

Trafikförvaltningen  
Strategisk utveckling

INFORMATIONSÄRENDE  
2021-05-12

Ärende  
TN 2014-0777

Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

Handläggare  
Jens Plambeck  
08-686 1651  
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden  
2021-05-18, punkt 40

## **Information om Kollektivtrafikplan 2050 - remisshandling.**

### **Ärendebeskrivning**

Trafiknämnden beslutade 2017-06-20 (TN 2014-0777) att uppdra till förvaltningschefen att utarbeta en ny trafikplan.

Detta ärende är den fjärde avrapporteringen med resultat från uppdraget och utgörs av föreliggande remisshandling.

### **Bakgrund**

Trafiknämnden fattade den 20 juni 2017 beslut om att ge förvaltningschefen i uppdrag att utarbeta en ny kollektivtrafikplan (TN 2014-0777). Uppdraget benämndes i beslutet Trafikplan 2050.

Det förberedande arbetet avrapporterades i en lägesrapport till trafiknämnden 10 april 2018. Arbetet med trafikplan har därefter initierats, planerats och påbörjats inom trafikförvaltningen.

Den första delrapporten "Nuläge, utveckling och trender" avrapporterades till trafiknämnden i januari 2020.

Den andra delrapporten "Trafikkoncept för kollektivtrafiken i Region Stockholm" samt den tredje delrapporten "Analys av kvarstående behov" avrapporterades till trafiknämnden i september 2020.

Detta ärende är den fjärde avrapporteringen och avser information om den rapport som föreslås skickas ut på remiss i länet.

Framtagandet av Kollektivtrafikplan 2050 har genomförts i en process ledd av trafikförvaltningen inom Region Stockholm i dialog med Trafikverket, länets kommuner samt regionledningskontoret och tillväxt- och regionplaneförvaltningen vid Region Stockholm.

### **Underlag**

Som underlag i ärendet bifogas:

- Remisshandling Kollektivtrafikplan 2050 – rapport samt bilagor

## **Information om Kollektivtrafikplan 2050**

### **Kollektivtrafikplanens syfte**

Kollektivtrafikplanen ska vara en långsiktig plan för kollektivtrafikens utveckling i Stockholms län och visa hur kollektivtrafiken i länet bör planeras för att nå målen i den regionala utvecklingsplanen (RUFS 2050) och det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Planen ska visa regionens samlade syn på den framtida önskvärda inriktningen för regionens kollektivtrafik och ska på så sätt fungera som underlag för trafikförvaltningens utvecklingsplaner, trafikanalyser och utredningar, som underlag för samhällsplaneringen i regionen i stort, för den statliga investeringsplaneringen (nationell plan och länsplan) med mera.

Planens huvudfokus är kollektivtrafik av regional betydelse i Stockholms län och planen pekar ut förslag på systemviktiga stråk och bytespunkter för kollektivtrafiken, både i ett 2030- och 2050-perspektiv.

**Planeringsförutsättningar och beslutade åtgärder**

Kollektivtrafikplan 2050 utgår från en målstyrd planering i enlighet med RUFSS 2050. Fram till 2050 beräknas befolkningen i Stockholms län öka med 42 procent enligt RUFSS markanvändning. Under samma period beräknas kollektivtrafikresandet öka med 56 procent baserat på planerade investeringar samt styrmedel och markanvändning enligt RUFSS.

Målet i RUFSS 2050 och i det regionala trafikförsörjningsprogrammet om en ökad marknadsandel med 5 procentenheter av det motoriserade resandet kräver att kollektivtrafikresandet ökar med 66 procent alternativt att bilresandet minskar. Ett skäl till behovet av ett kraftfullt ökat kollektivtrafikresande är regionens stora befolkningsökning.

I kollektivtrafikplanen analyseras och beskrivs kvarstående framtida brister och behov i kollektivtrafiksystemet på medellång till lång sikt med utgångspunkt i de redan fattade investeringsbesluten för Stockholmsregionens kollektivtrafik.

**Analys av kvarstående behov**

Stockholmsregionen står för närvarande inför den största upprustnings- och utbyggnadsfasen i SL-trafiken sedan 1960-talet. De åtgärder och investeringar som redan är beslutade att genomföras i regionen kommer att bidra till att öka kollektivtrafiktillgängligheten till år 2050.

Trots detta finns det fortsatt förbättringspotential för:

- tvärresor på respektive länshalva, mellan tunga radiella kollektivtrafikstråk och mellan regionala stadskärnor.
- lokala resor inom eller mellan närliggande kommuner.
- andra ärenden än arbetsresor (framförallt fritidsresor).

De beslutade och finansierade kollektivtrafiksatsningarna kommer att bidra till att minska restiderna mellan vissa av de regionala stadskärnorna. Men restidsbrister kvarstår dock mellan många av de andra kärnorna på respektive länshalva. Befolkningstillväxten gör samtidigt att efterfrågan på resor i hela länet ökar. Det radiella resandet mot centrala regionkärnan ökar särskilt mycket i absoluta tal, då ökade styrmedel och trängsel i vägnät gör att kollektivtrafiken förväntas stå för en större andel av dessa resor.

De delar av länet som är uppbyggda runt tunnelbanesystemet klarar den ökade efterfrågan på ett bra sätt, tack vara de omfattande investeringar som är beslutade att genomföras inom tunnelbanan.

I pendeltågssystemet bedöms en förhållandevis omfattande trängsel uppstå framöver centralt i systemet med de trafikeringsplaner som finns idag.

Också de primära systemen för tvärresor centralt i regionen blir hårt belastade och får kapacitetsproblem på långa sträckor.

Den ökade belastningen i de radiella stråken uppstår även i de sektorer som försörjs med buss. En ökad efterfrågan på resor medför behov av kraftigt ökad busstrafikering i stråk där trafiken redan är högfrekvent med existerande trängsel, bland annat från Tyresö, Haninge och Värmdö.

Att öka busstrafikeringen för att möta kapacitetsbristen är svårt då de terminaler och hållplatser som tar emot trafiken inte klarar av att hantera en ökande andel bussar och resenärer i högtrafiken.

De i rapporten redovisade behoven och bristerna utgår från en prognosticerad framtidsbild där mycket fortsatt är sig likt jämfört med idag. Stora förändringar såsom hur vi ser på behovet av att resa till arbetet vid vissa tidpunkter eller på behovet att överhuvudtaget ha en fysisk arbetsplats kan dock komma att innebära en förändrad bild av efterfrågan. På samma sätt kan andra makroekonomiska förändringar eller en annan ekonomisk utveckling i regionen ge förändrade förutsättningar och därmed en förändrad behovsbild.

### **Åtgärder för kollektivtrafikens utveckling**

Nuvarande kollektivtrafiksystem i Stockholms län bygger på en monocentrisk och enkärnig bebyggelsestruktur där arbetspendlingen dimensionerat kollektivtrafiken i starka radiella stråk mot den centrala kärnan med hög koncentration av regionens arbetsplatser.

Målet i den regionala utvecklingsplanen RUFSS 2050 är en utveckling mot en mer polycentrisk och flerkärnig bebyggelsestruktur genom utvecklingen av de regionala stadskärnorna samt en utbredning av den centrala regionkärnan.

För att understödja denna utveckling behöver kollektivtrafiksystemets starka radiella struktur kompletteras av flera starka tvärgående stråk som sammanbinder regionala stadskärnor och andra viktiga noder och områden.

Vidare behöver länets kollektivtrafiksystemstruktur utformas utifrån ett systemövergripande perspektiv, där befintliga delar tillsammans med nya åtgärder tillsammans skapar synergier.

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

Tillsammans med en trafikering som är jämnare fördelat över dygnet ger det även ett system som är bättre anpassat för resor på fritiden. Detta är särskilt viktigt då fritidsresandet utgör en allt större del av resandet med större spridning av resor både geografiskt och över dygnet.

Vidare behövs även åtgärder för att öka kollektivtrafikens tillgänglighet på landsbygden samt åtgärder för att bättre ta till vara på sjötrafikens potential.

#### *Åtgärder till år 2030*

Dagens starka radiella struktur och trafikutbud differentieras för att både erbjuda snabba resor från länets yttre delar och direkta resor till en större del av den växande centrala regionkärnan. En regionpendel från Uppsala och Västerås till Stockholm med cirka ett stopp per kommun ger snabba resor medan direkttrafik på väg och sjö ger en ökad tillgänglighet till den centrala regionkärnan.

Inom tät stadsstruktur föreslås en utveckling av befintliga och nya stadsexpresslinjer som verkar strukturerande inom staden och ökar den regionala kollektivtrafikens tillgänglighet.

Kollektivtrafikplanen föreslår även en utveckling av bytespunkter och terminaler för att säkerställa god kapacitet samt uppnå önskade nätverkseffekter, där smidiga byten sker både mellan den tvärgående och den radiella stomtrafiken och mellan stadstrafiken och den regionala trafiken.

Vidare föreslås omfattande framkomlighetsåtgärder för stråk som trafikeras eller föreslås trafikeras med stadsexpressbuss, stadsspårväg, tvärgående expressbuss, radiell expressbuss och tvärbana. Förbättrad framkomlighet kan skapa stora tillgänglighetförbättringar och ökad resurseffektivitet på både kort tid och till relativt låg kostnad.

#### *Åtgärder till år 2050*

I planen föreslås åtgärder som bidrar till att ytterligare stärka nätstruktur med fler kapacitetsstarka tvärbanor inom den centrala regionkärnan och inom det halvcentrala bandet.

Den radiella strukturen utvecklas primärt i länets yttre delar genom förlängningar av den radiella stomtrafiken för att ge antingen snabbare eller mer direkta resmöjligheter.

I innerstaden föreslås en konvertering av vissa linjer från stadsexpress till stadsspårväg för att skapa tillräcklig kapacitet i stadstrafiken.

Förslaget innehåller även en fortsatt utveckling av bytespunkter och terminaler, för att uppnå önskade nätverkseffekter och säkerställa systemets kapacitet.

#### **Måluppfyllelse**

##### *En sammanhållen och tillväxtskapande region*

Kollektivtrafikplanens föreslagna åtgärder bidrar till en mer sammanhållen och tillväxtskapande region genom att minska restiden i viktiga relationer.

Kollektivtrafikplanens åtgärder bidrar till att förbättra restidskvoterna mellan de regionala stadskärnorna inom samma länshalva samt mellan de regionala stadskärnorna och Arlanda i sådan utsträckning att målen i RUFSS 2050 och det regionala trafikförsörjningsprogrammet bedöms uppfyllas år 2050.

##### *Resurseffektivt kollektivtrafiksystem*

Kollektivtrafikplanens åtgärder ger en betydande reduktion av prognosticerade kapacitetsbrister i busstrafiken och i spårsystemet. Planens åtgärder innebär också att antalet utbudskilometer ökar mindre än vad kollektivtrafikresandet gör, både mätt i antal resor och mätt i resenärskilometer. Det tyder på att systemet blivit mer resurseffektivt.

### *Konkurrenskraftigt kollektivtrafiksystem*

Kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserat resande till följd av kollektivtrafikplanens åtgärder innebär en ökning jämfört med beslutad planering, men inte tillräcklig för att nå målet på 5 procentenheters ökning. Den kraftiga befolkningsökningen gör det extra utmanande att öka kollektivtrafikandelen, inte minst utifrån de extra kapacitets- och investeringsbehov som det skapar.

Åtgärderna i kollektivtrafikplanen bidrar tillsammans med en transportsnål bebyggelseplanering och utvecklade ekonomiska styrmedel till ett mer hållbart regionalt transportsystem med minskad trängsel, en förbättrad lokal miljö i form av förbättrad luftkvalitet och minskat buller samt till en minskad klimatpåverkan.

### **Vad händer om kollektivtrafikplanens åtgärder ej genomförs**

Med beslutad planering kan kollektivtrafiksystemet inte utvecklas i takt med befolkningsökningen enligt RUFS 2050 och kommer inte kunna ta hand om alla som vill resa. Det innebär en försämrade regional tillgänglighet med längre restider, att resenärer inte kommer att kunna kliva ombord på grund av trängsel samt ökade problem med störningar och förseningar.

Detta kommer i sin tur att minska kollektivtrafikens konkurrenskraft och leda till att fler väljer bilen, samtidigt som det inte finns möjlighet att ta hand om all biltrafik tillväxt, då det centrala vägnätet redan är hårt belastat med liten möjlighet till utvidgning.

När vägar och järnvägar blir överbelastade kommer effekterna på transportsystemet och regionens försämrade tillgänglighet att spilla över på både bostadsmarknaden och arbetsmarknaden, vilket i förlängningen påverkar regionens attraktivitet och utveckling.

### **Fortsatt arbete och inriktning för genomförande**

Behoven och förslagen till lösningar som kommer ur Kollektivtrafikplan behöver omhändertas och fördjupas i sektorsutredningar, utvecklingsplaner per trafikslag samt trafikavtalen. Åtgärder som innebär en investering av något slag

Trafikförvaltningen  
Strategisk utveckling

INFORMATIONSÄRENDE  
2021-05-12

Ärende  
TN 2014-0777

Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

behöver utredas vidare inom ramen för Region Stockholms åtgärdsvals- och investeringsprocess. I kollektivtrafikplanen görs inga ekonomiska avvägningar i förhållande till budgetutrymme, utan sådana avvägningar görs i den efterföljande planeringen då mer utvecklad kunskap om åtgärders kostnader och nyttor finns framme.

En tät dialog mellan berörda intressenter har varit en viktig del av arbetet med att utarbeta kollektivtrafikplanen och kommer att vara en viktig del även i den fortsatta arbetsprocessen, bland annat under planens remissperiod.

David Lagneholm  
Förvaltningschef

Jens Plambeck  
Chef Strategisk utveckling