# Kommunmöte 2020-04-16
# Lägesrapport – analys av åtgärder



Region Stockholm

# Agenda

**9.00 Inledning**

**9.10 Sammanfattning av kvarstående brister efter trimningar**

**9.30 Genomgång av prövade åtgärder**

- Varför är åtgärden prövad, vilken brist ska den lösa?
- Effekt av åtgärden

**9.55 Paus**

**10.00 Forts. Genomgång av prövade åtgärder**

**10.25 Fortsatt arbete**

**10.30 Mötet avslutas**

**Separata möten efter för frågor och diskussion!**

Vi ber er stänga av kamera och mikrofon.

Skriv i chatten om ni får tekniska problem under presentationen.

Karna hjälper dig där!



Region Stockholm

**Möten 16/4**

| | |
|---|---|
| • Södertälje och Nykvarn | 10.30 – 11.00 |
| • Sigtuna, Upplands-Bro och Upplands-Väsby | 11.00 – 11.30 |
| • Stockholms stad norr, Järfälla, Solna, Sundbyberg, Sollentuna | 12.00 – 13.00 |
| • Stockholm söderort, Tyresö, Haninge, Nynäshamn, Huddinge, Salem och Botkyrka | 14.15 – 15.15 |
| • Nordost | 15.30 – 16.30 |

**Möten 17/4**

| | |
|---|---|
| • Nacka och Värmdö | 10.00 – 11.00 |
| • Stockholms stad innerstaden och närförort | 12.00 – 13.00 |

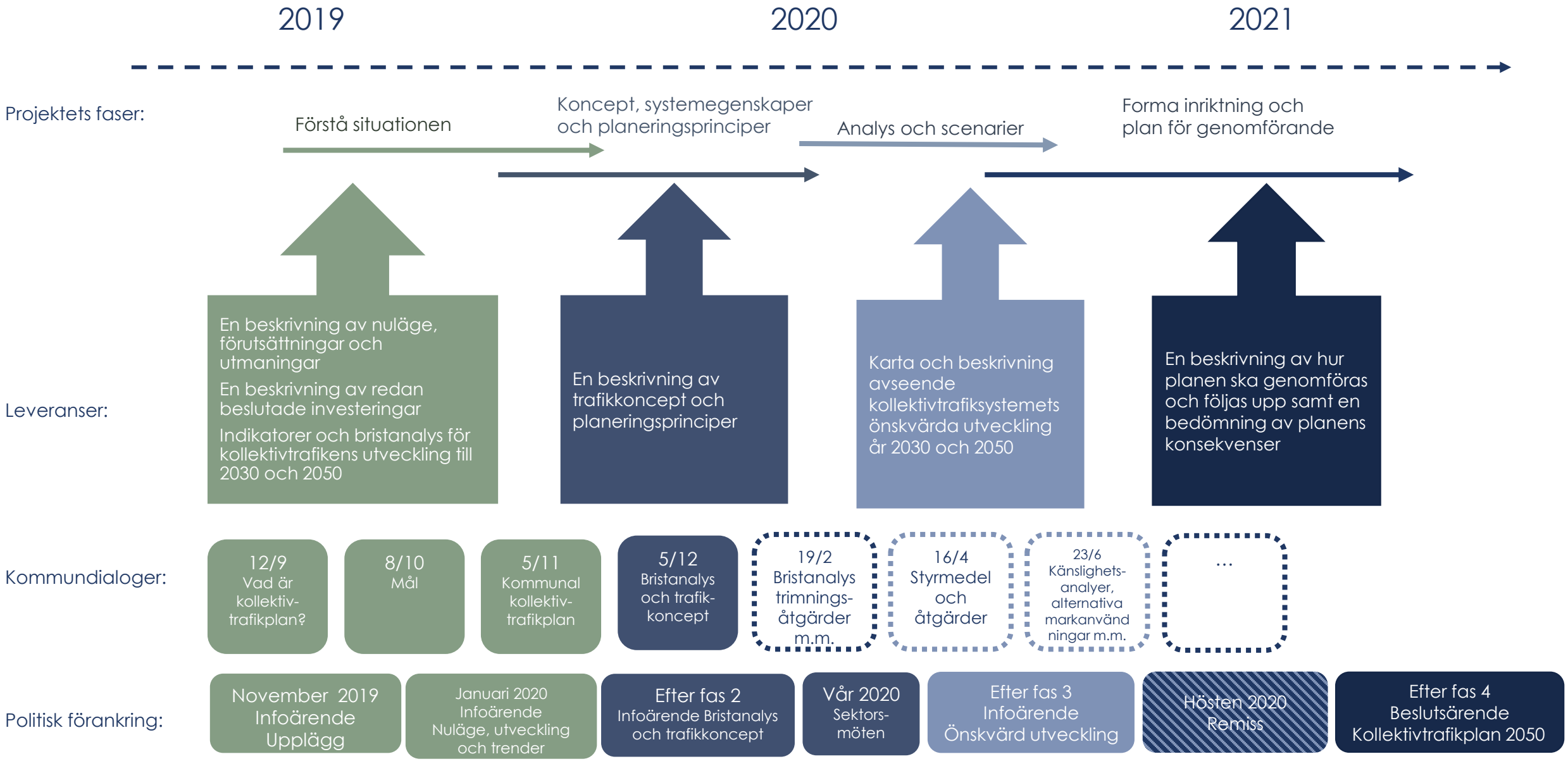
**Möten i vecka 18 och 19**

- Efter dagens presentation och kortare avstämning kan det finnas behov att ta med frågor tillbaka till respektive kommun. Vi bokar därför tid för ytterligare avstämningsmöten kommungruppsvis i vecka 18 och 19.



Region Stockholm

# Tidplan och leveranser



# Politiska sektorsmöten under våren

- Politiska sektorsmöten i vår:
  - Nordväst 28/4 kl. 13 - 14:30
  - Nordost 6/5 kl. 13 - 14:30
  - Nacka + Värmdö 14/5 kl. 13 - 14:30
  - Centrala 1/6 kl. 13 - 14:30
  - Södertörn 10/6 kl. 14.30 – 16:00
- Inbjudan skickas från regionens presidium (Kristoffer Tamsons) till kommunernas presidium.

**Preliminär agenda**

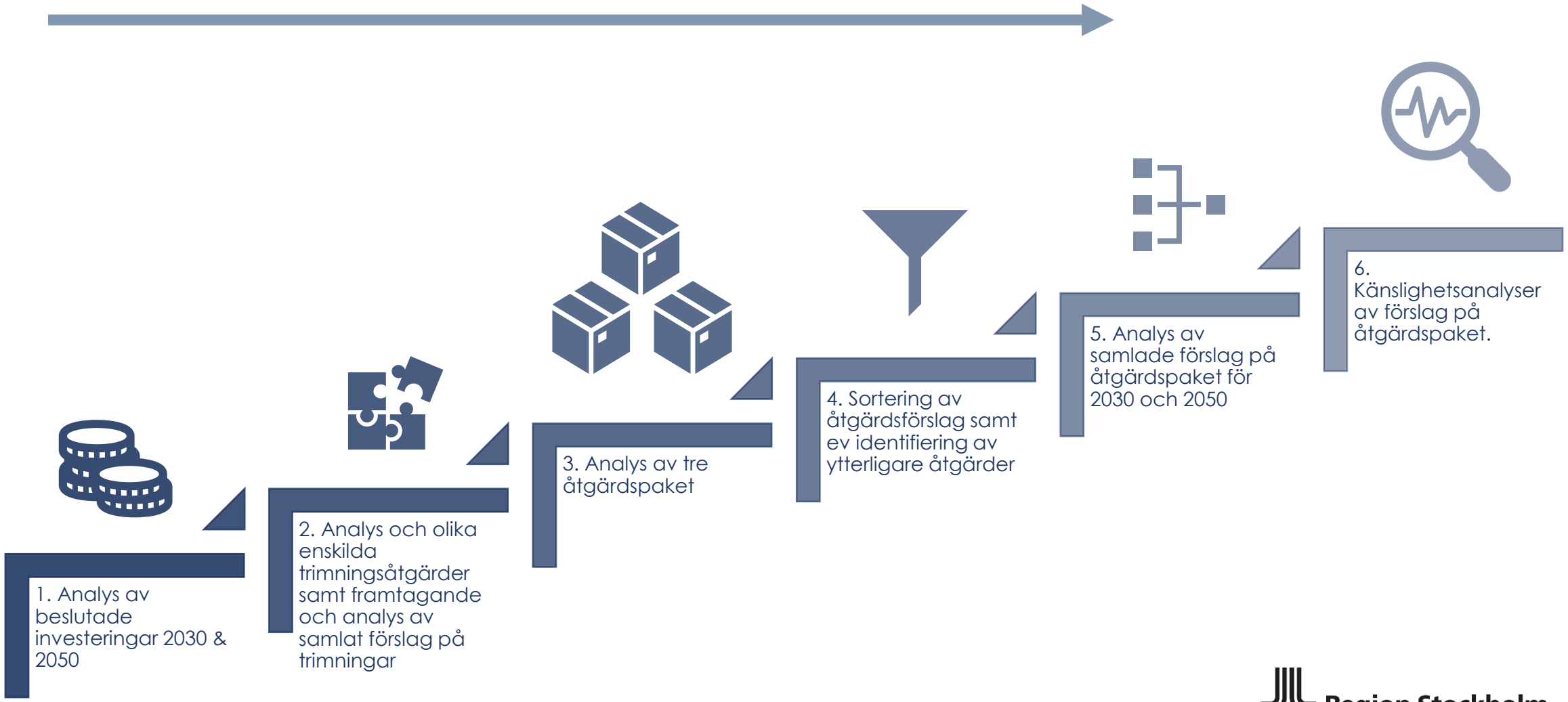
- Behov av Kollektivtrafikplan 2050 och en gemensam väg framåt
- Vilka mål har vi för kollektivtrafiken samt vilka långsiktiga behov kan identifieras?
- Gemensam diskussion om hur Kollektivtrafikplan 2050 kan bidra till att stärka det regionala och kommunala samarbetet.

Mötestiderna kvarstår i nuläget – dialog pågår om de ska hållas digitalt eller skjutas fram till hösten!



Region Stockholm

# Vårens analysprocess




Region Stockholm

# Sammanfattning av kvarstående brister efter trimningar



Region Stockholm

# Förslag på samlat paket av trimningar

- Kapacitet i fordon – längre fordon (21-meters bussar, dubbeldäckare, längre tåg)
- Ökat utbud (där systemet "tillåter", tvärbana 4 minuters-trafik, pendeltågsupplag 20 tåg, stombussar )
- Minskad restid i fordon (god framkomlighet för stombuss & tvärbana, kortare restider pendeltåg)
- Nya uppgångar och bättre byten vid befintliga stationer (nya/bättre gånglänkar/rullband/trappor etc.) – ökad täckningsgrad (ca 20 t-stationer, Älvsjö, bytespunkter tex; Södra station-Slussen, Danderyd-Mörby stn, Farsta strand, Bandhagen/173:an)
- Effektivare anslutningsresor med 10 % vid regionala stadskärnor och strategiska utvecklingsområde
- SL-taxa på regionaltågen



Region Stockholm

# Effekter av trimningsåtgärder

| | | |
|---|---|---|
| **Marknadsandel** | **Mycket God** | |
| | Mer än hälften av målet kan klaras med trimningar, + 2-3 % marknadsandel | |
| **Restid/tillgänglighet** | **Måttlig** | |
| | Brister på tillgänglighet/restid är relativt oförändrade på systemnivå | |
| | Förbättringar framför allt på viktigaste stombusstråk, delvis på pendeln och tvärbanan | |
| **Kapacitet** | **Effekten skiljer sig åt mellan olika delsystem** | |
| | Roslags- och Tvärbanan | Mycket god |
| | Pendeltåg | Måttlig/Oförändrad |
| | Tunnelbana | Måttlig/Oförändrad (dock små kapacitetsproblem i utgångsläget) |
| | Buss NO och Tyresö | God |
| | Buss Ekerö och Värmdö | Kvarstående eller ökade problem |
| | Bytespunkter/terminaler | Ökad belastning |

Dock finns delvis motverkande effekter: Minskade restider och ökat utbud -> Ökad attraktivitet -> Fler resande -> Ökade kapacitetsproblem



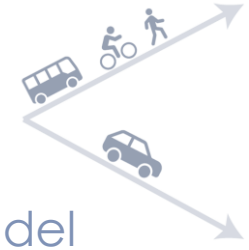
Region Stockholm

Mål | Nuläge | Nytt 0-läge | Brister | Trimningsåtgärder | Större åtgärder

# Mot måluppfyllelse

+5 %

ökad marknadsandel



**+1,6 %**
(+ 70 % resor)

Beslutade investeringar 2030 & 2050

**+1 %**
(+ 75 % resor)

Paket med trimningar

Ytterligare kloka investerings-åtgärder

Känslighets-analys med framtidsbilder

Forma slutligt förslag

Region Stockholm

# Utvecklade restidsmål

Max 30 min till city

De regionala stadskärnorna ska ha en restid på max 30 minuter till city.

Max 45 min mellan kärnor

De regionala stadskärnorna ska ha en restid på max 45 minuter mellan andra regionala stadskärnor.

Max 60 min till Arlanda

De regionala stadskärnorna ska ha en restid på max 60 minuter till Arlanda.

Max 60 min till city

Kommuncentrum ska ha en restid på max 60 minuter till city.

Max 40 min till närmsta kärna

Kommuncentrum ska ha en restid på max 40 minuter till närmsta regionala stadskärna.



Region Stockholm

# Målindikator: Restider mellan regionala stadskärnor




**Nuläge**

| | Arlanda | Täby C | Kista | Barkarby stn | Skärholmen | Flemingsberg | Handen | Södertälje C | City |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Arlanda | | 57 | 24 | 48 | 53 | 50 | 55 | 78 | 23 |
| Täby C | 66 | | 34 | 50 | 51 | 53 | 58 | 77 | 29 |
| Kista | 23 | 34 | | 22 | 42 | 34 | 38 | 61 | 15 |
| Barkarby stn | 58 | 48 | 19 | | 48 | 41 | 44 | 68 | 21 |
| Skärholmen | 59 | 52 | 41 | 48 | | 29 | 53 | 44 | 26 |
| Flemingsberg | 58 | 53 | 33 | 41 | 25 | | 25 | 26 | 22 |
| Handen | 58 | 57 | 37 | 43 | 44 | 28 | | 61 | 26 |
| Södertälje C | 84 | 76 | 61 | 67 | 35 | 26 | 58 | | 49 |
| City | 21 | 31 | 13 | 19 | 26 | 21 | 25 | 48 | |



**2030**

| | Arlanda | Täby C | Kista | Barkarby stn | Skärholmen | Flemingsberg | Handen | Södertälje C | City |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Arlanda | | 49 | 24 | 48 | 50 | 50 | 55 | 78 | 23 |
| Täby C | 59 | | 34 | 50 | 50 | 51 | 57 | 76 | 28 |
| Kista | 23 | 33 | | 11 | 28 | 34 | 38 | 61 | 15 |
| Barkarby stn | 51 | 46 | 11 | | 29 | 38 | 44 | 71 | 17 |
| Skärholmen | 61 | 51 | 29 | 28 | | 29 | 49 | 44 | 27 |
| Flemingsberg | 58 | 51 | 33 | 37 | 29 | | 25 | 26 | 22 |
| Handen | 58 | 55 | 37 | 43 | 43 | 28 | | 58 | 26 |
| Södertälje C | 84 | 75 | 61 | 71 | 35 | 26 | 58 | | 49 |
| City | 21 | 29 | 13 | 15 | 26 | 21 | 25 | 48 | |

**2050**

| | Arlanda | Täby C | Kista | Barkarby stn | Skärholmen | Flemingsberg | Handen | Södertälje C | City |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Arlanda | | 44 | 24 | 48 | 50 | 50 | 55 | 78 | 23 |
| Täby C | 55 | | 30 | 35 | 45 | 42 | 47 | 66 | 19 |
| Kista | 23 | 27 | | 11 | 28 | 34 | 38 | 61 | 15 |
| Barkarby stn | 51 | 33 | 11 | | 29 | 38 | 44 | 72 | 17 |
| Skärholmen | 59 | 43 | 29 | 28 | | 18 | 43 | 44 | 20 |
| Flemingsberg | 54 | 40 | 33 | 37 | 18 | | 25 | 26 | 23 |
| Handen | 57 | 44 | 37 | 43 | 38 | 28 | | 57 | 27 |
| Södertälje C | 84 | 66 | 60 | 68 | 35 | 26 | 58 | | 46 |
| City | 21 | 18 | 14 | 15 | 24 | 22 | 26 | 48 | |

**2050 trimningspaket**

| | Arlanda | Täby C | Kista | Barkarby stn | Skärholmen | Flemingsberg | Handen | Södertälje C | City |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Arlanda | | 44 | 23 | 45 | 50 | 48 | 57 | 69 | 21 |
| Täby C | 48 | | 27 | 34 | 44 | 39 | 49 | 61 | 16 |
| Kista | 22 | 27 | | 9 | 28 | 33 | 37 | 54 | 15 |
| Barkarby stn | 46 | 32 | 9 | | 28 | 39 | 42 | 61 | 15 |
| Skärholmen | 55 | 43 | 29 | 26 | | 18 | 39 | 44 | 20 |
| Flemingsberg | 50 | 38 | 33 | 37 | 18 | | 18 | 21 | 18 |
| Handen | 54 | 43 | 36 | 41 | 34 | 18 | | 45 | 23 |
| Södertälje C | 71 | 59 | 54 | 58 | 34 | 21 | 41 | | 39 |
| City | 21 | 17 | 11 | 15 | 24 | 17 | 22 | 39 | |

# Målindikator: Restider mellan kommuncentrum & city









| | Nuläge | 2030 | 2050 | 2050 tp |
|---|---|---|---|---|
| **15 min** | | | | |
| City | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Solna | 7 | 8 | 8 | 8 |
| Sundbyberg | 10 | 10 | 10 | 10 |
| Danderyd | 15 | 14 | 14 | 14 |
| Nacka | 17 | 15 | 15 | 15 |
| **30 min** | | | | |
| Täby | 29 | 28 | 16 | 16 |
| Sollentuna | 16 | 16 | 16 | 15 |
| Huddinge | 17 | 17 | 17 | 16 |
| Lidingö | 22 | 22 | 22 | 21 |
| Järfälla | 22 | 22 | 22 | 22 |
| Upplands Väsby | 25 | 25 | 25 | 25 |
| Vallentuna | 39 | 38 | 26 | 26 |
| Botkyrka | 27 | 27 | 27 | 23 |
| Haninge | 29 | 29 | 29 | 28 |
| Nykvarn | 30 | 30 | 30 | 30 |
| Upplands Bro | 31 | 31 | 31 | 29 |
| Österåker | 45 | 45 | 32 | 33 |
| Tyresö | 34 | 33 | 33 | 30 |
| Märsta | 34 | 34 | 34 | 35 |
| Ekerö | 36 | 36 | 36 | 31 |
| Värmdö | 39 | 39 | 39 | 35 |
| Södertälje | 46 | 46 | 46 | 39 |
| **45 min** | | | | |
| Salem | 49 | 46 | 44 | 44 |
| Vaxholm | 55 | 52 | 48 | 48 |
| **60 min** | | | | |
| Nynäshamn | 55 | 55 | 55 | 52 |
| Norrtälje | 73 | 72 | 69 | 69 |

# Målindikator: Restid mellan kommuncentrum & närmsta kärna

**Max 40 min till närmsta kärna**



| | | Nuläge | 2030 | 2050 | 2050 tp |
|---|---|---|---|---|---|
| 10 min | Järfälla - Barkarby stn | 3 | 3 | 3 | 3 |
| | Huddinge - Flemingsberg | 3 | 3 | 3 | 3 |
| | Sollentuna - Kista | 3 | 3 | 3 | 3 |
| | Haninge - Handen | 5 | 5 | 5 | 5 |
| | Botkyrka - Flemingsberg | 7 | 7 | 7 | 5 |
| | Upplands Väsby - Arlanda | 8 | 8 | 8 | 8 |
| | Solna - City | 7 | 8 | 8 | 8 |
| | Österåker - Arninge | 16 | 10 | 10 | 10 |
| | Upplands Bro - Barkarby stn | 10 | 10 | 10 | 9 |
| | Sundbyberg - City | 10 | 10 | 10 | 10 |
| 20 min | Vallentuna - Täby C | 14 | 14 | 14 | 14 |
| | Danderyd - City | 15 | 14 | 14 | 14 |
| | Nacka - City | 17 | 15 | 15 | 15 |
| | Ekerö - Skärholmen | 62 | 17 | 17 | 12 |
| | Vaxholm - Arninge | 40 | 19 | 19 | 19 |
| | Märsta - Arlanda | 19 | 19 | 19 | 19 |
| | Lidingö - City | 22 | 22 | 22 | 21 |
| | Salem - Flemingsberg | 26 | 24 | 24 | 23 |
| | Nykvarn - City | 27 | 27 | 27 | 27 |
| | Tyresö - Handen/Flemingsberg* | 28 | 28 | 28 | 28 |
| 30 min | Nynäshamn - Handen | 31 | 31 | 31 | 28 |
| | Värmdö - City | 39 | 39 | 39 | 35 |
| 40 min | Norrtälje - Arninge | 59 | 39 | 39 | 39 |

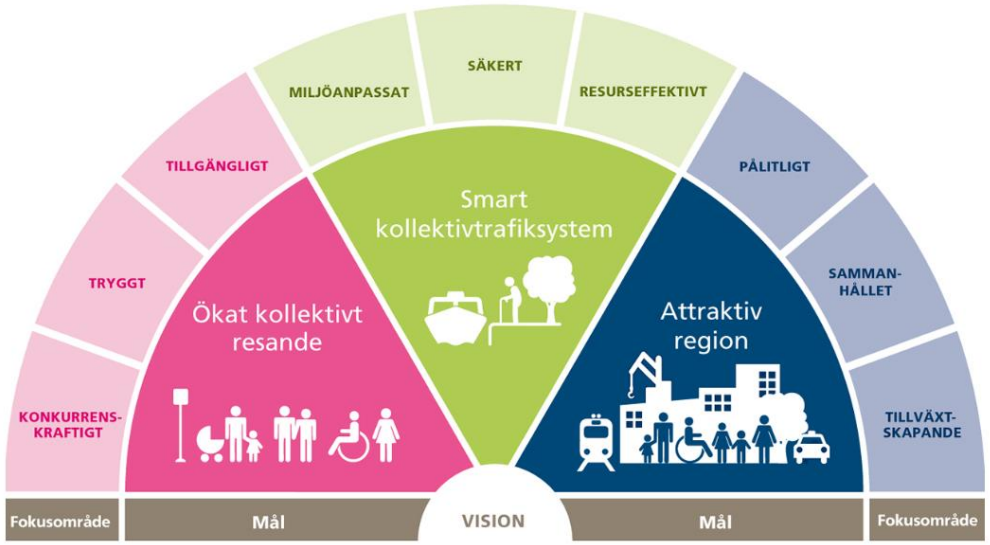
# Förutsättning för prövning av åtgärder



Region Stockholm

# Påminnelse: Brist, behov eller potential?

- Målbrist - utgångspunkt är målen i TFP. Aktuella indikatorer:
  - **Restidskvot → Restid** (mellan regionala stadskärnor och regionala stadskärnor och Arlanda). Komplettering gjort för mellan kommuncentrum och centrala Stockholm och kommuncentrum och närmsta regionala kärna.
  - **Marknadsandel → Potential** för ökat kollektivt resande
  - **Resurseffektivitet** → Finns det möjlighet att effektivisera? Finns **kapacitetsbrister** att åtgärda?
- Utgångspunkten är att kollektivtrafiksystemet ska klara av att ta emot den mängd resenärer som kan uppstå om RUFS markanvändning och styrmedel genomförs såsom tänkt (regionen växer ”hållbart”).






Region Stockholm

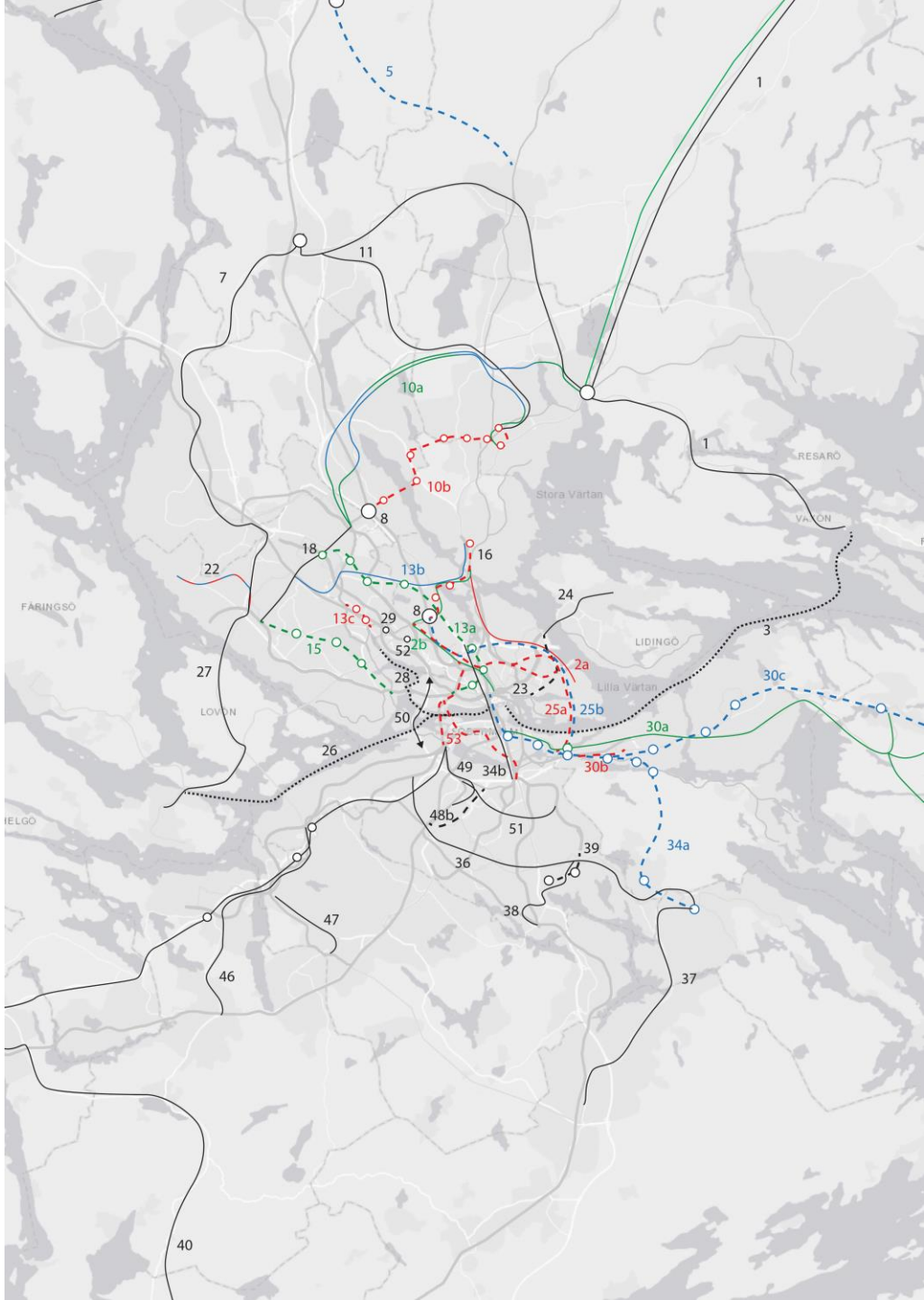
# Tre paket

- Jämförelsealternativ – beslutade och finansierade åtgärder
- Utredningsalternativ
  - Grund (innehåller trimningar)

    + Paket 1

    + Paket 2

    + Paket 3
- De olika paket innehåller lösningsvarianter på samma brist/behov.
- Vid sortering av åtgärdsförslagen kan lösningar hämtas från olika paket.



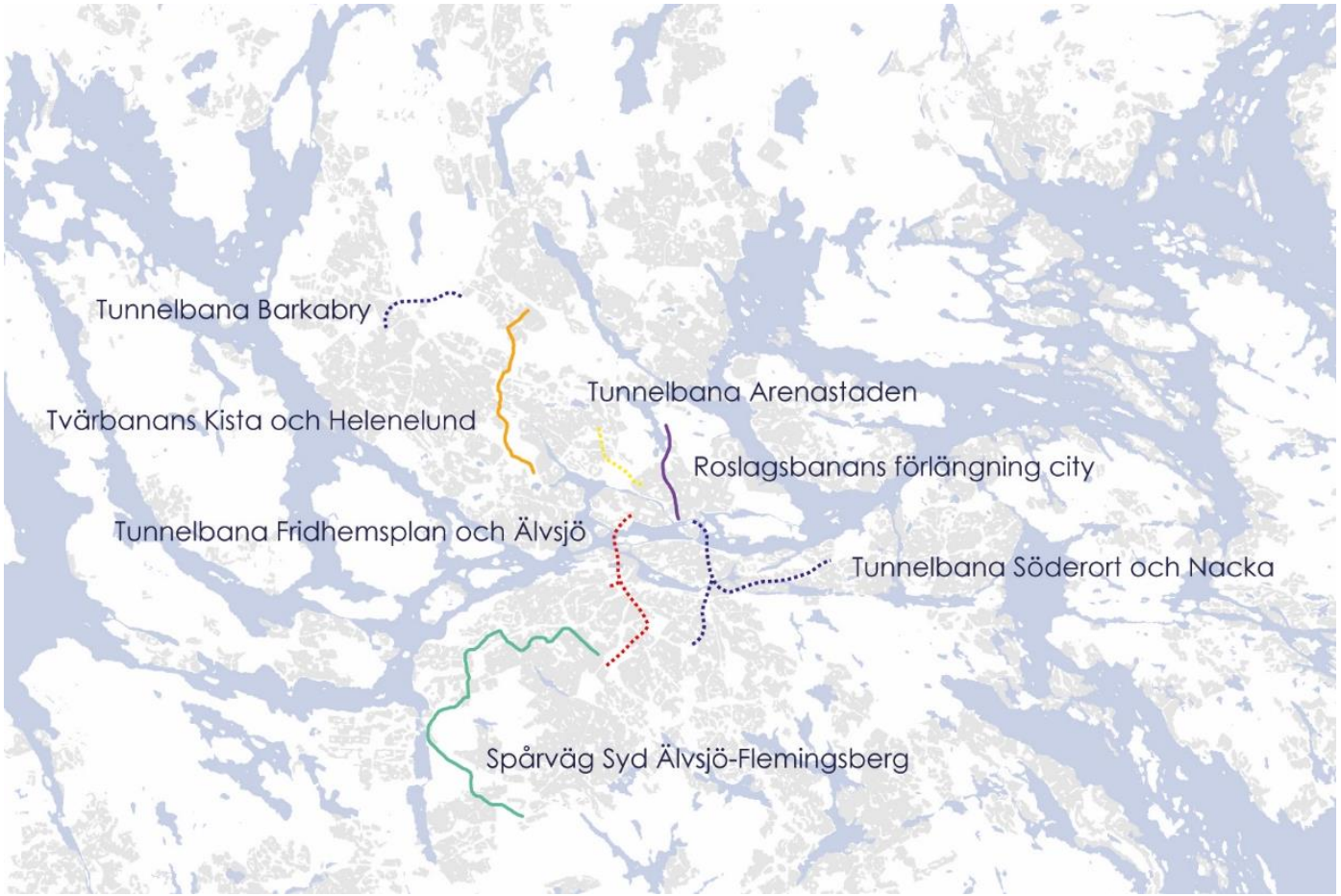
# Förutsättning: Beslutade och finansierade åtgärder

Kollektivtrafikåtgärder som är beslutade och finansierade till år 2030:

- Tunnelbana mellan Kungsträdgården och Nacka samt förlängning till gröna linjen
- Tunnelbana mellan Akalla och Barkarby
- Tunnelbana mellan Odenplan och Arenastaden
- Tvärbanans Kistagren

Kollektivtrafikåtgärder som är beslutade och finansierade efter 2030:

- Tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö
- Spårväg syd mellan Älvsjö och Flemingsberg
- Roslagsbanan in till city



# Åtgärder redovisas sektorsvis

Potential för ökad kollektivtrafikandel finns genomgående i hela länet

- för tvärresor strax utanför den centrala regionkärnan
- för samtliga resor med målpunkt i de regionala stadskärnorna.

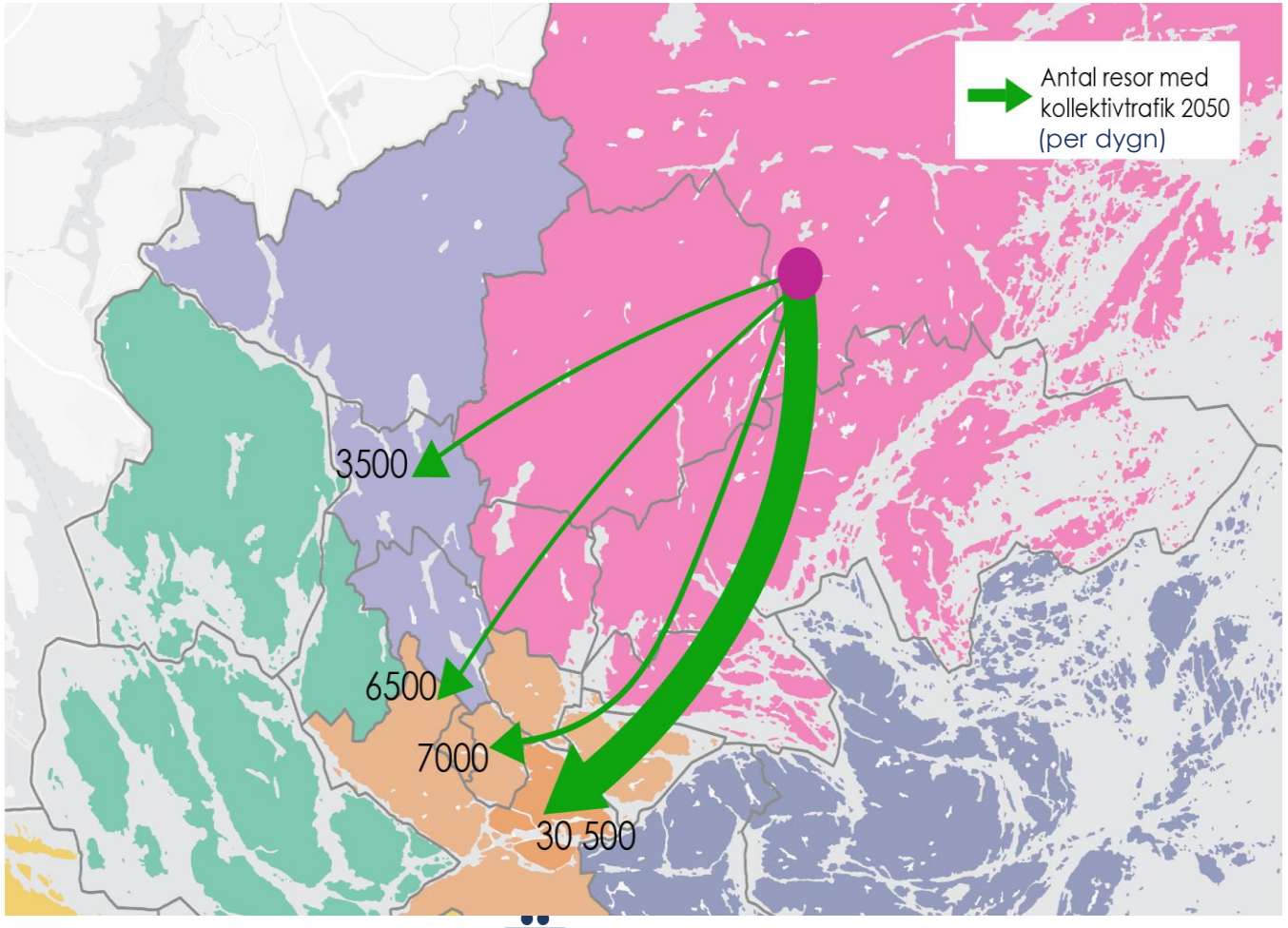


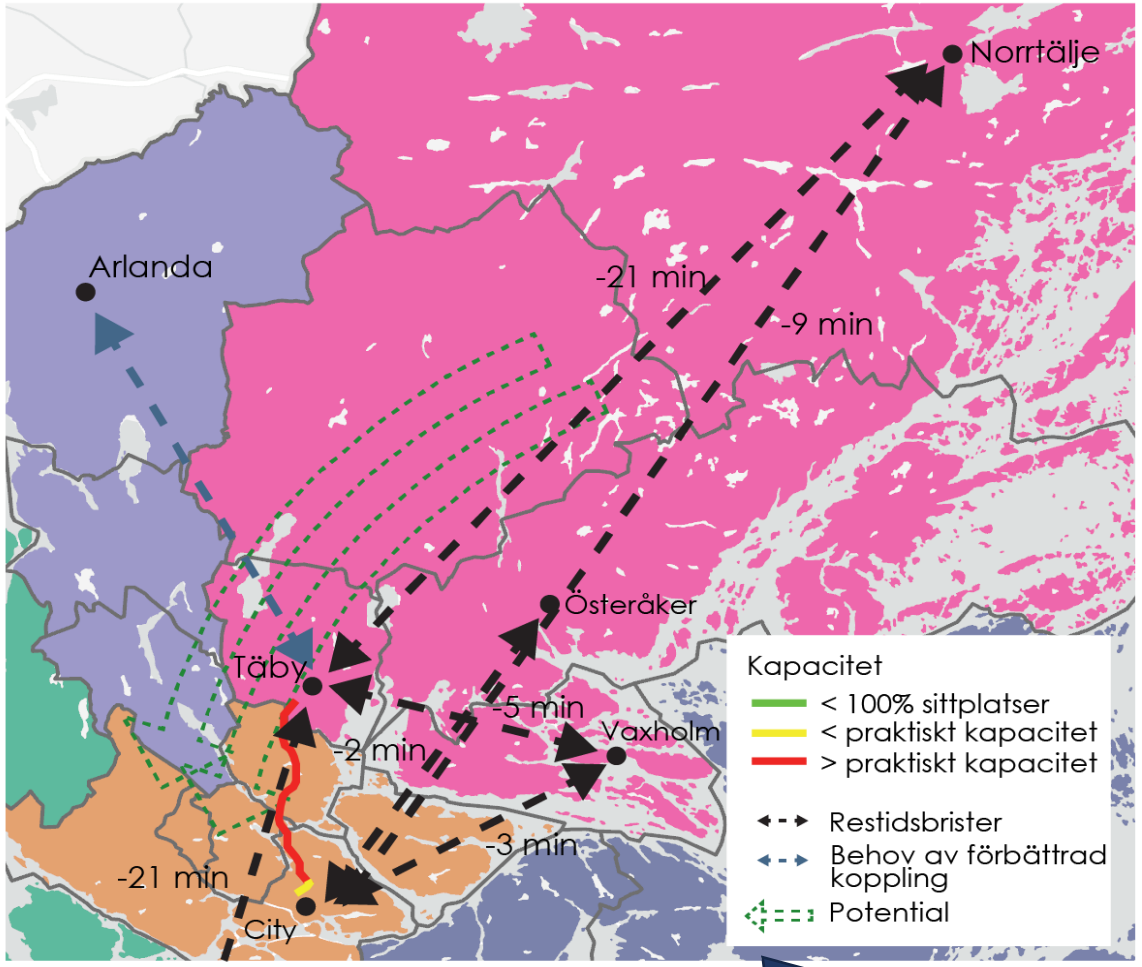
# Genomgång av prövade åtgärder



Region Stockholm

# Resande och brister med beslutade investeringar 2030 & 2050



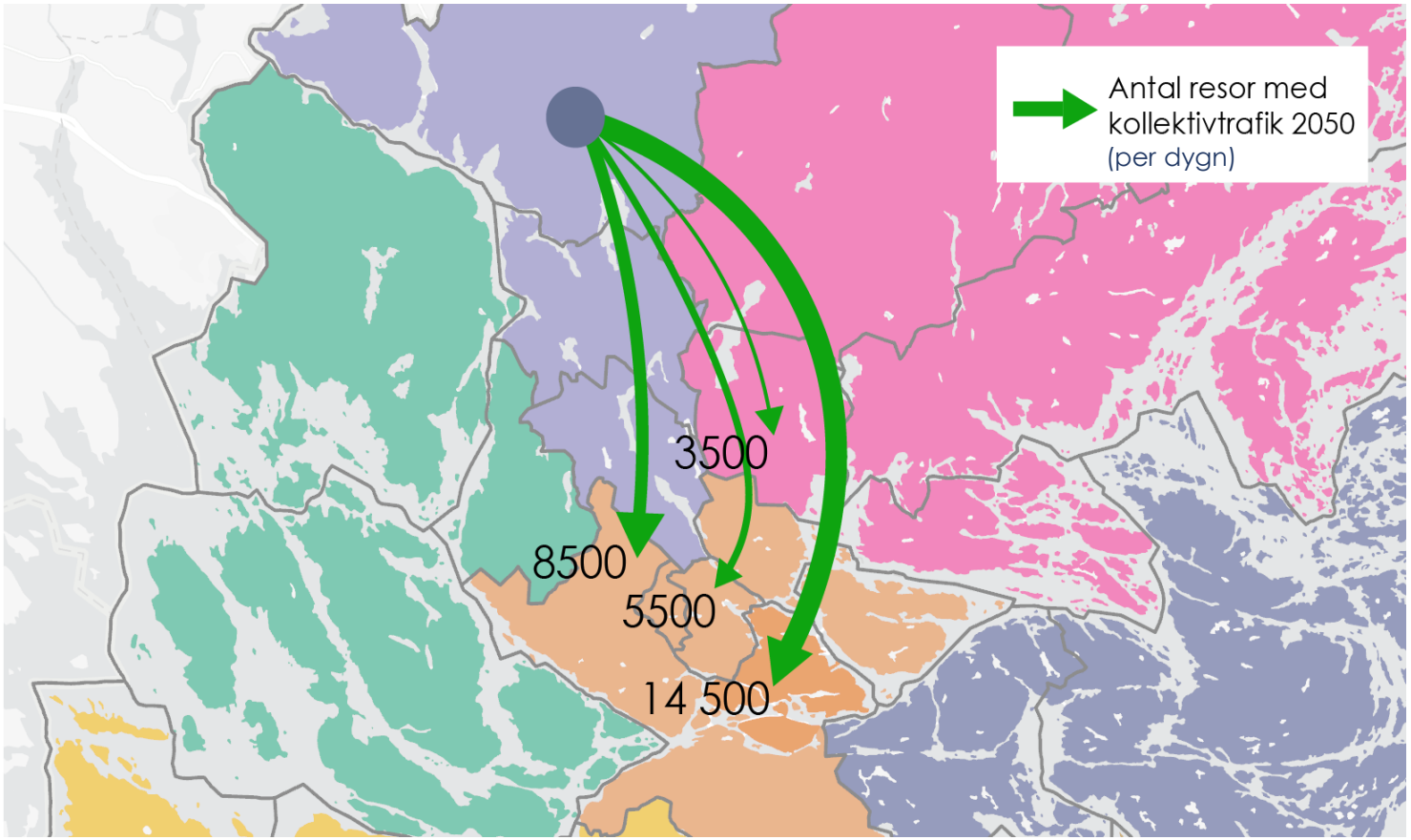



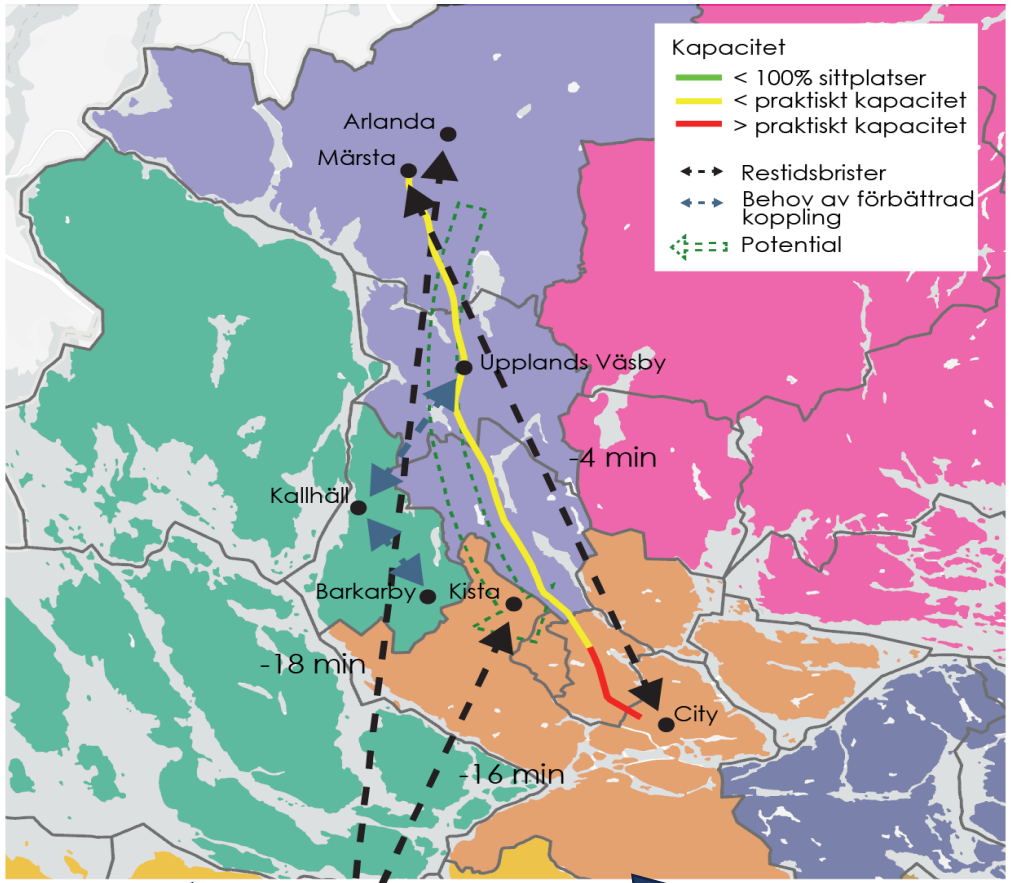

Norrtälje, Vaxholms restidbrister mot City

Stort antal lokala bilresor

Resandepotential mot City, Solna/Sundbyberg/Kista

# Resande och brister med beslutade investeringar 2030 & 2050




Restidbrister från Södertälje

Hög andel bilresor till Kista

Resandepotential mot Solna/Sundbyberg/Kista

# Nordost & Nord

Resurseffektivitet
Ökad marknadsandel
Kapacitetsbrist
Restidsbrist

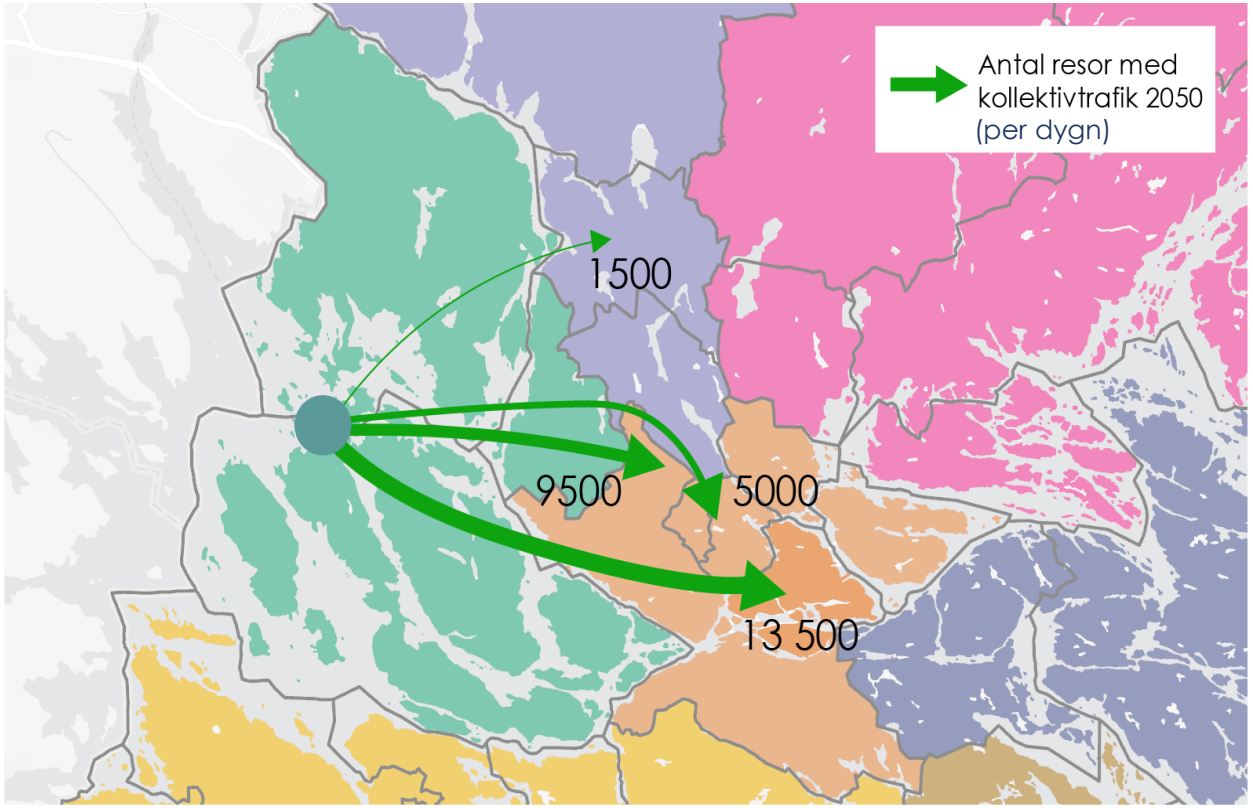
| Åtgärd | Varför | Målbrist | Intressant? |
|---|---|---|---|
| **Trimning: Längre tåg (Roslagsbana och Pendeltåg)** | Resurseffektivt. Åtgärda kapacitetsbrister | | JA |
| **Trimning: Utvecklat pendel- och regionaltågsupplägg, ny regionaltågsstation i Upplands Väsby** | Resurseffektivt. Korta restider och åtgärda kapacitetsbrister | | JA |
| **Regionpendel ett stopp per kommun (Bro, Barkarby, Sundbyberg, Märsta, Väsby, Helenelund, Solna)** | Potential för ökad marknadsandel<br>Restidsbrist mellan regionala stadskärnor<br>Förbättrar resurseffektivitet | | JA |
| **Snabbare båtförbindelse Vaxholm – Strömkajen** | Kortar restiden mellan Vaxholms kommuncentrum och centrala Stockholm (restidsbrist)<br>Kapacitetsbrist vid Tekniska högskolan (före RB till city). | | JA |
| **Stombuss från Norrtälje & Vaxholm till Cityterminalen alternativt till Norra Djurgårdsstaden. Kompletterande direkttrafik (utan stopp) Vaxholm-Arninge och Norrtälje-Arninge** | Kortar restiden mellan kommuncentrum (Norrtälje & Vaxholm) och centrala Stockholm (restidsbrist) | | JA |
| Tvärgående stomtrafik (buss) Rimbo – Arninge (dagens 639) | Förbättrar resurseffektivitet (korta av körsträckan med buss från Rimbo genom matning till Roslagsbanan)<br>Kapacitetsbrist vid Tekniska högskolan (före RB till city). | | Bör studeras vidare. Alt. till förlängd RB. |

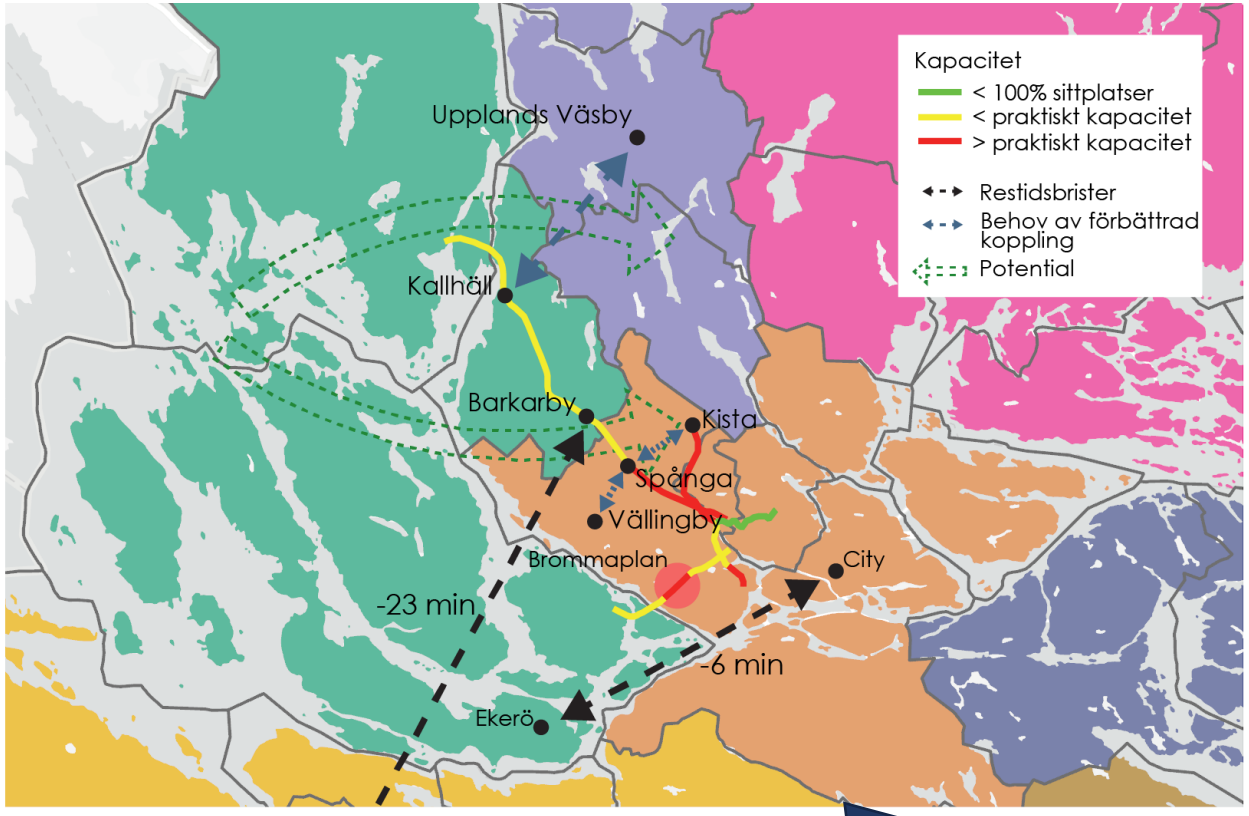
# Nordost & Nord fort.

Resurseffektivitet
Ökad marknadsandel
Kapacitetsbrist
Restidsbrist

| Åtgärd | Varför | Målbrist | Intressant? |
|---|---|---|---|
| Tvärgående stomförbindelse (buss) Täby - Väsby (dagens linje 684) | Potential för ökad marknadsandel i tvärgåendestråk med hög bilandel.<br>Minskar restiden mellan regionala stadskärnan Täby och Arlanda. | | Bör studeras vidare.<br>Alt. till förlängd RB. |
| **Förlängning av Kistagrenen Kista – Helenelund - Täby** | Potential för ökad marknadsandel i tvärgåendestråk med hög bilandel.<br>Minskar restiden mellan regionala stadskärnan Täby och Kista/Sollentuna. | | Bör studeras vidare.<br>Spårvägskapacitet. |
| **Roslagsbanan förlängd till Arlanda** | Kortare restiden mellan regionala stadskärnan Täby/Arninge och Arlanda. | | Lågt resande, men löser restidsbrist K-K |
| **Tvärgående stomtrafik (buss) Sigtuna – Märsta - Arlanda – *Norrtälje*** | Kortare restid inom regionala stadskärnan Märsta – Arlanda.<br>Potential för ökad marknadsandel mellan Arlanda och Norrtälje. | | Bör studeras vidare, särskilt delen Sigtuna-Arlanda. |
| Direkttrafik (buss) Arninge – Kista (dagens linje 612) | Förbättra restiden mellan regionala stadskärnorna Täby/Arninge och Sollentuna/Kista. | | Bör studeras vidare, sträckningsval via Sollentuna |
| **Stadsexpress Täby och Sollentuna (stadstrafik), matning till och inom regional stadskärna** | Stärka reg. stadskärnan<br>Potential för ökad marknadsandel | | Ja, intressant att studera vidare i sektorsutredning utanför arbetet med Kollektivtrafikplan. |

# Resande och brister med beslutade investeringar 2030 & 2050




Ekerös restidsbrister mot City

Stort antal lokala bilresor

Resandepotential i mot Kista och i stråket Vällingby-Spånga-Kista

# Nordväst

Resurseffektivitet
Ökad marknadsandel
Kapacitetsbrist
Restidsbrist

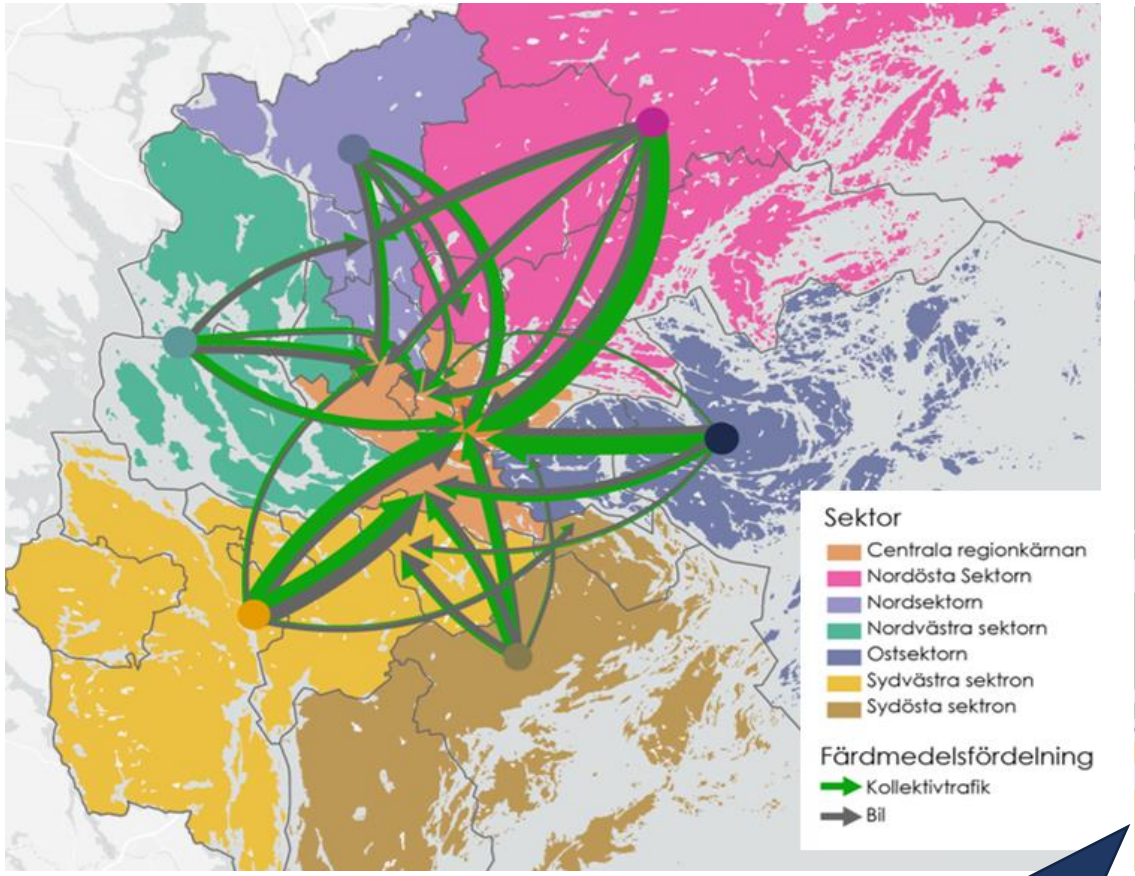
| Åtgärd | Varför | Målbrist | Intressant? |
|---|---|---|---|
| **Trimning: Längre tåg (Pendeltåg)** | Resurseffektivt. Åtgärda kapacitetsbrister | | JA |
| **Trimning: Utvecklat pendel- och regionaltågsupplägg** | Resurseffektivt. Korta restider och åtgärda kapacitetsbrister | | JA |
| **Tvärgående stomtrafik (buss) Barkarby – Kallhäll - Upplands Väsby** | Kortare restid mellan regionala stadskärnan Barkarby och Arlanda/Märsta (restidsbrist)<br>Potential för ökad marknadsandel | | Ja, bör gå till Upplands Väsby C |
| Direkttrafik (buss) Ekerö – Barkarby (för att kunna ta bort stopp på Lovön för genomgående trafik på förbifarten) | Kortare restid mellan regionala stadskärnan Barkarby och Skärholmen. (restidsbrist)<br>Kortare restid från Ekerö mot nordväst (restidsbrist)<br>Potential för ökad marknadsandel | | JA |
| **Regionpendel ett stopp per kommun (Bro, Barkarby, Sundbyberg, Märsta, Väsby, Helenelund, Solna)** | Potential för ökad marknadsandel<br>Restidsbrist mellan regionala stadskärnor<br>Förbättrar resurseffektivitet | | Ja, kräver gemensam taxa. |
| **Direkttrafik (båt) Tappström – Klaramälarstrand** | Kortar restiden mellan Ekerö kommuncentrum och centrala Stockholm (restidsbrist)<br>Kapacitetsbrist Brommaplan. | | Ja, kräver investering i tonage för avsteg från farledsbegränsning. |

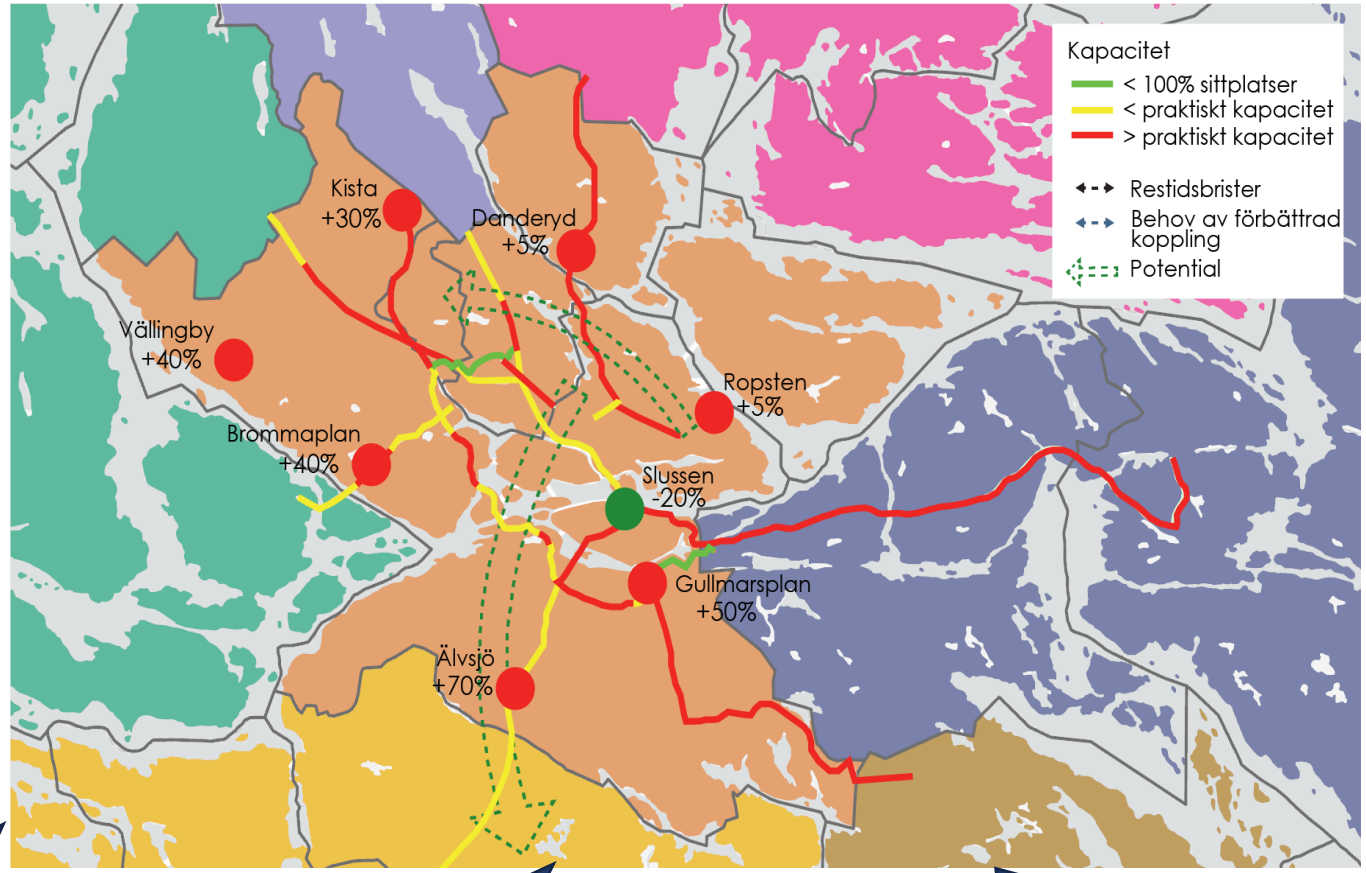
# Paus 10 min



Region Stockholm

# Resande och brister med beslutade investeringar 2030 & 2050




Framkomlighets-brister och kapacitet i bytespunkter

Stort antal lokala bilresor, söderort och västerorts

Resandepotential mellan innerstad och ytterstad, särskilt söderort

# Centrala regionkärnan

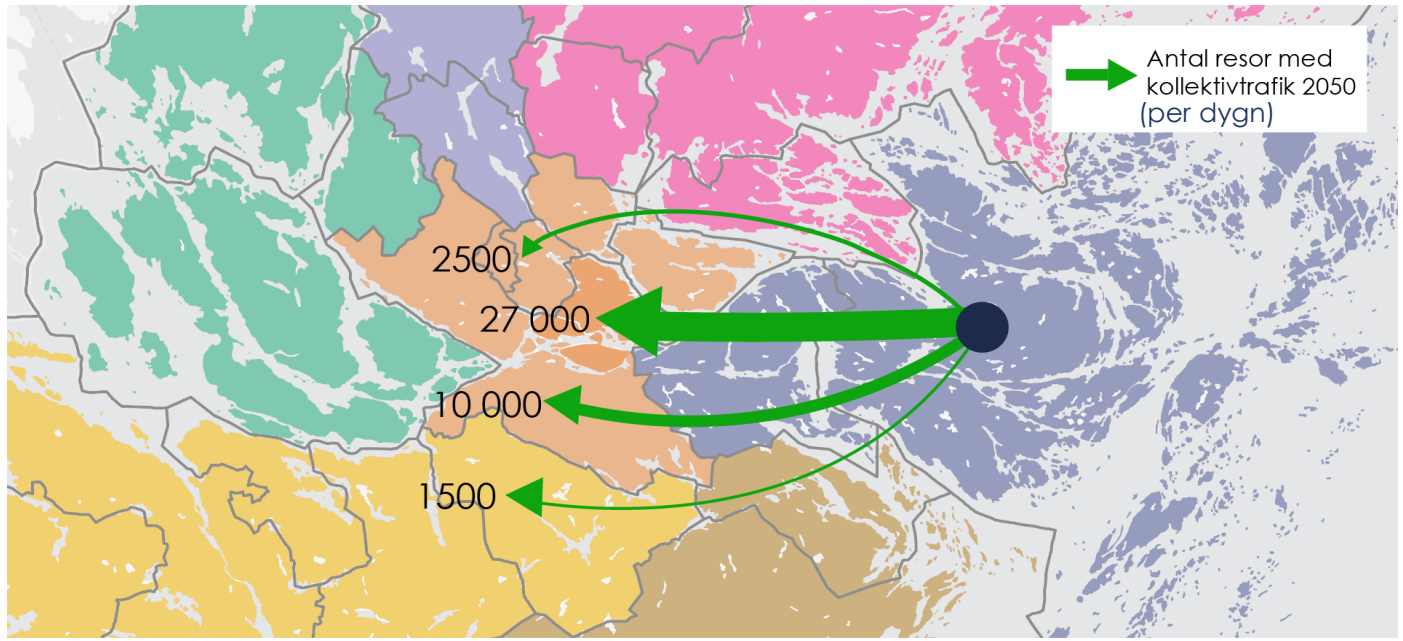
Resurseffektivitet
Ökad marknadsandel
Kapacitetsbrist
Restidsbrist

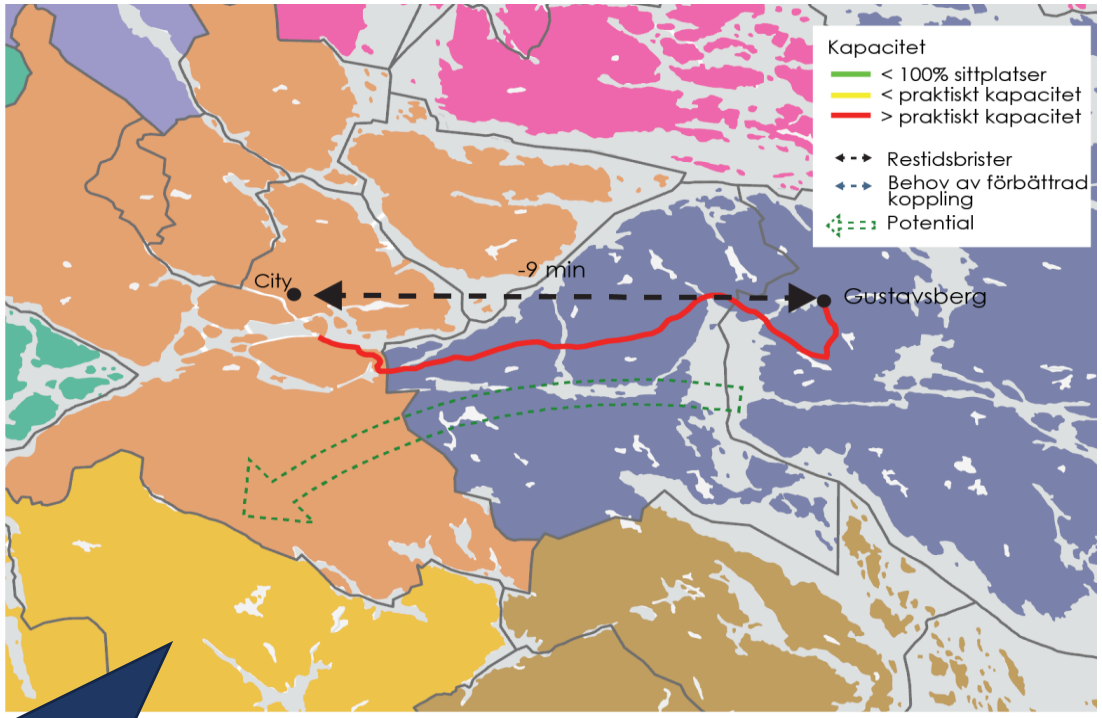
| Åtgärd | Varför | Målbrist | Intressant? |
|---|---|---|---|
| **Trimning: Bytespunkter/knutpunkter minskade avstånd, öppna nya uppgångar,** | Resurseffektivitet<br>Kortare restider |  | JA |
| **Trimning: Tvärbanan framkomlighet, ökad framkomlighet i vägnät för buss** | Resurseffektivitet<br>Kortare restider |  | JA |
| **Trimning: Längre tåg (tvärbanan), större bussar och ökat utbud** | Resurseffektivitet<br>Åtgärda kapacitetsbrister |  | JA |
| **Lidingöbanan och Spårväg City kopplas ihop via Norra Djurgårdsstaden** | Potential för ökad marknadsandel<br>Resurseffektivitet |  | Ja, bekräftar resultat från tidigare NDS-utredning. |
| **Stomlinje 6 förlängs från Ropsten via Lidingö centrum till Rudboda**<br><br>**Tvärbanan förlängs från Sicka via Norra Djurgårdsstaden (ÖF) till Solna**<br><br>**Innerstadsspårväg på linje 4, 5 och 6** | Potential för ökad marknadsandel i tvärgåendestråk med hög bilandel.<br><br>Hantera hög efterfrågan på resor. Kapacitetsbrist. |  | Bör studeras vidare. Avlastar Tvärbana och tunnelbana centralt. |
| Slå ihop tvärbanestationerna "Sundbyberg C" och "Solna BP" | Möjlighet att skapa bättre bytespunkt. Förbättrar resurseffektivitet |  | Bör studeras vidare |

| Åtgärd | Varför | Målbrist | Intressant? |
|---|---|---|---|
| **Grön tunnelbanegren Alvik-Bromma flygfält-Vällingby-Hässelby strand (snabb)** | Hantera efterfrågan på resor från utbyggnad av Bromma flygfält.<br>Potential för ökad marknadsandel<br>Kapacitetsbrist |  | Intressant men förutsätter att Arenastaden kopplas bort från grön linje |
| **Koppla ihop de nya tunnelbanelinjerna Älvsjö-Fridhemsplan-Hagastaden-Arenastaden** | Öka nyttan av enskilda investeringar genom att knyta dem samman. Potential för ökad marknadsandel<br>Förbättrar resurseffektivitet |  | Kanske. Odenplan identifierats som viktig att nå. |
| Förlängning gul tunnelbana Arenastaden via Madendalen-Ursvik till Rinkeby | Hantera efterfrågan på resor från utbyggnad av Madendalen. Potential för ökad marknadsandel<br>Förbättrar resurseffektivitet |  | Nej, överdimensionerad lösning |
| **Tvärgående stomtrafik (buss) Danderyd – Spånga via Madendalen** | Hantera efterfrågan på resor från utbyggnad av Madendalen. Potential för ökad marknadsandel | | Bör studeras vidare |
| **Spårväg Syd förlängs från Älvsjö till Globen och kopplas till Tvärbanan (Stomlinje Söderort)** | Förbättrar resurseffektivitet<br>Kapacitetsbrist pendeltåget<br>Potential för ökad marknadsandel i tvärgåendestråk med hög bilandel. |  | Ja, ökar nyttan av spårväg syd. |
| Förlängd stomlinje 5 från Liljeholmen till Östberga | Potential för ökad marknadsandel i tvärgåendestråk med hög bilandel<br>Resurseffektivitet |  | Ja, före tunnelbanan till Älvsjö. Stadstombuss. |
| Busstrafik via Essingeleden, 4 linjer | Potential för ökad marknadsandel i tvärgåendestråk med hög bilandel. |  | Bör studeras vidare som direkttrafik. |
| Båtlinje Solna strand - Kristineberg - City | Hantera hög efterfrågan på resor. Kapacitetsbrist |  | Kanske |

| Åtgärd | Varför | | Intressant? |
|---|---|---|---|
| **Tvärbanan förlängs Solna station-Bergshamra-Danderyds sjukhus** | Potential för ökad marknadsandel i tvärgåendestråk med hög bilandel.<br>Minskat behov av busstrafikering. Resurseffektivitet |  | Ja, spårvägskapacitet |
| **Stomlinje 176/177 stärkt framkomlighet och kapacitet Brommaplan-Solna** | Resurseffektivitet<br>Kapacitetsbrist |  | JA |
| Tvärbanan Kistagrenen sammankoppling mellan Solvalla och Sundbyberg C | Resurseffektivitet<br>Kapacitetsbrist |  | Bör studeras vidare. Alt. till längre tåg på TVB |
| **Uträtning av befintlig tvärgående stomtrafik (buss) Vällingby-Spånga – Rinkeby – Kista (stomlinje K) Komplettera med direkttrafik i Förbifarten** | Potential för ökad marknadsandel i tvärgåendestråk med hög bilandel. |  | JA |
| Snabba upp tvärgående (buss) Sollentuna – Danderyd (dagens linje 607) | Potential för ökad marknadsandel i tvärgåendestråk med hög bilandel. |  | Intressant, men saknar regional uppgift. |
| Förlängning av framtida tvärgående stomlinje E (buss) Solna-Vällingby vidare till Hässelby Villastad | Potential för ökad marknadsandel i tvärgåendestråk med hög bilandel. |  | Ja, bör studeras vidare inom sektorsutredning inre NV |
| Tvärgående stomtrafik (buss) Årstaberg - Årstafältet - Sockenplan – Kärrtorp (dagens 804) | Potential för ökad marknadsandel i tvärgåendestråk med hög bilandel. |  | Behöver analyseras djupare tillsammans med linje 163. |
| Förlängning av grön tunnelbana från Skarpnäck till Sköndal | Potential för ökad marknadsandel. Hantera efterfrågan på resor från utbyggnad av Sköndal.<br>Kapacitetsbrist Gullmarsplan. |  | Bör studeras vidare, men löser en lokal efterfrågan. |

# Resande och brister med beslutade investeringar 2030 & 2050






Värmdös restidbrister och kapacitetsbrister mot City

Resandepotential mot Söderort

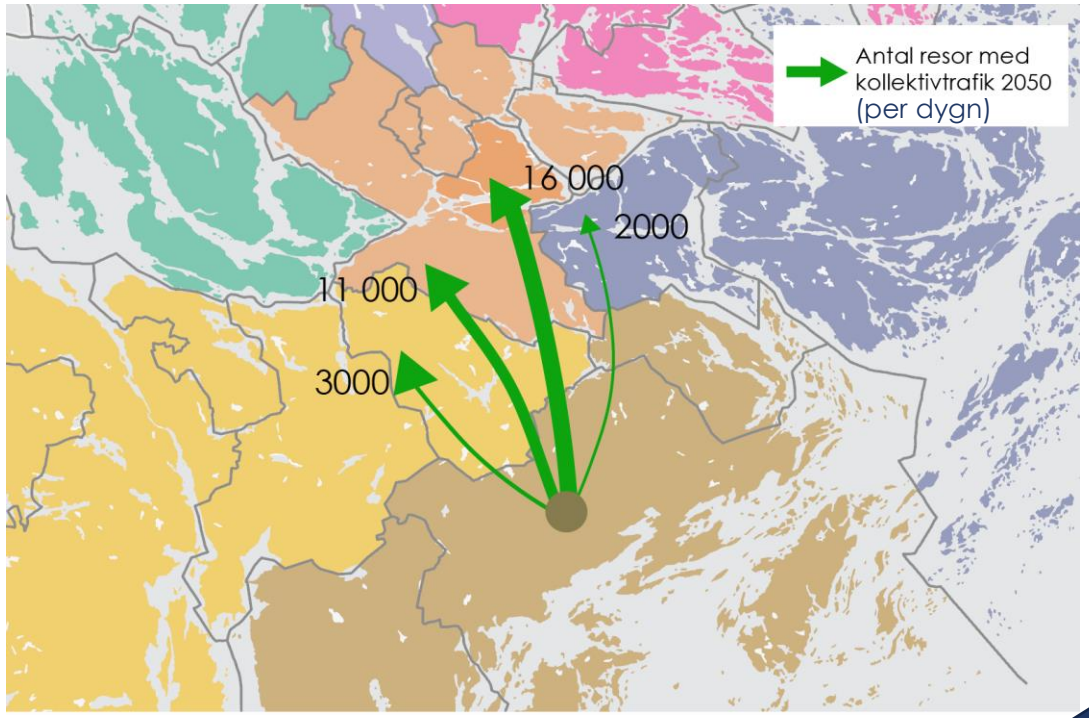
# Ost

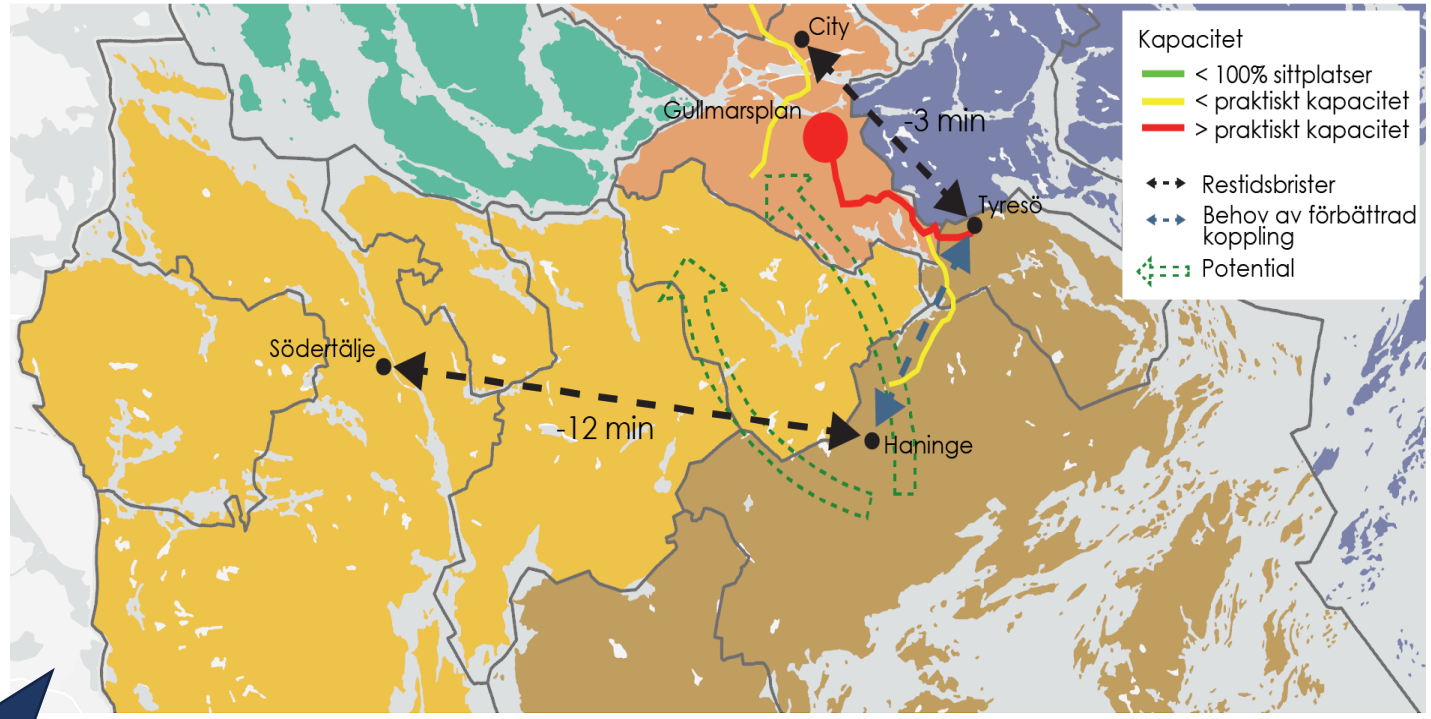
Resurseffektivitet
Ökad marknadsandel
Kapacitetsbrist
Restidsbrist

| Åtgärd | Varför | Målbrist | Intressant? |
|---|---|---|---|
| **Trimning: Större bussar, saltsjöbanan nya tåg, ökat utbud, förbättrad framkomlighet i vägnätet för buss** | Åtgärda kapacitetsbrister | | JA |
| **Bytespunkt i Sickla för att koppla Värmdöbussar till tvärbanan (Stomlinje Nacka Söderort)** | Potential för ökad marknadsandel i tvärgåendestråk med hög bilandel. | | Kanske, intressant om tvärbanan ej förlängs till Nacka C. |
| **Förlänga tvärbanan från Sicka till Nacka C (Stomlinje Nacka Söderort)** | Potential för ökad marknadsandel i tvärgåendestråk med hög bilandel. | | Intressant, bör studeras vidare. Ny station Finntorp kan ersätta Nacka station. |
| **Saltsjöbanan kopplas ihop med Roslagsbanan och får gren från Järla till Orminge och Värmdö** | Hantera hög efterfrågan på resor. Kapacitetsbrist<br>Kortare restid mellan Värmdö kommuncentrum och City (restidsbrist) | | Intressant i längre perspektiv vid kapacitetsbrist buss |
| Tvärgående stomtrafik (buss) från Slussen till respektive Hemmesta, Brunn och Gustavsberg (konceptutveckling) | Potential för ökad marknadsandel<br>Kortare restid utanför högtrafik. | | Ja, konceptutveckling av dagens trafik. Kräver viss finjustering av utbudet. |

Region Stockholm

# Resande och brister med beslutade investeringar 2030 & 2050




Tyresös restidsbrister och kapacitetsbrister mot City

Tillgängligheten till Handen

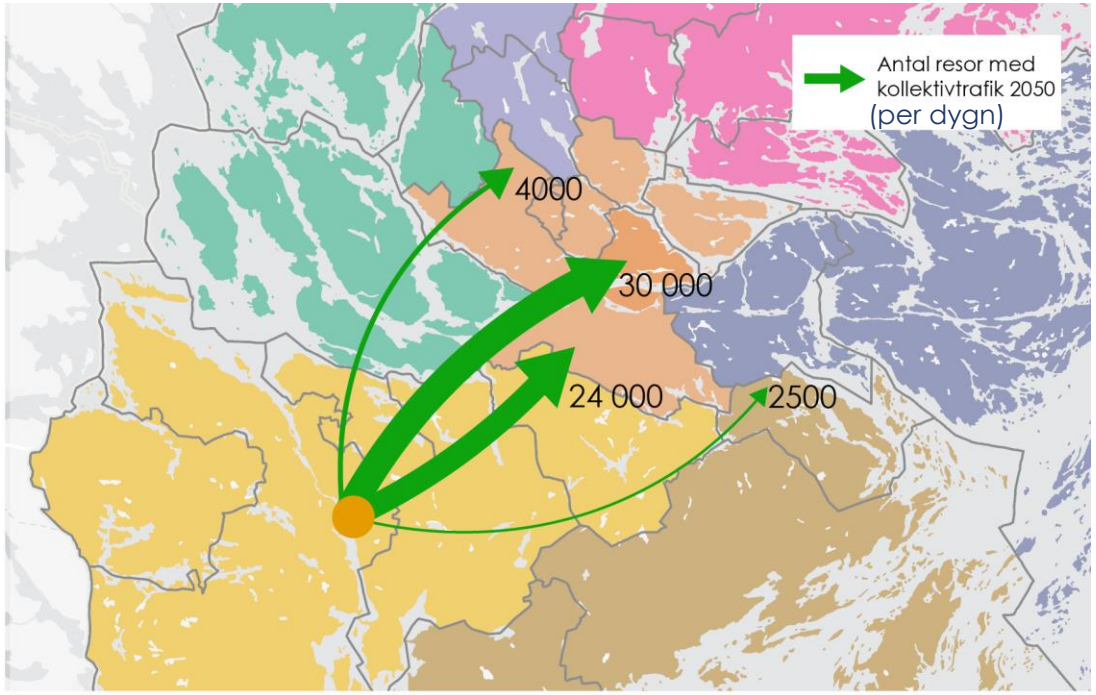
Resandepotential mot Söderort och Flemingsberg

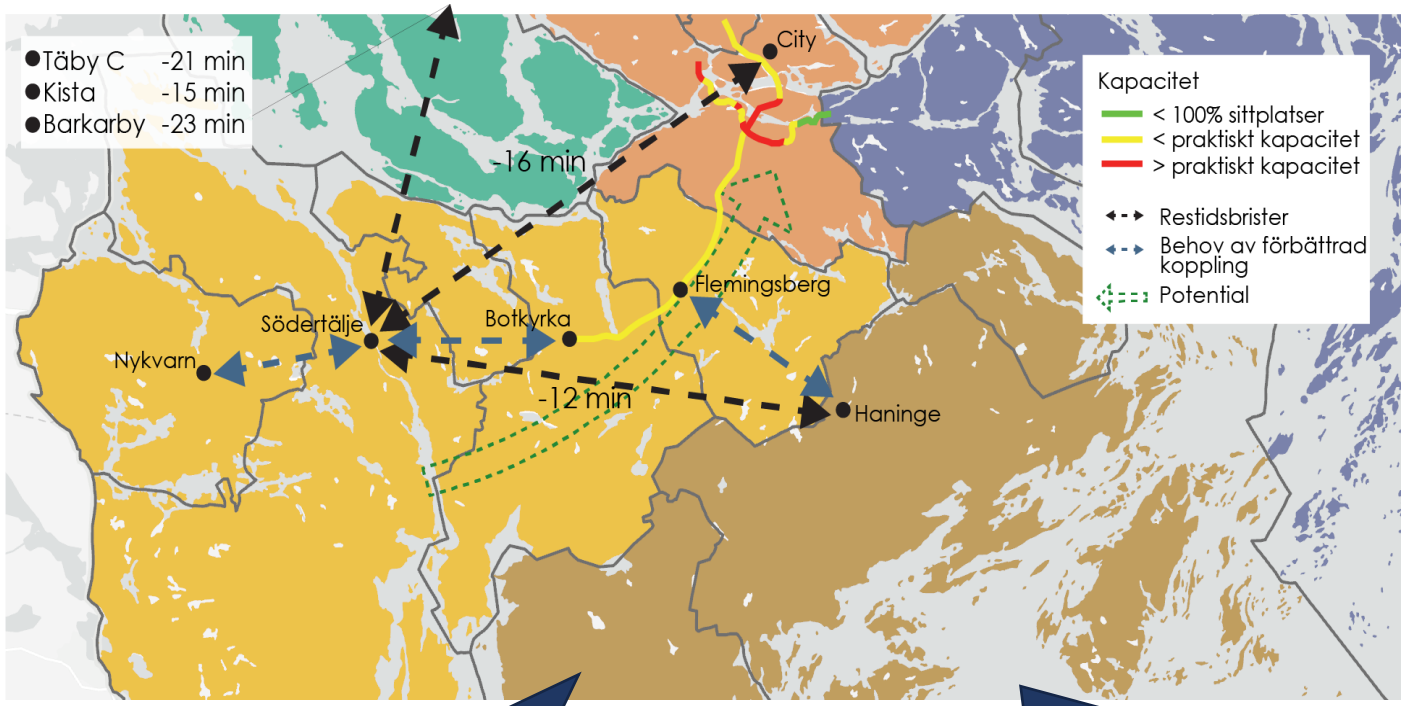
# Sydost

Resurseffektivitet
Ökad marknadsandel
Kapacitetsbrist
Restidsbrist

| Åtgärd | Varför | Målbrist | Intressant? |
|---|---|---|---|
| **Trimning: Större bussar, ökat utbud, förbättrad framkomlighet i vägnätet för buss, utökad kapacitet i bytespunkter** | Åtgärda kapacitetsbrister |  | JA |
| **Trimning: Utvecklat pendeltågsupplägg, längre tåg** | Resurseffektivt. Korta restider och åtgärda kapacitetsbrister |  | JA |
| **Roslagsbanan kopplas ihop med Saltsjöbanan och förlängs från Sicka till Älta och Tyresö centrum** | Hantera hög efterfrågan på resor. Kapacitetsbrist Gullmarsplan. |  | Intressant i längre perspektiv vid kapacitetsbrist buss |
| **Stombuss Tyresö till city** | Hantera hög efterfrågan på resor. Kapacitetsbrist Gullmarsplan. |  | JA |
| **Tvärgående stomtrafik (buss) Tyresö – Älvsjö – Telefonplan (dagens linje 803/173)** | Potential för ökad marknadsandel i tvärgåendestråk med hög bilandel. |  | Ja, ersätter linje **173** när Spårväg syd finns på plats. |
| **Tvärgående stomtrafik (buss) Tyresö - Handen – Flemingsberg (Stomlinje J)** | Potential för ökad marknadsandel i tvärgåendestråk med hög bilandel. |  | JA |
| Tvärgående stomtrafik (buss) Tyresö – Farsta strand | Potential för ökad marknadsandel i tvärgåendestråk med hög bilandel. |  | Tveksamt, saknas resandeunderlag för stomtrafik. |

# Resande och brister med beslutade investeringar 2030 & 2050




Södertäljes tillgänglighetsbrister

Kapacitetsbrister i pendeltåg och 172:an

Resandepotential mot Söderort

# Sydväst

Resurseffektivitet  Ökad marknadsandel

Kapacitetsbrist  Restidsbrist

| Åtgärd | Varför | Målbrist | Intressant? |
|---|---|---|---|
| **Trimning: Utvecklat pendel- och regionaltågsupplägg** | Resurseffektivt. Korta restider och åtgärda kapacitetsbrister | | JA |
| **Radiell stomtrafik (buss) E4-stråket Geneta/Ronna – Södertälje – Hallunda – Kungens kurva/Skärholmen – Liljeholmen (dagens 749)** | Kortare restid mellan regionala stadskärnan Södertälje och Skärholmen.<br>Potential för ökad marknadsandel i radiellt stråk med hög bilandel.<br>Hantera kapacitetsbrister i pendeltåget. | | Ja, radiell stombuss Södertälje – Skärholmen.<br>Direkttrafik Liljeholmen – Södertälje. |
| Tvärgående stomtrafik (buss) Nykvarn - Geneta/Ronna –Södertälje, Stomlinje O | Minskad restid till närmsta regionala stadskärna.<br>Potential för ökad marknadsandel | | JA |
| **Regionpendel (Södertälje C, Södertälje Hamn, Södertälje Syd, Flemingsberg, Älvsjö)** | Minskade restider Södertälje-City, Flemingsberg med flera reg. Stadskärnor.<br>Potential för ökad marknadsandel<br>Kapacitetsbrist pendeltåget. | | Ja, kräver gemensam taxa. |

Region Stockholm

# Sydväst fort.

Resurseffektivitet
Ökad marknadsandel
Kapacitetsbrist
Restidsbrist

| Åtgärd | Varför | Målbrist | Intressant? |
|---|---|---|---|
| Tvärgående stomtrafik (buss) Tumba – Norra Botkyrka - Kungens kurva – Skärholmen | Minskad restid till närmsta regionala stadskärna (restidsbrist)<br>Potential för ökad marknadsandel | | Nej, saknas resandeunderlag för stomtrafik. |
| **Stomlinje N alternativt Spårväg syd – koppling mellan Högdalen och Flemingsberg (rollfördelning)** | Potential för ökad marknadsandel i tvärgåendestråk med hög bilandel.<br>Förbättrar resurseffektivitet | | Ja, intressant att studera vidare. Tydliggöra rollfördelning. |
| **Pendeltåg Södertälje C – Södertälje S - Järna – Hölö – Vagnhärad** | Stärka reg. stadskärnan Södertälje<br>Potential för ökad marknadsandel | | **Förslag ÅVS förbättrad tillgänglighet Södertälje + region Sörmland** |
| **Pendeltåg Södertälje C – Södertälje S – Almnäs – Nykvarn – Läggesta – Strängnäs (tillgänglighet Sörmland-Södertälje)** | Stärka reg. stadskärnan Södertälje<br>Potential för ökad marknadsandel | | **Förslag ÅVS förbättrad tillgänglighet Södertälje + region Sörmland** |
| **Stadsexpress Södertälje (stadstrafik), matning till Södertälje syd** | Stärka reg. stadskärnan Södertälje<br>Potential för ökad marknadsandel | | Ja, intressant att studera vidare i sektorsutredning utanför arbetet med Kollektivtrafikplan. |

Region Stockholm

# Summering

- Inblick i pågående analysarbete. Det här är en **preliminär lägesrapport!**
  - Det kan finnas mer att lära
  - Vi ska inte vara alltför tvärsäkera alltför tidigt

- Finns ibland **flera möjliga lösningar** - behov av att utveckla, kombinera, och renodla alternativ utifrån roll, trafikkoncept och systemeffekter
  - I ett stråk kan det finnas utrymme och behov av både ett snabbt och ett lokalt system som samverkar
    - Pendeltåg *och* regionpendel på Ostkustbanan och mot Södertälje
    - Spårvagn på linje 4 *och* tunnelbana Fridhemplan – Älvsjö
    - Motorvägsbuss på förbifarten *och* stomlinje 179 Vällingby – Kista
  - I ett stråk kan flera olika alternativ lösa samma/liknande uppgift
    - Roslagsbana till Tyresö *eller* Tyresöbuss till City
    - Stomlinje söderort/spårvagn till Nacka C för byte till Orminge/Värmdöbuss *eller* Orminge/Värmdöbuss till bussterminal Sickla Bro
  - Trafiklösningar förutsätter och samverkar med varandra i system
    - Tunnelbana till Bromma Flygplats förutsätter att Arenastadengrenen kopplas bort från grön linje
    - Spårutbyggnad behöver kombineras med omläggning av bussnät till att mata spårtrafiken



Region Stockholm

# Summering

- **Olika tidsperspektiv** - behov av att både hitta lösningar på lång sikt (år 2050) och etapplösningar på vägen dit/medellång sikt (år 2030)
  - Hur länge kan vi klara av Tyresö och Värmdötrafiken med motorvägsbuss? När behöver vi växla över till spår?
    - Bygg en busslösning nu, planera och reservera mark för en spårlösning sen

- Finns behov av att **väga trimningsåtgärder mot investeringsåtgärder** i vissa fall
  - En investeringsåtgärd som ger en ny koppling kan vara billigare/intressantare än att trimma befintligt system
    - Fler spårvägslänkar eller 70m spårvagnståg på Tvärbanan i 2-minuterstrafik

- Kan även finnas skäl av att **omvärdera planerade åtgärder** mot nya lösningar

- Kollektivtrafikplan pekar ut stråk, geografier och funktioner **att utreda vidare**
  - Åtgärdsval behöver göras **tillsammans** med berörda **kommuner** och **Trafikverk** i **system- och sektorsutredningar**



Region Stockholm

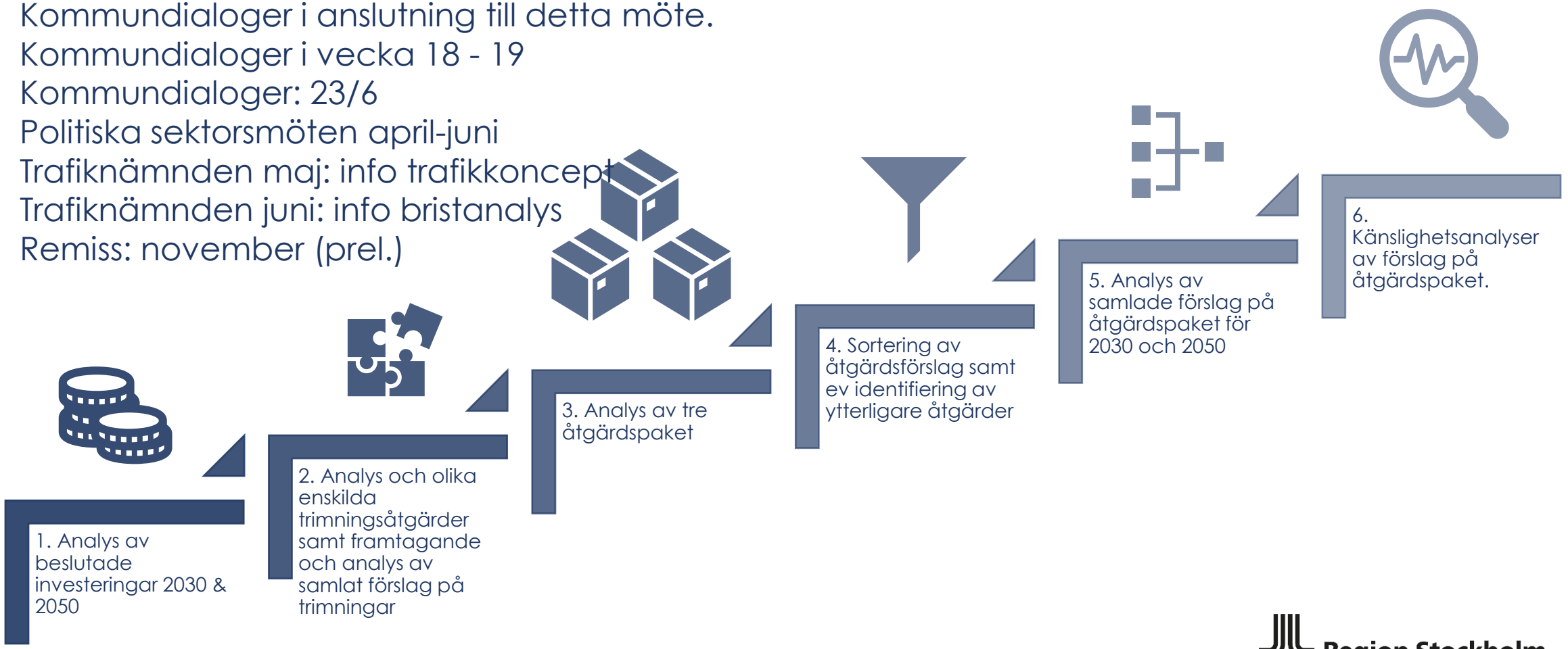
# Fortsatt arbete



Region Stockholm

# Vad händer nu?

- Kommundialoger i anslutning till detta möte.
- Kommundialoger i vecka 18 - 19
- Kommundialoger: 23/6
- Politiska sektorsmöten april-juni
- Trafiknämnden maj: info trafikkoncept
- Trafiknämnden juni: info bristanalys
- Remiss: november (prel.)




Region Stockholm

**Möten 16/4**

| | |
|---|---|
| • Södertälje och Nykvarn | 10.30 – 11.00 |
| • Sigtuna, Upplands-Bro och Upplands-Väsby | 11.00 – 11.30 |
| • Stockholms stad norr, Järfälla, Solna, Sundbyberg, Sollentuna | 12.00 – 13.00 |
| • Stockholm söderort, Tyresö, Haninge, Nynäshamn, Huddinge, Salem och Botkyrka | 14.15 – 15.15 |
| • Nordost | 15.30 – 16.30 |

**Möten 17/4**

| | |
|---|---|
| • Nacka och Värmdö | 10.00 – 11.00 |
| • Stockholms stad innerstaden och närförort | 12.00 – 13.00 |

**Möten i vecka 18 och 19**

- Efter dagens presentation och kortare avstämning kan det finnas behov att ta med frågor tillbaka till respektive kommun. Vi bokar därför tid för ytterligare avstämningsmöten kommungruppsvis i vecka 18 och 19.



Region Stockholm

# Frågor?



Region Stockholm

# TACK!



Region Stockholm