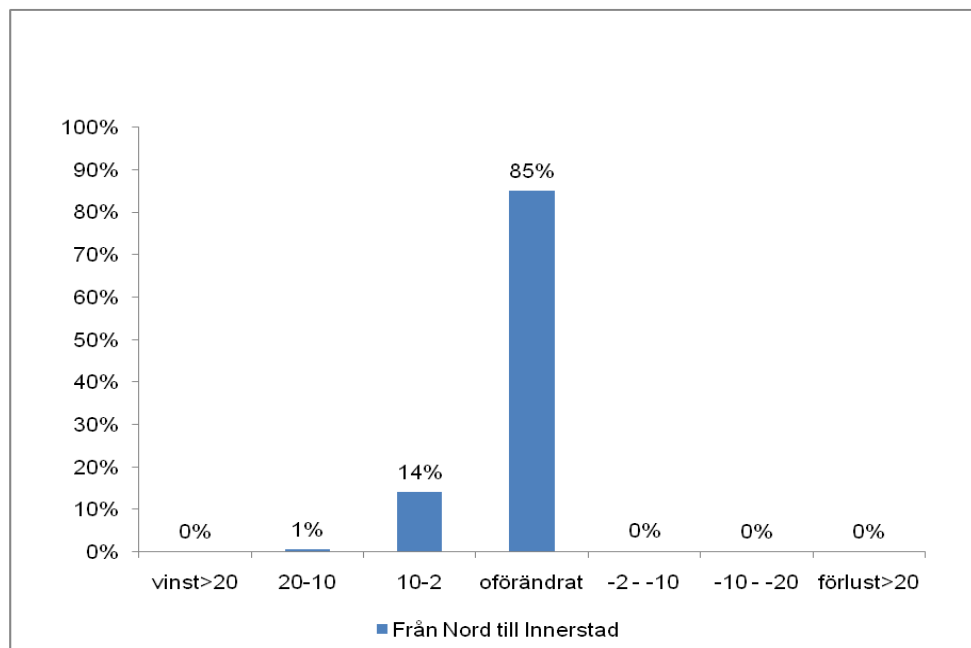
I detta avsnitt redogörs för restidseffekterna för resor med start- och målpunkt i trafiksektorn Nord.

Figur 12 visar procentuell fördelning av resor som sker **från Innerstan till Nord** med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.

Figur 13 visar procentuell fördelning av resor som sker **från Nord till Innerstan** med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.



Figur 12 Procentuell fördelning av resor som sker från Innerstan till Nord med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.



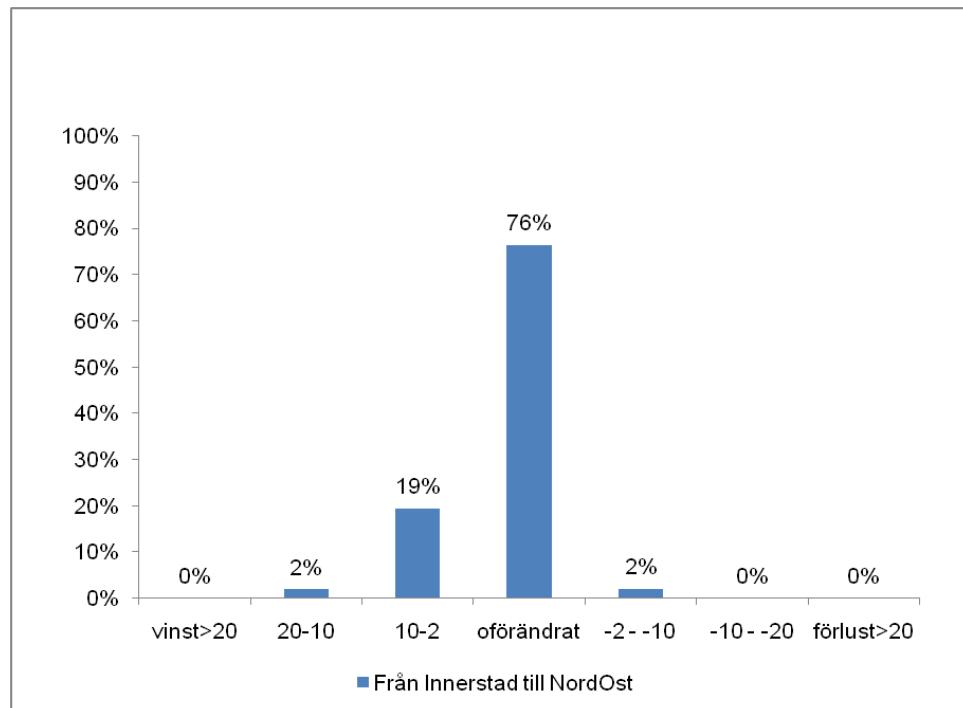
Figur 13 Procentuell fördelning av resor som sker från Nord till Innerstan med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.

## Nordost

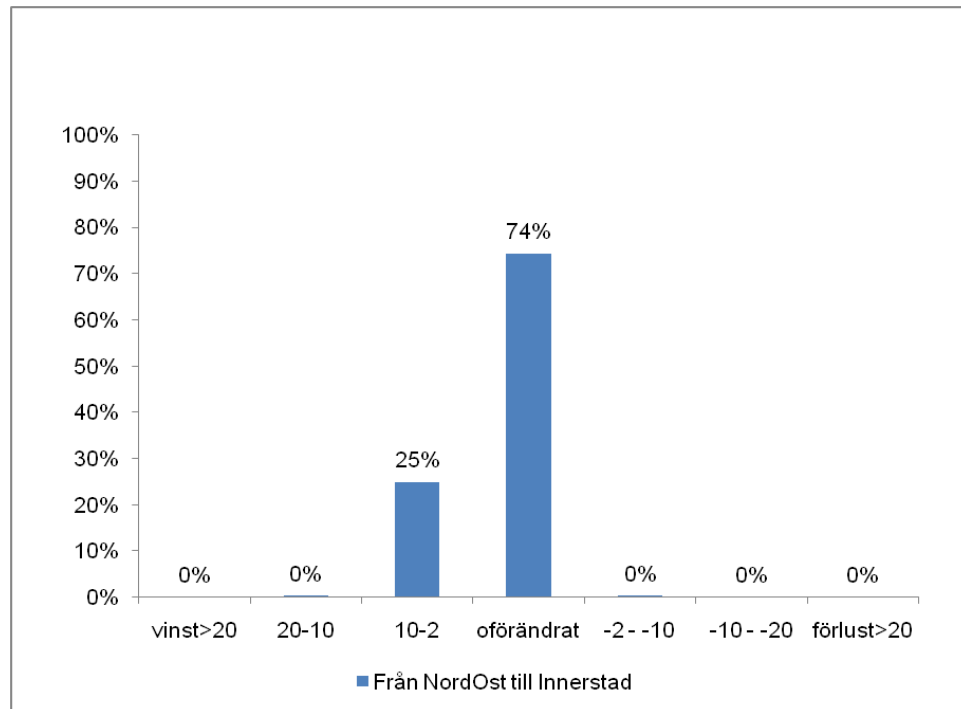
I detta avsnitt redogörs för restidseffekterna för resor med start- och målpunkt i trafiksektorn Nordost.

Figur 14 visar procentuell fördelning av resor som sker **från Innerstan till Nordost** med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.

Figur 15 visar procentuell fördelning av resor som sker **från Nordost till Innerstan** med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.



Figur 14 Procentuell fördelning av resor som sker från Innerstan till Nordost med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.



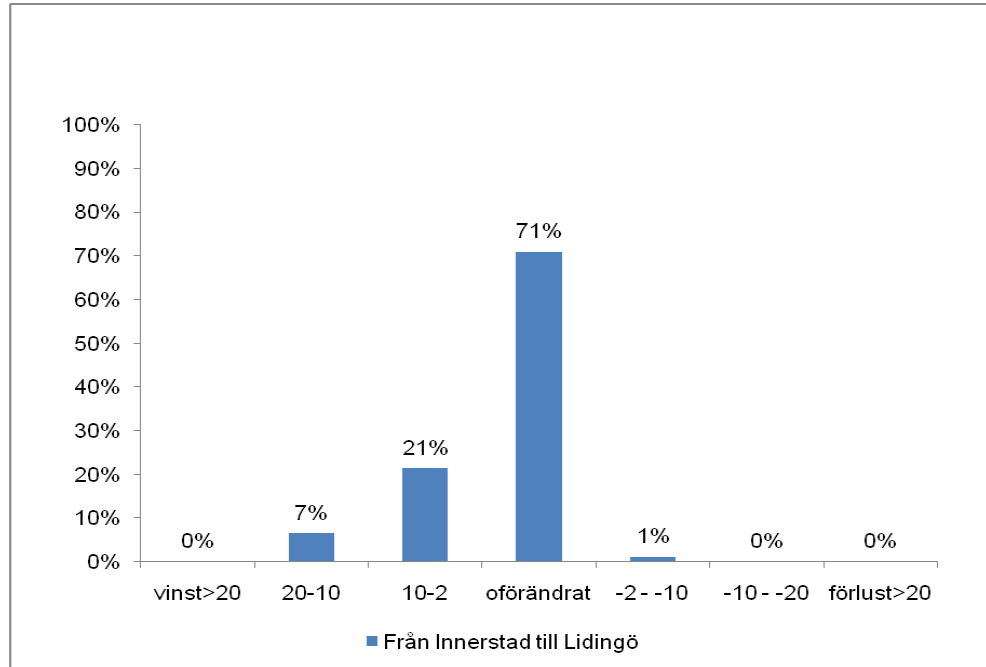
Figur 15 Procentuell fördelning av resor som sker från Nordost till Innerstan med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.

## Lidingö

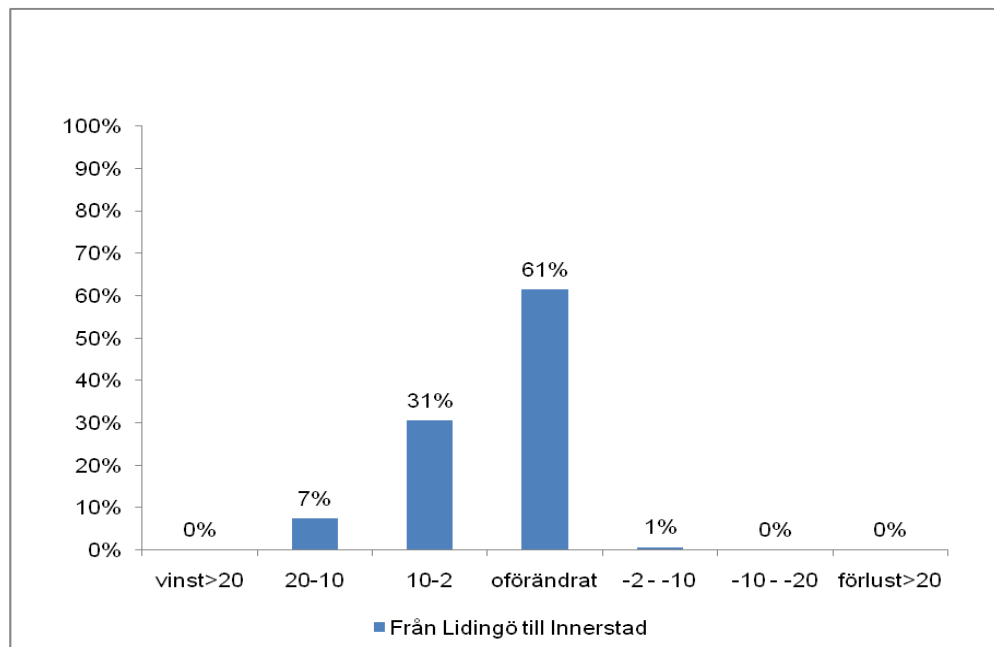
I detta avsnitt redogörs för restidseffekterna för resor med start- och målpunkt i trafiksektorn Lidingö.

Figur 16 visar procentuell fördelning av resor som sker **från Innerstan till Lidingö** med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.

Figur 17 visar procentuell fördelning av resor som sker **från Lidingö till Innerstan** med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.



Figur 16 Procentuell fördelning av resor som sker från Innerstad till Lidingö med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.



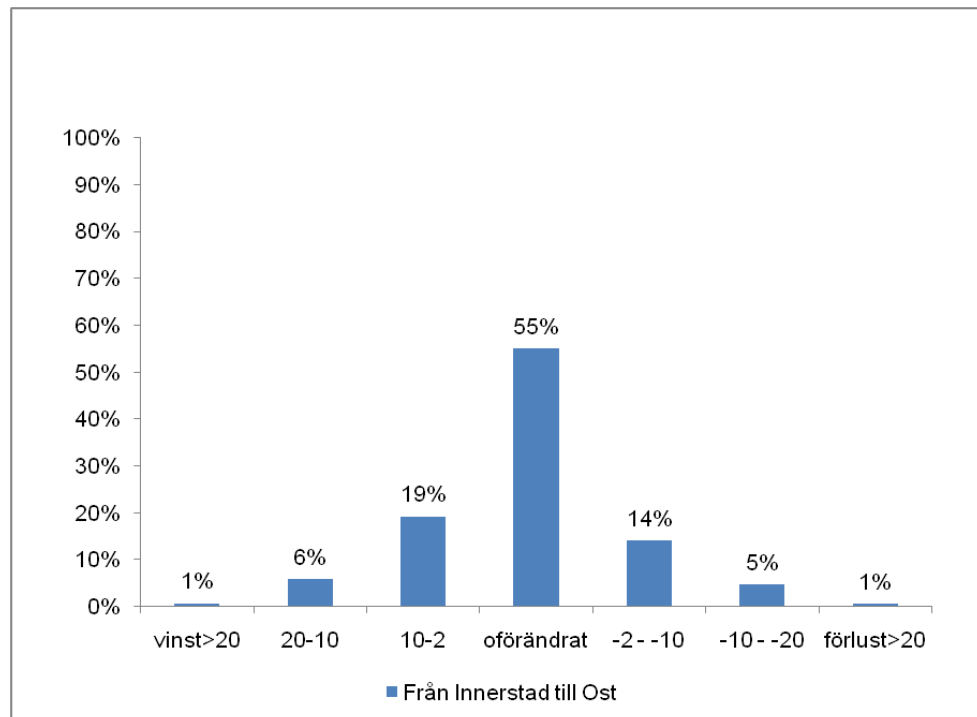
Figur 17 Procentuell fördelning av resor som sker från Lidingö till Innerstad med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.

## Ost

I detta avsnitt redogörs för restidseffekterna för resor med start- och målpunkt i trafiksektorn Ost. Ost är den trafiksektor som erhåller störst restidsförluster jämfört med övriga trafiksektorer. Detta beror på att ostsektorn berörs av två reduceringar av kollektivtrafikutbudet, jämfört med JA. Dels har tvärbanan kortats till Sickla istället för att som i JA vara förlängd både till Saltsjö Järla och Slussen, dels har Saltsjöbanan kortats till Sickla istället för att som i JA gå till Slussen. Dessa två förändringar har kompenseras av en ny tunnelbanegren till Nacka. Tunnelbanan ersätter stor del av busstrafiken från ostsektorn till Slussen, och ökar samtidigt kapaciteten och minskar trängseln i kollektivtrafikförsörjningen av ostsektorn. Resandeanalyserna tar enbart hänsyn till förändringen i restid. Eftersom restiderna med buss är förhållandevis goda, blir restidseffekten vid införande av en tunnelbana endast måttligt.

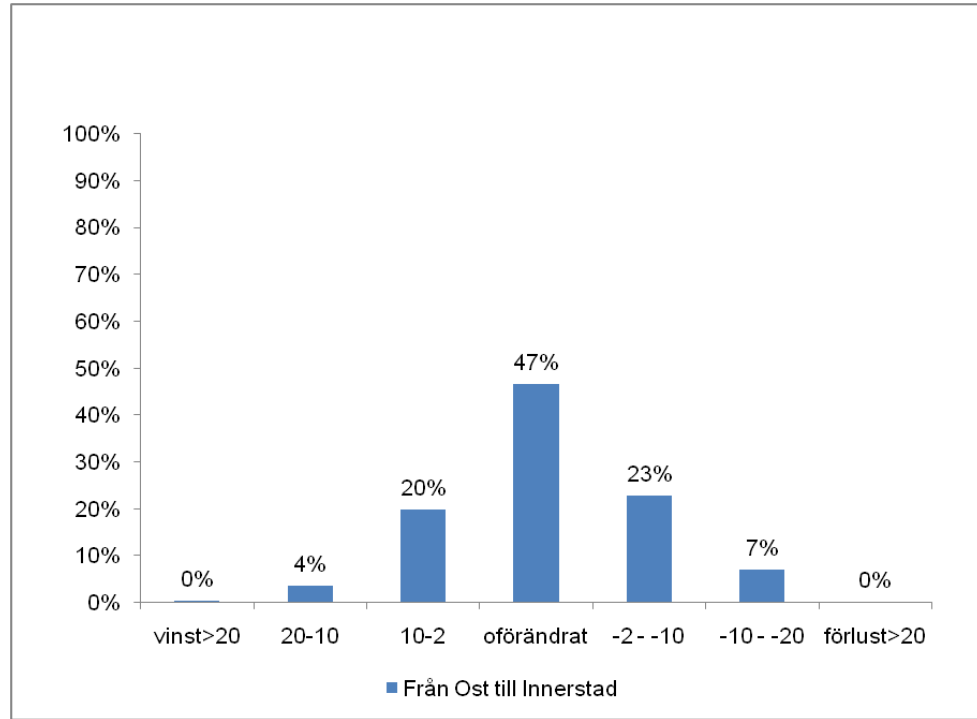
Figur 18 visar procentuell fördelning av resor som sker **från Innerstan till Ost** med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.

Figur 19 visar procentuell fördelning av resor som sker **från Ost till Innerstan** med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.



Figur 18 Procentuell fördelning av resor som sker från Innerstan till Ost med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.





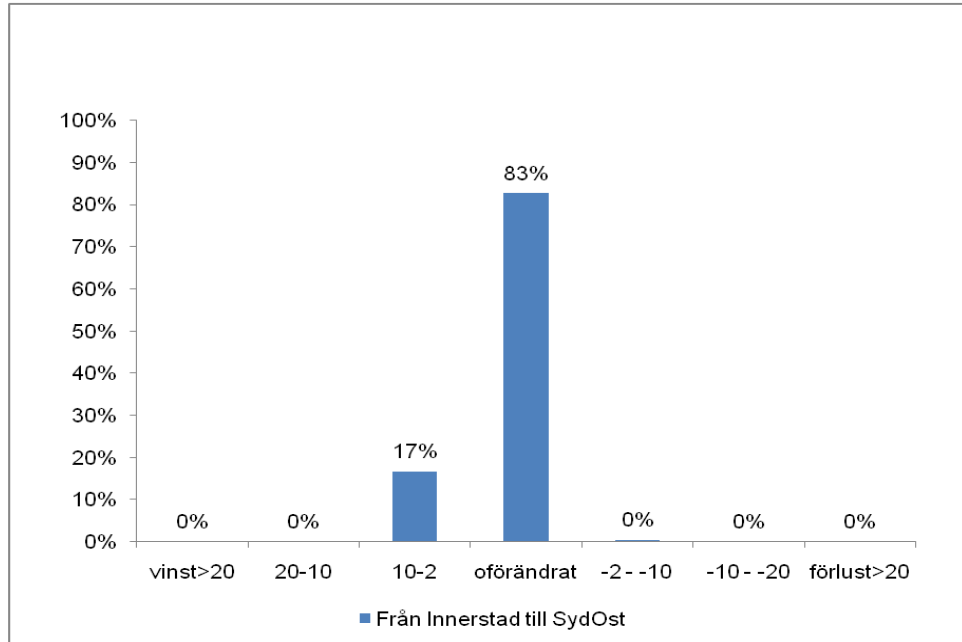
Figur 19 Procentuell fördelning av resor som sker från Ost till Innerstan med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.

## Sydost

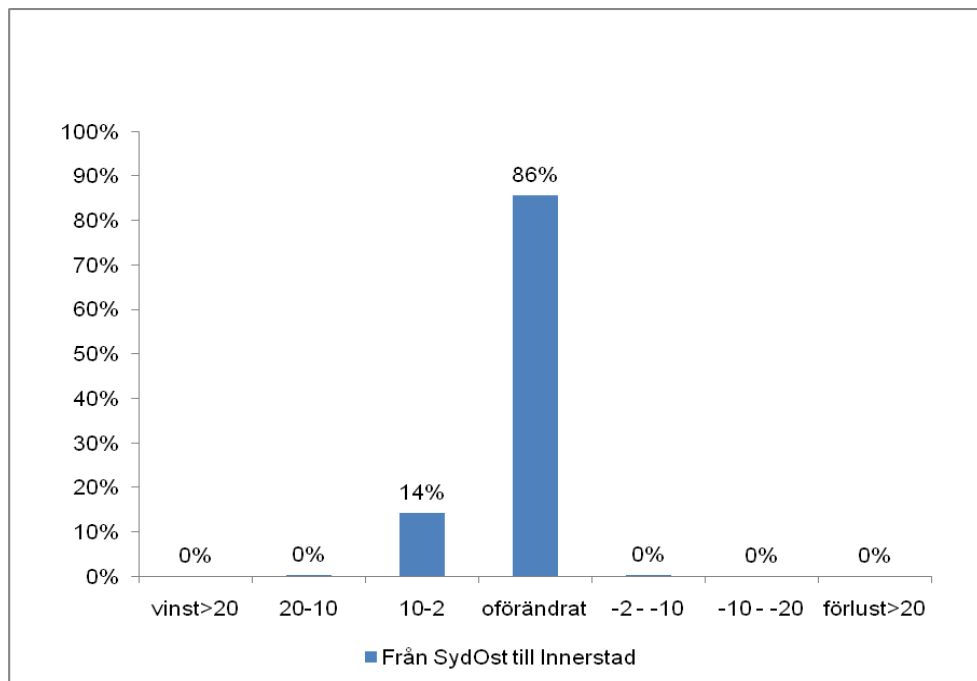
I detta avsnitt redogörs för restidseffekterna för resor med start- och målpunkt i trafiksektorn Sydost.

Figur 20 visar procentuell fördelning av resor som sker **från Innerstan till Sydost** med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.

Figur 21 visar procentuell fördelning av resor som sker **från Sydost till Innerstan** med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.



Figur 20 Procentuell fördelning av resor som sker från Innerstan till Sydost med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.



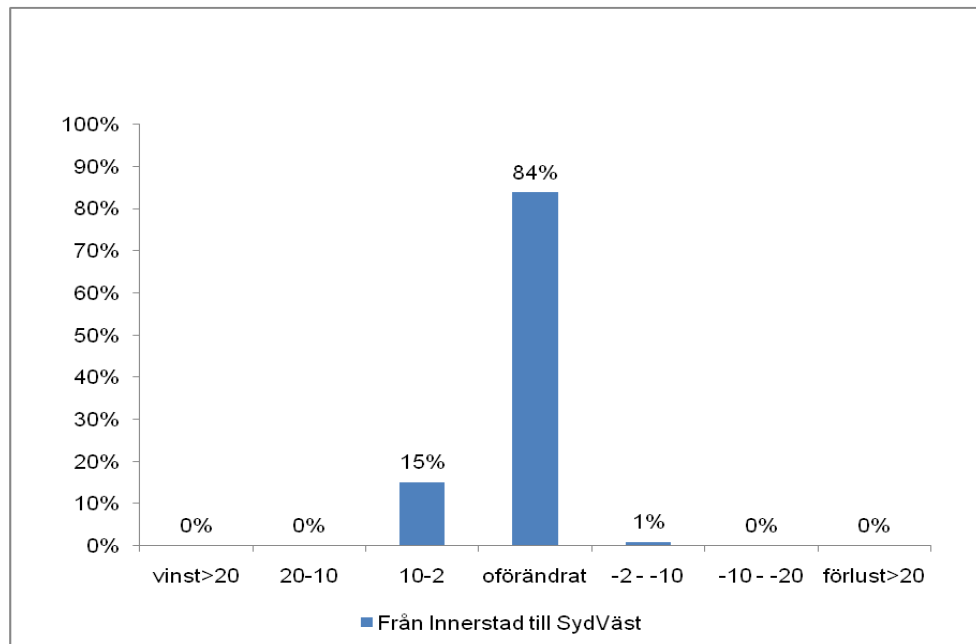
Figur 21 Procentuell fördelning av resor som sker från Sydost till Innerstan med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.

## Sydväst

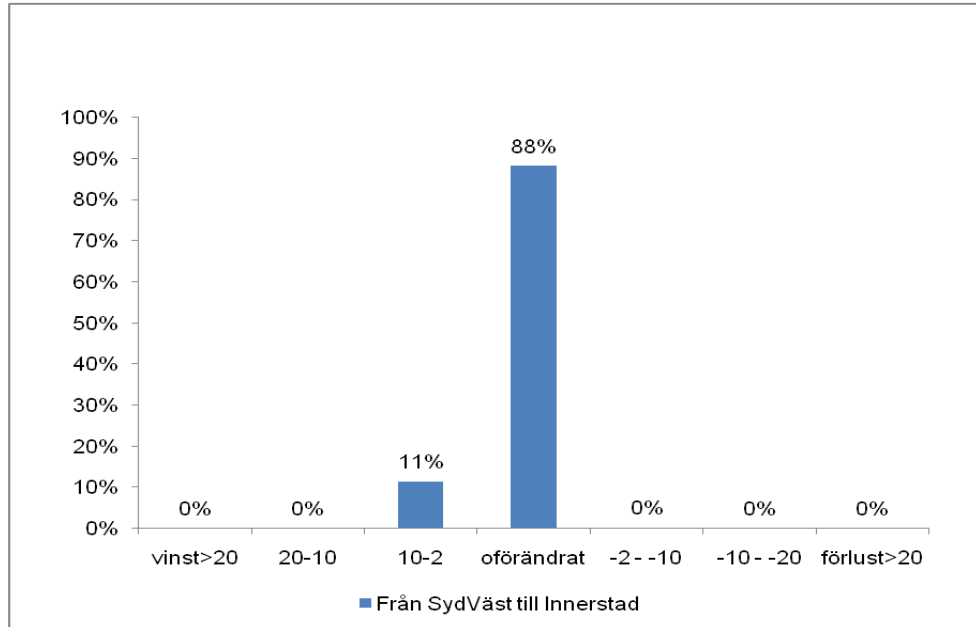
I detta avsnitt redogörs för restidseffekterna för resor med start- och målpunkt i trafiksektorn Sydväst.

Figur 22 visar procentuell fördelning av resor som sker **från Innerstan till Sydväst** med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.

Figur 23 visar procentuell fördelning av resor som sker **från Sydväst till Innerstan** med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.



Figur 22 Procentuell fördelning av resor som sker från Innerstan till Sydväst med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.



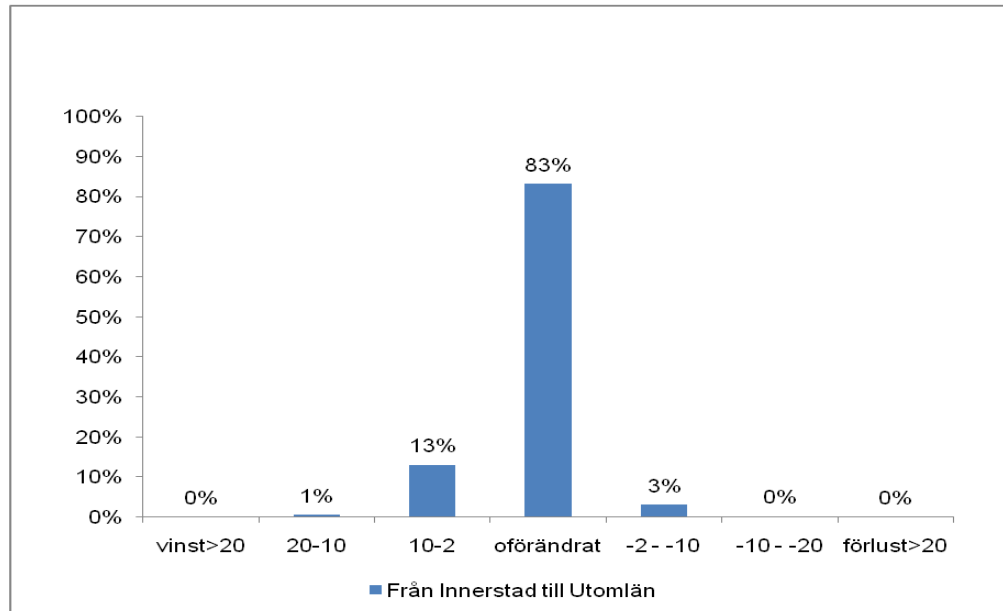
Figur 23 Procentuell fördelning av resor som sker från SydVäst till Innerstan med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.

### Utanför länsgränsen

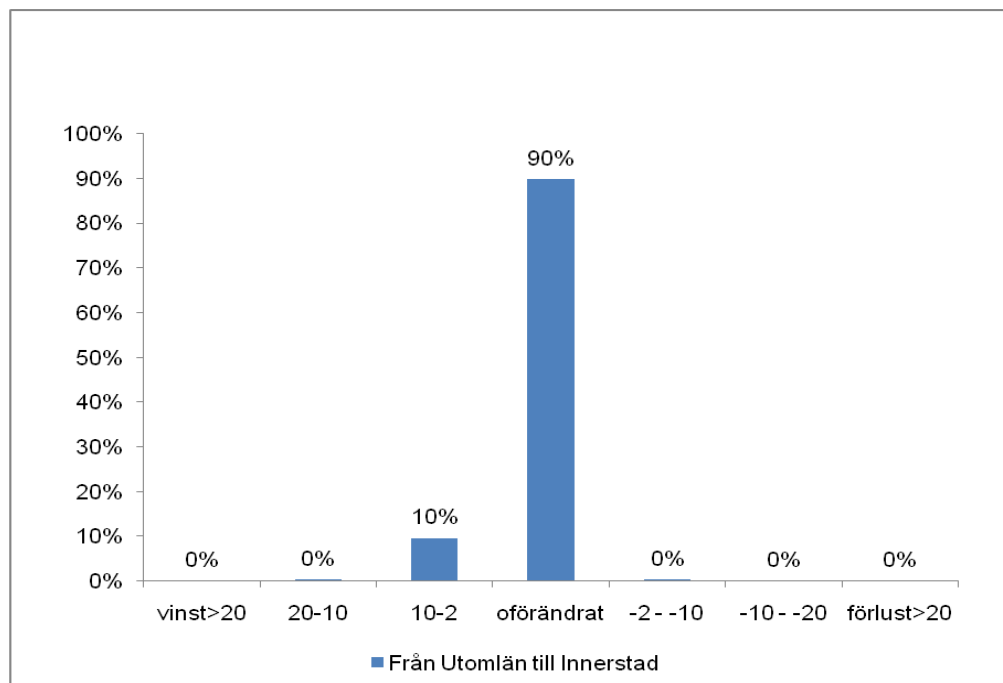
I detta avsnitt redogörs för restidseffekterna för resor med start- och målpunkt utanför länsgränsen.

Figur 22 visar procentuell fördelning av resor som sker **från Innerstan till övriga län** med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.

Figur 23 visar procentuell fördelning av resor som sker **från övriga län till Innerstan** med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.



Figur 24 Procentuell fördelning av resor som sker från Innerstan till övriga län med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min



Figur 25 Procentuell fördelning av resor som sker från övriga län till Innerstan med restidsvinst över 20 minuter, restidsvinst mellan 10-20 min, restidsvinst mellan 2-10 min, oförändrad restid, restidsförlust mellan 2-10 min, restidsförlust mellan 10-20 min och restidsförlust över 20 min.