



Stockholms
stad

Kollektivtrafikplan

Prioriterat nät på Stockholms 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 och är det än idag. Då som nu är kollektivtrafiken avgörande för stadens attraktivitet och tillväxt. Den håller en hög standard i Stockholm men det finns ett ökande behov av resande då staden växer och fler människor behöver kunna välja kollektivtrafiken. Särskilt behöver busstrafiken utvecklas utanför innerstaden.

Staden utvecklar inte längre kollektivtrafiken, utan ansvaret för planering och finansiering av kollektivtrafiken vilar på Region Stockholm. Men staden har ändå stor möjlighet att bidra till attraktiv kollektivtrafik genom medveten stadsplanering och god lokaliseringsring av ny bebyggelse samt 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 stamnätsplanen. Under 2022 antog trafikförvaltningen en ny regional kollektivtrafikplan 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 stamnätsplanen 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	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
Behov av ökat 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 ger stadens invånare möjligheten att resa på lika villkor oavsett förutsättningar.

Staden växer med målet att bygga 140 000 nya bostäder mellan år 2010 och 2030, varav merparten är planerade i Söderort och Västerort. Även regionen växer vilket kommer öka antalet resor till, från och genom staden. En tätare stad och fler potentiella resenärer skapar bättre förutsättning 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 de yteffektiva transportslagen: gång, cykel och kollektivtrafik. Kollektivtrafiken har här en nyckelroll, särskilt för de längre resorna. Den är inte bara yteffektiv och resurssnål, utan har också låg miljöpåverkan och förbättrar trafiksäkerheten. Människor som reser kollektivt rör sig också mer 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 ger därför inte bara möjligheten att resa utan bidrar även till att skapa en attraktiv stad. Människorna i kollektivtrafiken genererar liv i staden och befolkar platser så att de blir trygga och levande.

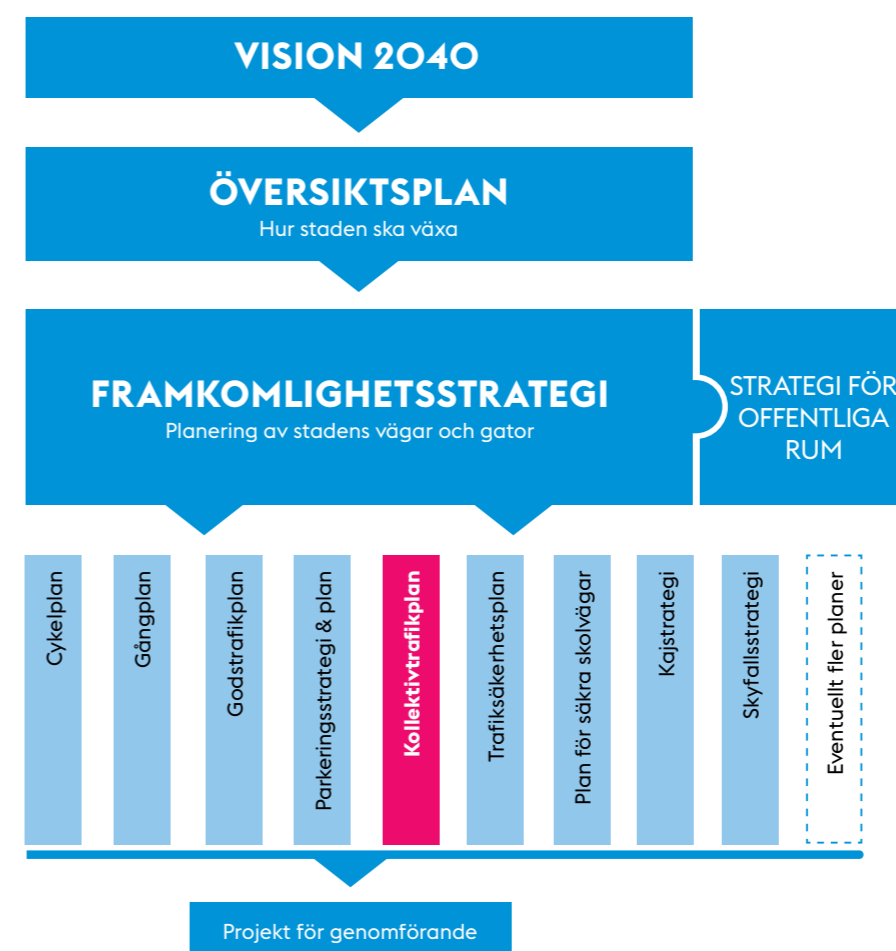
Syfte

Syftet med planen är att fastställa en långsiktig inriktning för planering av kollektivtrafiken på stadens vägar och gator. Stockholm stad har stor möjlighet att påverka kollektivtrafikens förutsättningar i dessa miljöer. Samtidigt utgör kollektivtrafiken i regionen en helhet där Trafikverket och regionens övriga kommuner har rådighet över vägar och gator utanför staden. För att åstadkomma en attraktiv kollektivtrafik behöver staden samverka med dessa aktörer och med Region Stockholm som har ansvar för planering och finansiering av kollektivtrafiken.

Stadens kollektivtrafikplan fokuserar just på de delar av planeringen av kollektivtrafiken som staden kan styra över. Planen 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 och stadens planering

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

Vision 2040 – möjligheternas Stockholm

I stadens vision är gång-, cykel- och kollektivtrafik de självklara valen i den täta och blandade staden. I visionen finns också 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 stödjer 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 samplaneras 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 identifiera de viktigaste stråken i väg- och gatunätet för buss- och spårvägslinjer. Längs de utpekade stråken behöver kollektivtrafiken få egna körfält i så stor utsträckning som möjligt. En viktig del är också att sträckan till och från hållplatsen är trygg, säker och framkomlig för fotgängare och cyklister.

Miljöprogrammet

Transportsystemet utgör en viktig del i stadens miljö- och klimatarbete. Staden ska sträva efter att uppnå det nationella målet att minska utsläppen av växthusgas från transporter med 70 procent till 2030 jämfört med 2010. För att nå målen ska staden arbeta för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken genom elektrifiering, förnybara drivmedel och ett transporteffektivt samhälle där kollektivtrafiken har en viktig roll.

Stadens mål är att vara fossilfri och klimatpositiv 2040. Stockholm ska bland annat vara klimatanpassat, resurssmart och ha frisk luft samt en god ljudmiljö.

Pålitlig busstrafik

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

Nationella och regionala mål för kollektivtrafik

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.

Kollektivtrafikplan 2050

Kollektivtrafikplan 2050 är Region Stockholms långsiktiga plan för kollektivtrafikens utveckling till år 2050. Kollektivtrafikplanen redovisar hur kollektivtrafiksystemet behöver utvecklas för att nå målen i Regionala utvecklingsplanen för Stockholms län, RUF 2050.

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Det regionala Trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län anger långsiktiga mål för att skapa en attraktiv kollektivtrafik. De tre övergripande målen handlar om:

- att ökat kollektivtrafikresande genom att fler måste kunna, vilja och våga resa kollektivt
- att skapa smart kollektivtrafik som är säker och hållbar
- att utveckla en attraktiv region som binds samman av kollektivtrafiken.

Ett detaljerat mål är att kollektivtrafikresornas andel av de motoriserande resorna ska öka till 54 procent till år 2030.



Figur 2. Det regionala Trafikförsörjningsprogrammets tre övergripande mål: Ökat kollektivt resande, Smart kollektivtrafiksystem, Attraktiv region.

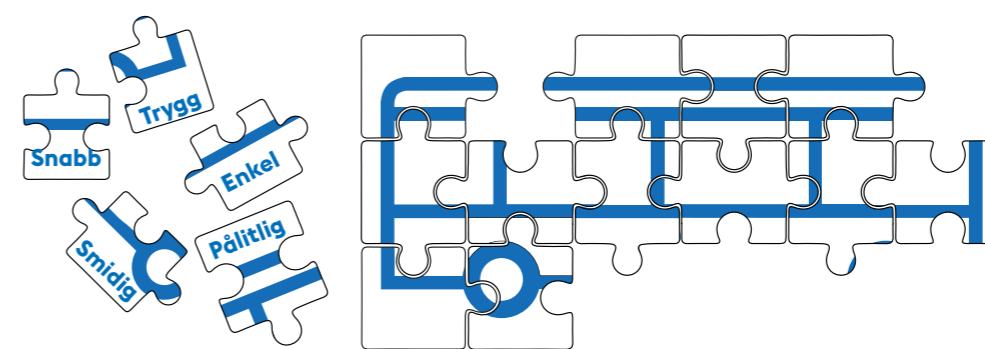


Planering av kollektivtrafik

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 stadens bebyggelsestruktur och markanvändning planeras har stor betydelse för kollektivtrafikens konkurrenskraft. Samtidigt är levande stadsrum en förutsättning för en attraktiv kollektivtrafik. Staden har tillsammans med regionen ett ansvar för att utveckla en attraktiv kollektivtrafik.

Attraktiv kollektivtrafik

En attraktiv kollektivtrafik består av många olika delar utöver korta restider och hög prioritet på gator och vägar. Den ska upplevas som prisvärd och trygg att resa med. Tryggheten skapas såväl i fordonen som i miljöerna runt kollektivtrafiken. Det är också viktigt att resan upplevs som smidig och snabb och där är visering och korta hållplatstider en faktor med stor påverkan. Åtgärder för att förbättra kollektivtrafiken behöver innefatta alla delar av systemet. Från stadens synvinkel är det viktigt att åtgärder i stadens gatu- och vägnät också matchas av åtgärder inom kollektivtrafikdriften för att öka attraktiviteten.



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 kollektivtrafiken centralt för att kunna etablera hållbara resvanor hos de nya boende och arbetande.

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

God framkomlighet

En god framkomlighet är avgörande för att kunna erbjuda en attraktiv kollektivtrafik för resenärer. Samtidigt är det en förutsättning för att de resurser som används för att trafikera kollektivtrafiken ska kunna användas effektivt.

Utsläppsfri kollektivtrafik

Busstrafiken i staden är redan idag fossilfri. Elektrifieringen av buss- trafikerna kommer göra den utsläppsfri. Elbussar har nästan inga lokala utsläpp och ger betydligt tystare trafik än traditionella bussar. Utsläppsfri trafik blir viktig för att kunna öka antalet bussar på gatorna i staden och samtidigt förbättra luftkvaliteten och ljudmiljön.

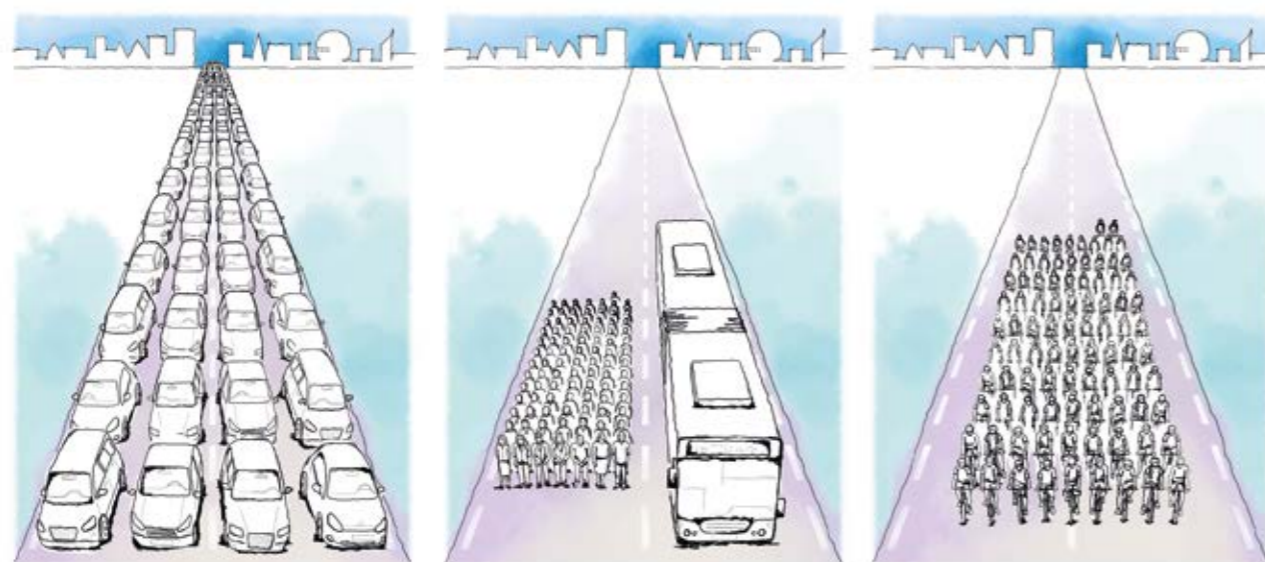
En del av en större helhet

Kollektivtrafiken är ryggraden i Stockholms transportsystem. Det betyder att den är en integrerad del av staden och hänger samman med övriga transportslag. Det är särskilt viktigt med samspelet mellan gång-, cykelinfrastruktur och kollektivtrafiknätet. Kollektivtrafikens ytbehov 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 exempelvis 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 liten yta transportera många människor 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.

Staden blir mer attraktiv och fler vill resa kollektivt när vägen till och från hållplatser och stationer är tilltalande för fotgängare och cyklister på både dagen och natten. Hållplatser och stationer behöver också vara centralt placerade i trevliga miljöer. Målsättningen är att alla människor ska kunna och våga resa, oavsett fysiska förutsättningar eller tid på dygnet. Vissa grupper som till exempel äldre och barn 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

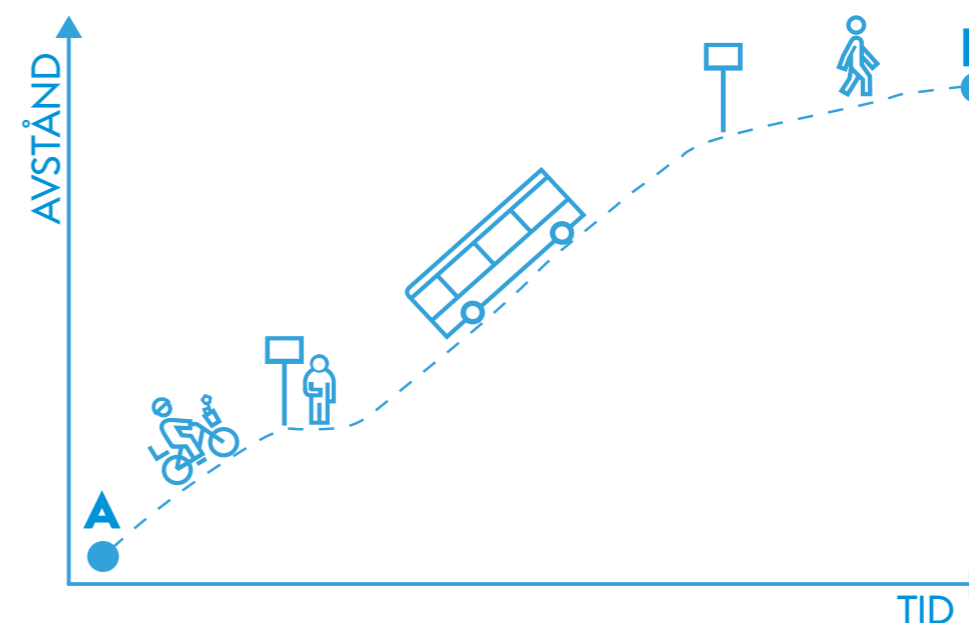
När flera reser tillsammans frigörs ytor i staden för andra ändamål så att gator och torg kan fyllas med liv. Dessutom är kollektivtrafikens resenärer en del av stadslivet. De befolkar staden genom att vistas vid och röra sig till och från hållplatser och stationer. Stadsmiljön blir mer intressant och 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. 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 och säkert sätt kan ta sig till och från hållplatser och stationer. Detta är särskilt viktigt intill kollektivtrafikstråk med stora resenärsflöden, då 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 vara en god medelväg för att prioritera kollektivtrafiken och samtidigt öka trafiksäkerheten.

Hela resan - från dörr till dörr

Den tid som resenärer spenderar på exempelvis en buss 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 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 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.



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

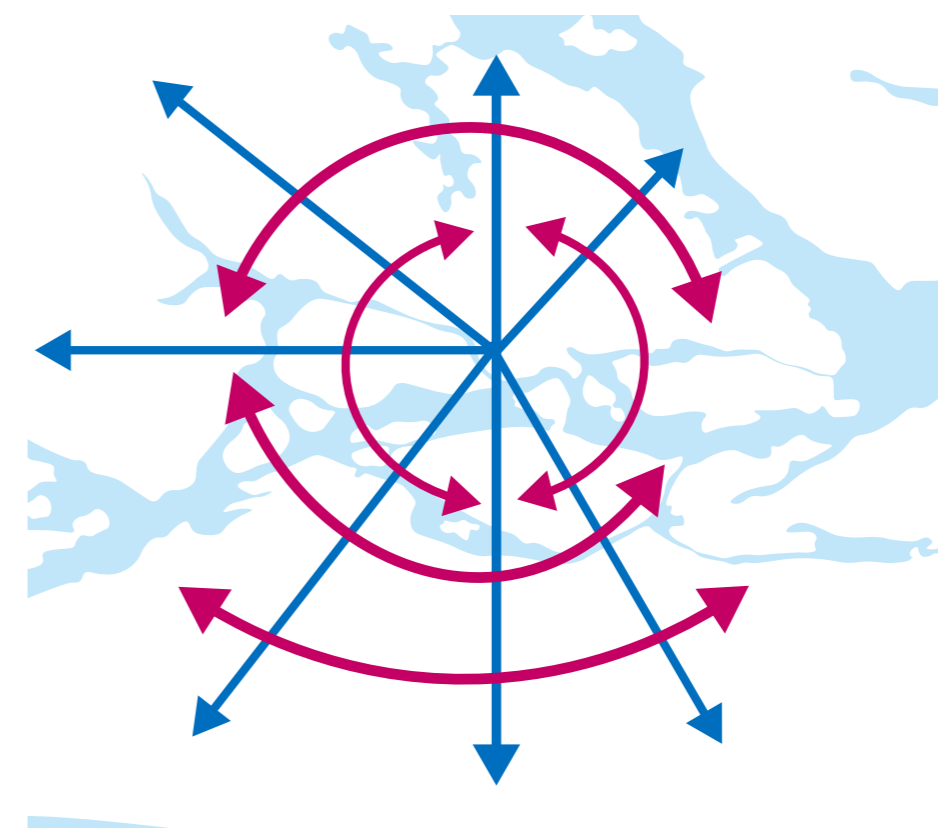
Figur 5. Illustration av relationen mellan avstånd och tid för hela resan med cykel till hållplatsen, väntetid, bussresa och gång.

Kollektivtrafiken i staden idag

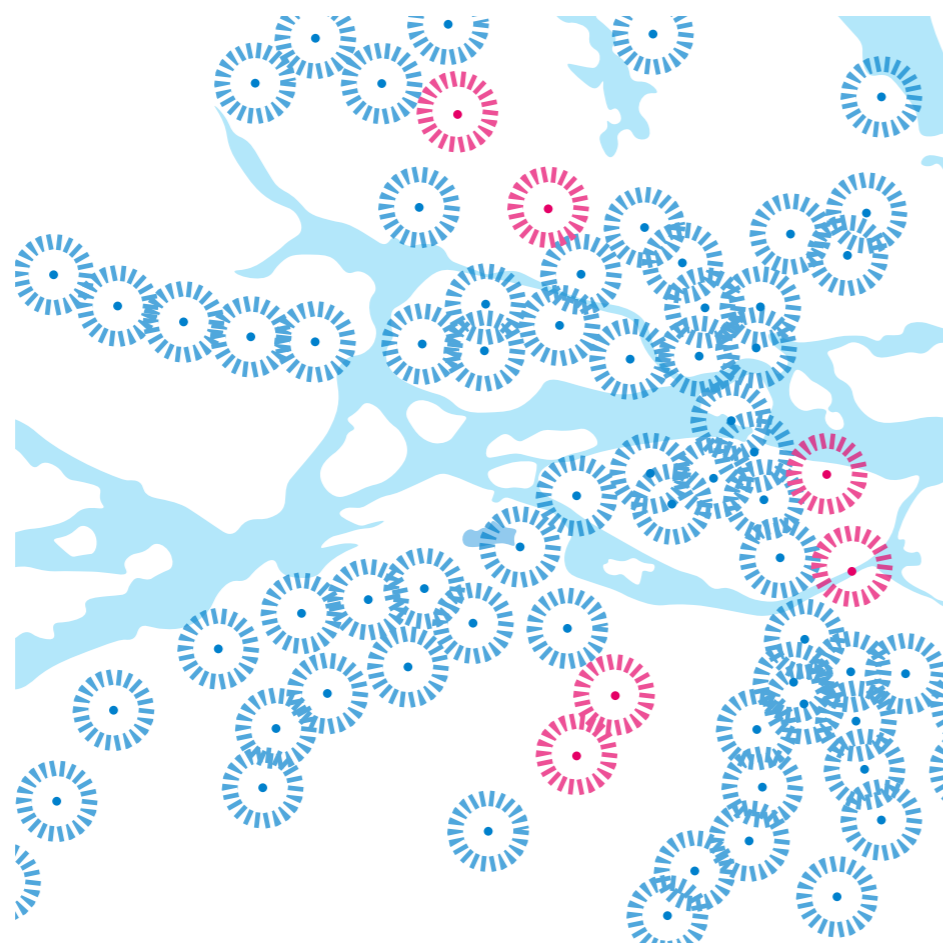
Kollektivtrafiken har under lång tid fungerat som motor i stadens expansion. När tunnelbanan byggdes ut på 1950-talet växte förorterna fram. På samma sätt är kollektivtrafiken idag en bärande kraft i stadens tillväxt och en självklar komponent i Stockholmarnas vardag. Kollektivtrafiken håller en hög standard och tillgängligheten till stationer och hållplatser är god i de flesta delar av staden. Samtidigt finns det ett ökande 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. Pendeltåget och tunnelbanan är radiellt uppbyggd 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 pendeltågs- och tunnelbanestationer, se figur 7 på nästa sida. I söderort och västerort är tillgången till spårtrafik lägre med färre avgångar och i vissa delar längre avstånd till stationerna.



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

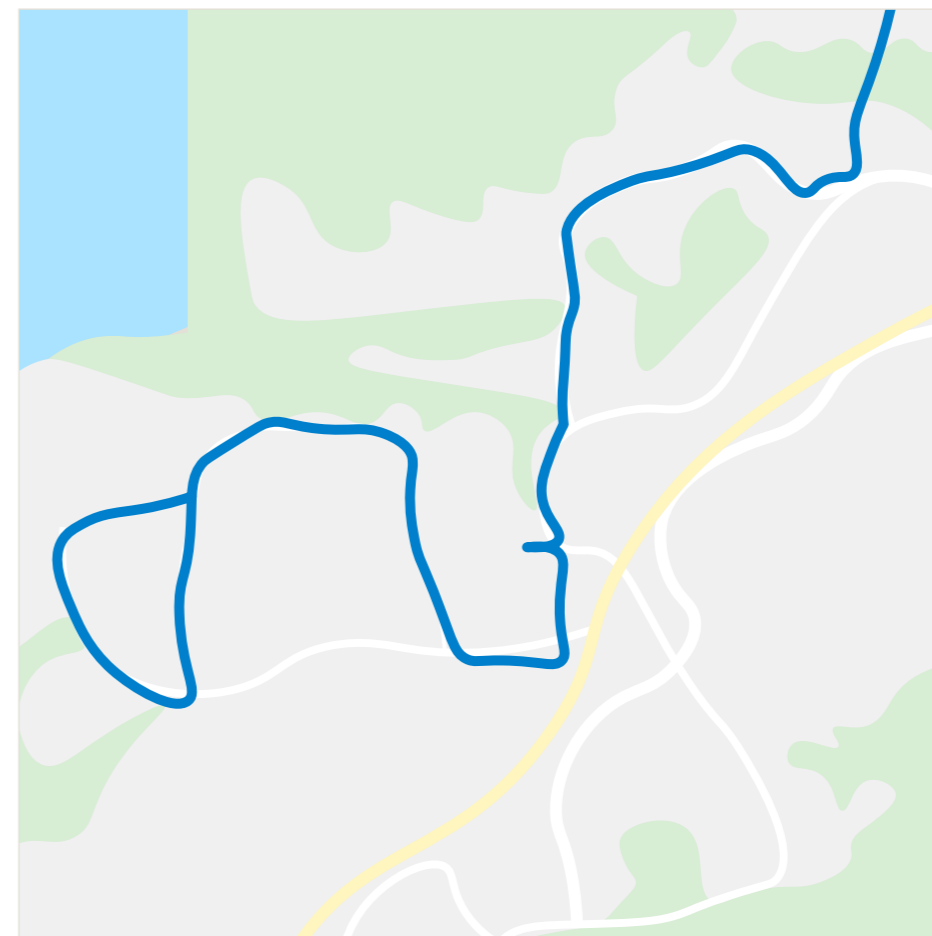


Figur 7. Cirklar runt spårtrafikens stationer. Cirklarna har en radie på 400 meter vilket brukar räknas som nära gångavstånd. Röda cirklar markerar kommande stationer.

Det finns **180** buslinjer som går på stadens vägar och gator.

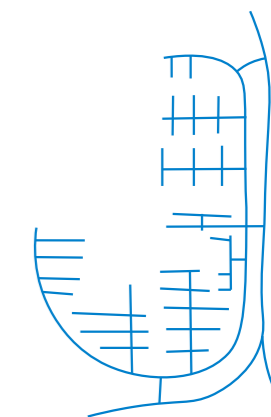
Stadens vägar och gator trafikeras av framförallt busstrafik, men även spårväg på vissa platser. Trafiken fyller en viktig funktion för de tvärgående resandet i hela staden. Områden med lägre tillgång till den spårbundna trafiken blir i hög grad beroende av bussen. Busstrafiken är därmed en viktig del av de längre resorna.

Hållplatserna är enkla att nå, vilket gör buss och spårvagn speciellt attraktivt för kortare resor. Bebyggelsestrukturen och gatunätets utformning avgör hur buslinjer kan dras. Till exempel ger miljonprogrammets gatunät med många återvändsgator dåliga möjligheter till gena dragningar av busstrafiken, se figur 6. Buslinjer 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. Buss 165 runt Skärholmen. Bussen behöver ta omvägar på grund av gatunätets utformning vilket påverkar restiden.

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

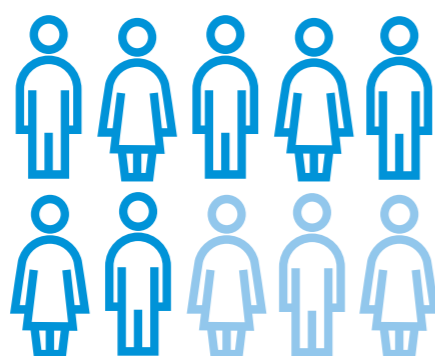


Figur 9. En schematisk illustration av ett typiskt vägnät i ett miljonprogramområde.



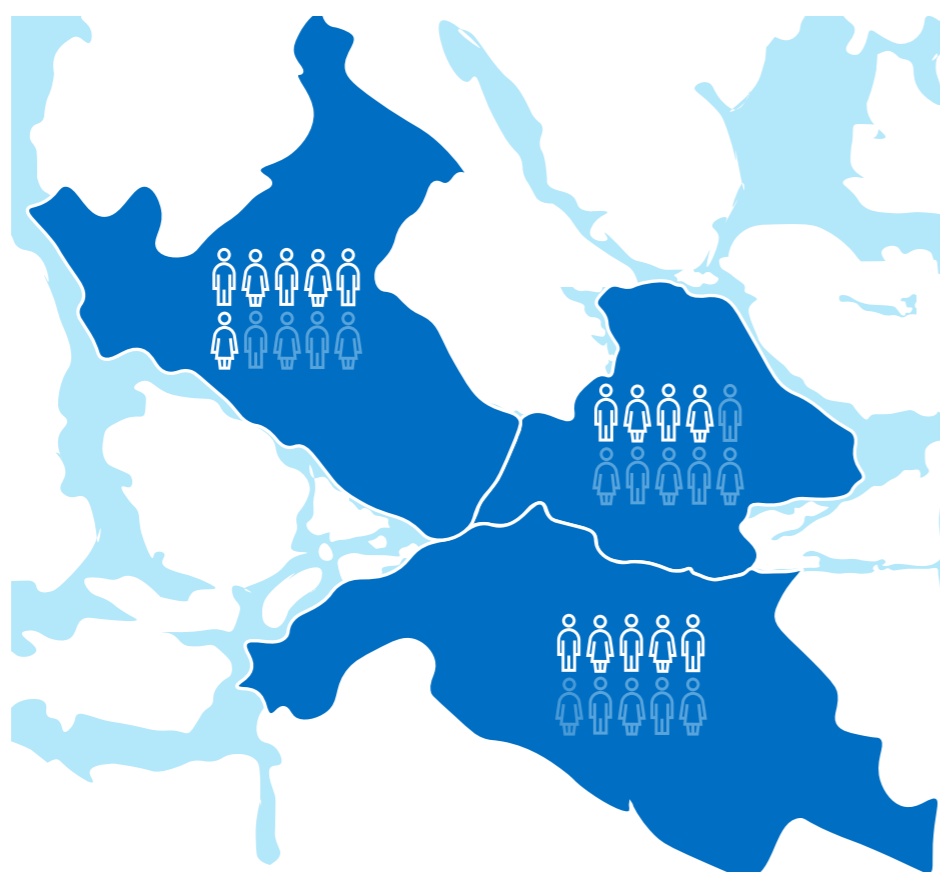
Kollektivtrafikresor i Stockholm

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.



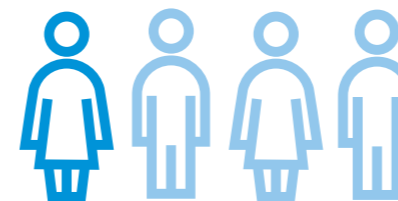
7 av 10 resor på vardagar görs med kollektivtrafiken inom Stockholms stad

Andelen är något högre för boende i söder- och västerort jämfört med innerstadsborna. Sett endast till arbetsresor gör stockholmarna ungefär hälften av dessa resor med kollektivtrafiken. Skillnaden mellan boende i innerstaden och boende i väster- och söderort är större för arbetsresor än för samtliga resor på vardagar.



Figur 10. 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.

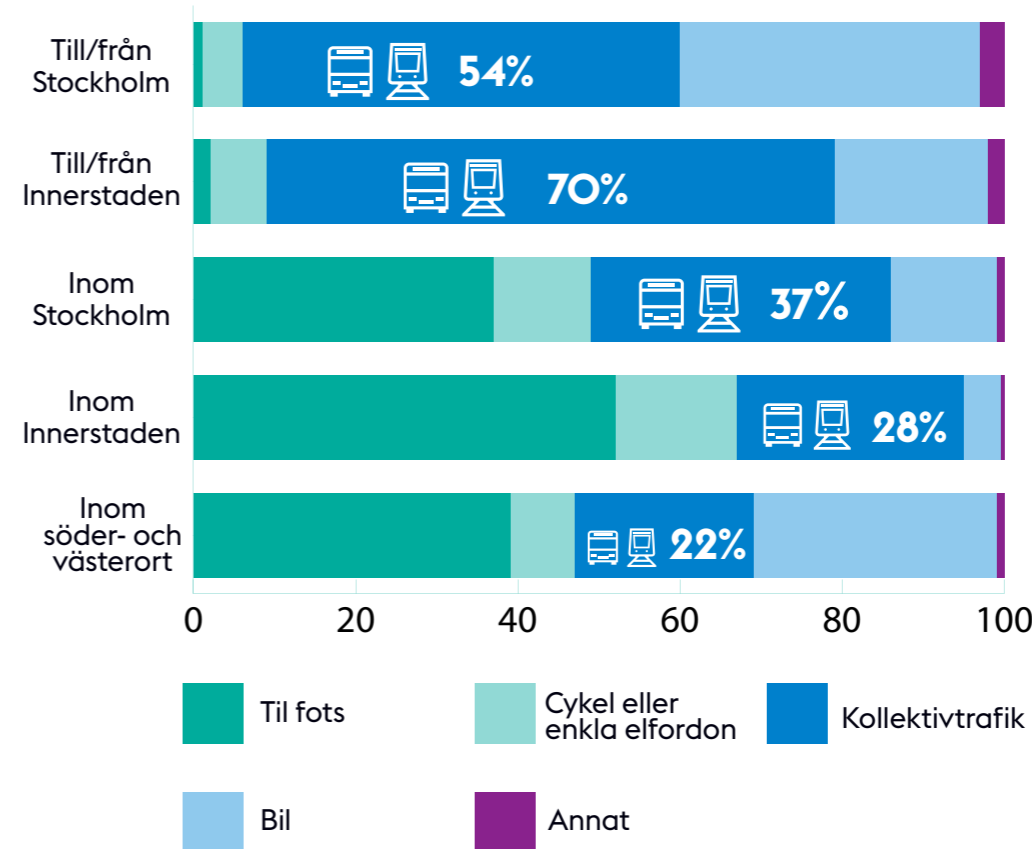


1 av 4 fritidsresor inom Stockholms stad görs med kollektivtrafiken

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

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.



Figur 11. Huvudfärdssätt fördelat på antal resor som görs av personer 16-84 år som bor i Stockholmsregionen inom olika reserelationer med koppling till Stockholms stad, vardagar.

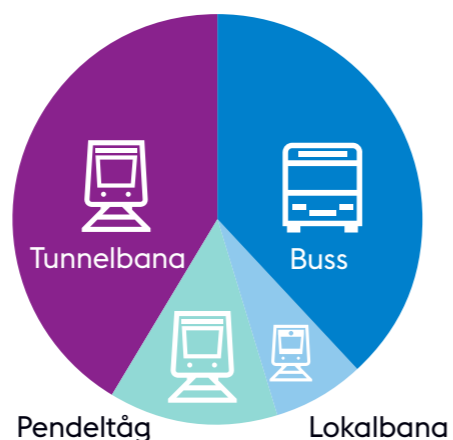
Källa: Resvaneundersökning 2019, trafikkontorets sammanställning.

Förändrade rese mönster

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 förändrade resvanor som kommer bestå. De förändrade resmönstren under år 2020 och 2021 medför att resmönster från 2019 års resevaneundersökning används som en "nollmätning" även idag.

Resande i busstrafiken

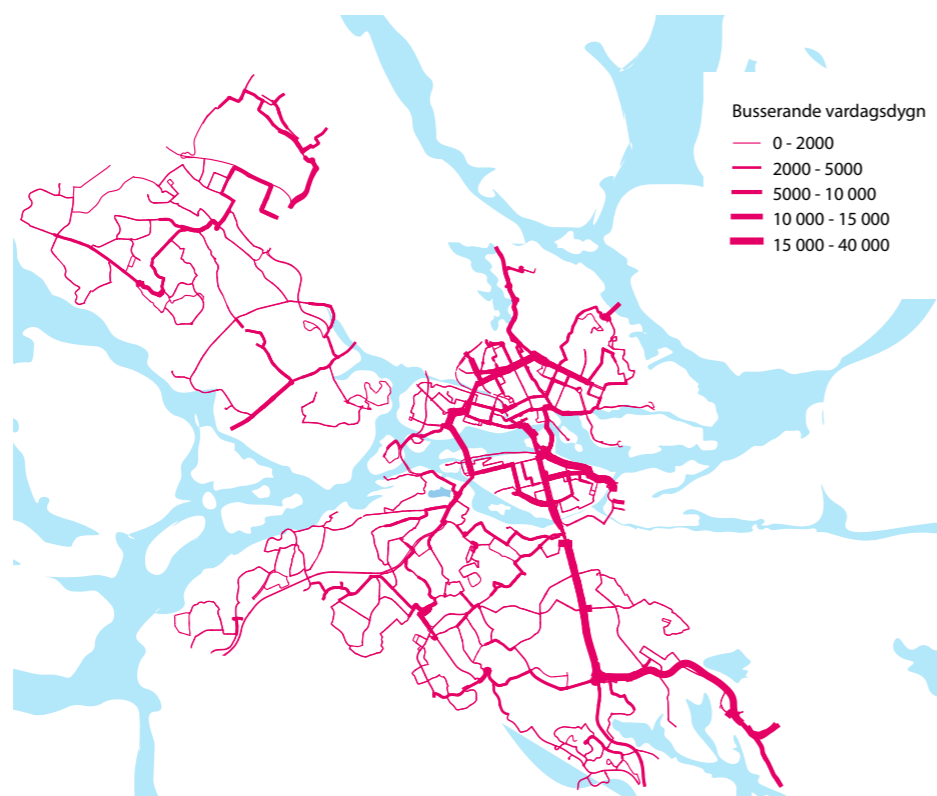
När invånarna i Stockholms län reser med kollektivtrafiken väljer majoriteten spårtrafiken. Av de som stiger på kollektivtrafiken en genomsnittlig vinterdag är det cirka 1 170 000 personer som åker buss medan cirka 1 900 000 personer åker tunnelbana, pendeltåg eller lokalbanorna. Bussen utgör nästan en lika stor andel som tunnelbanan.



Figur 12. Andelen påstigande per kollektivtrafikslag i Stockholms län.

Källa: Fakta om SL och regionen, 2019.

Busstrafikens resenärer reser på vägnätet i regionen, som består 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 redovisat per riktning. Under året var det många trafikomedningar som påverkade trafiken på Södermalm. Vissa vägar uppvisar därför ett större antal bussresande än i normalfall.

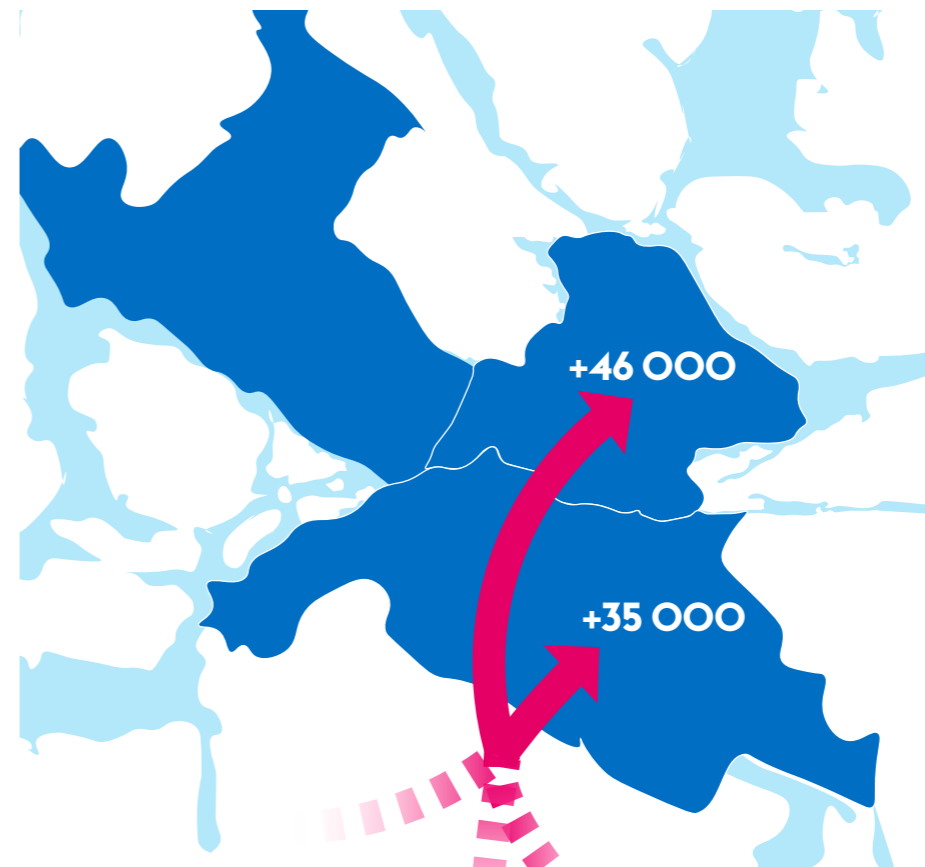
Källa: Region Stockholm, RUST 2019.

Behov av ökat 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.

De omfattande planer som finns för att bygga ut främst tunnelbanesystemet gör att kollektivtrafikens kapacitet i de radiella stråken förstärks och resor mellan stadens yttre och inre delar förblir smidiga även i framtiden. Den ökade efterfrågan på resor innebär också att bussresande på de större infartslederna kommer att öka i framtiden och det blir därför viktigt att säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet på dessa. Tillkommande bostäder i västerort och söderort får en stark kollektivtrafikkoppling till främst innerstadens målpunkter. Samtidigt skapar den växande staden nya målpunkter och arbetsplatser i områden där de tidigare saknats.

Efterfrågan på kollektivtrafikresor till målpunkter utanför innerstaden kommer procentuellt att öka i väsentligt större omfattning än kollektivtrafikresandet mot de centrala delarna. Detta gäller såväl för resor inom Stockholms stad som inpendlingen från övriga regionen och närliggande kommuner. Det finns därför ett behov av förbättrad kollektivtrafik på tvären utanför innerstaden för att stödja arbetsmarknadsutvecklingen och säkerställa att den ökade belastningen i väg- och gatunätet kan hanteras. Kopplingarna mellan bytespunkter och målpunkter i söderort och västerort kommer därför att behöva utvecklas. I de flesta fall utförs kollektivtrafiken här av buss, och stråken är ofta av bristande kvalitet vad avser exempelvis 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. Staden har tillsammans med trafikförvaltningen identifierat de viktigaste stråken i väg- och gatunätet för buss- och spårväglinjer. Stadens bytespunkter har också pekats ut och klassificerats.

Prioriterat kollektivtrafiknät

Det prioriterade kollektivtrafiknätet innehåller de stråk som är viktigaste både nu och i framtiden. Nätet är framåtsyftande så stråk som trafikeras av stombuss som ska flyttas är inte med. Nätet är utpekat utifrån dagens kunskap om den framtida kollektivtrafiken.

Det prioriterade kollektivtrafiknätet är en viktig utgångspunkt i stadens planering. Nätet ska ligga fast för att möjliggöra långsiktig planering och investering. Samtidigt kan vissa stråk få en något anpassad och genare dragning i samband med stadsbyggnadsprojekt som skapar bättre förutsättningar. Det finns två nivåer av prioriterade kollektivtrafikstråk:

Primära stråk

De primära stråken utgör framtidens stomnät och övriga stråk med högt buss- och spårvagnsresande. Här behöver kollektivtrafiken få eget utrymme när det 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 så är det också viktigt med trafiksäkerhets- och trygghetsåtgärder intill stråken. Åtgärderna ska genomföras på ett sätt så att kollektivtrafiken upplevs som attraktiv ur ett "hela resan"-perspektiv.

Sekundära stråk

De sekundära stråken utgörs av stråk med medelhögt buss- och spårvagnsresande eller med potential att få det. Vissa sekundära stråk har färre resande, men är då enda kollektivtrafik i ett område.

Strategiska kopplingar

Utöver de primära och sekundära stråken finns ett antal utpekade strategiska kopplingar där staden och trafikförvaltningen anser att det är viktigt att kollektivtrafiken kan etableras i framtiden när det finns infrastruktur som kan trafikeras. De strategiska kopplingarna är schematiskt utpekade.

Övrigt busslinjenät

Fler vägar och gator än de prioriterade stråken trafikeras av kollektivtrafik. Detta innefattar övrigt busslinjenät, nattbusstrafik, ersättningstrafik och omledningstrafik. På dessa gator är det viktigt att bibehålla möjligheten att kunna trafikera med buss.

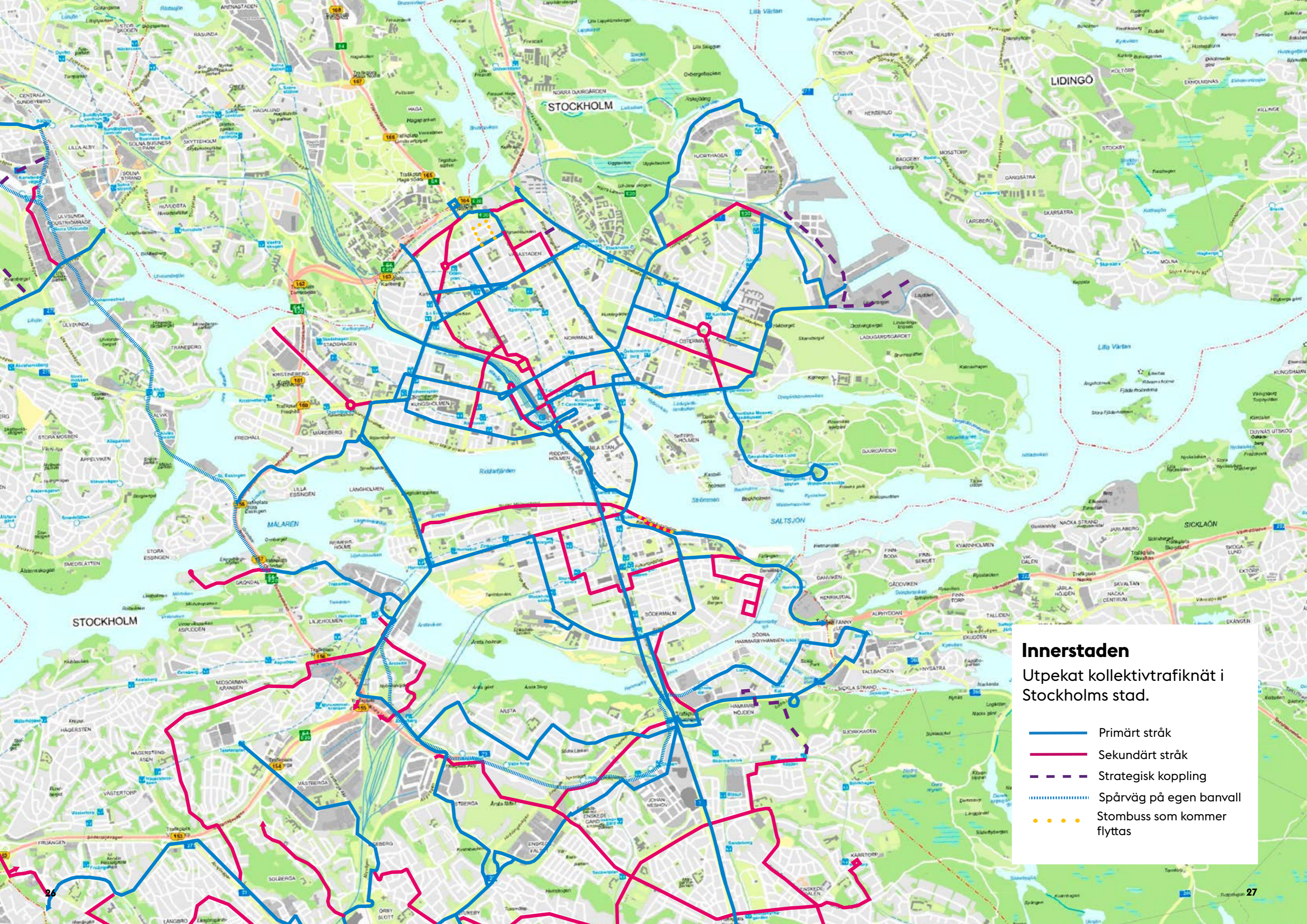
Högt resande: fler än 5000 resenärer per riktning och dygn

Medelhögt resande: mellan 2000-5000 resenärer per riktning och dygn.

Västerort

Utpekad kollektivtrafiknät i Stockholms stad.

- Primärt stråk
- Sekundärt stråk
- - - Strategisk koppling
- Spårväg på egen banvall
- Stombuss som kommer flyttas



Innerstaden
Utpekad kollektivtrafikenät i Stockholms stad.

- Primärt stråk
- Sekundärt stråk
- - - Strategisk koppling
- Spårväg på egen banvall
- Stombuss som kommer flyttas



Söderort
Utpekat kollektivtrafiknät i Stockholms stad.

- Primärt stråk
- Sekundärt stråk
- - - Strategisk koppling
- Spårväg på egen banvall
- Stombuss som kommer flyttas

Bytespunkter

Staden och trafikförvaltningen har pekat ut och kategoriserat bytespunkterna i Stockholm 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 olika bytespunkters storlek och funktion i staden.

Bytespunkterna i staden ska vara attraktiva och effektiva samt naturligt integrerade i stadsmiljön. Till bytespunkterna är det viktigt att kunna ta sig tryggt, säkert och gent, företrädesvis per fot eller med cykel om det inte sker med kollektivtrafiken. Det är viktigt att resenären kan vänta tryggt och trafiksäkert vid bytespunkten.

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 spårbunden trafik och har trafik som trafikerar fler kommuner än Stockholm stad. En mycket stor bytespunkt är främst av regional betydelse, men kan även vara viktig för det lokala resandet.

Stadens mycket stora bytespunkter är: City, Slussen, Odenplan, Stockholm östra, Fridhemsplan, Liljeholmen och Gullmarsplan.

Stor bytespunkt

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

Stadens stora bytespunkter är: Kista, Spånga, Vällingby, Brommaplan, Alvik, Universitet, Ropsten, Södra station, Årstaberget, 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.

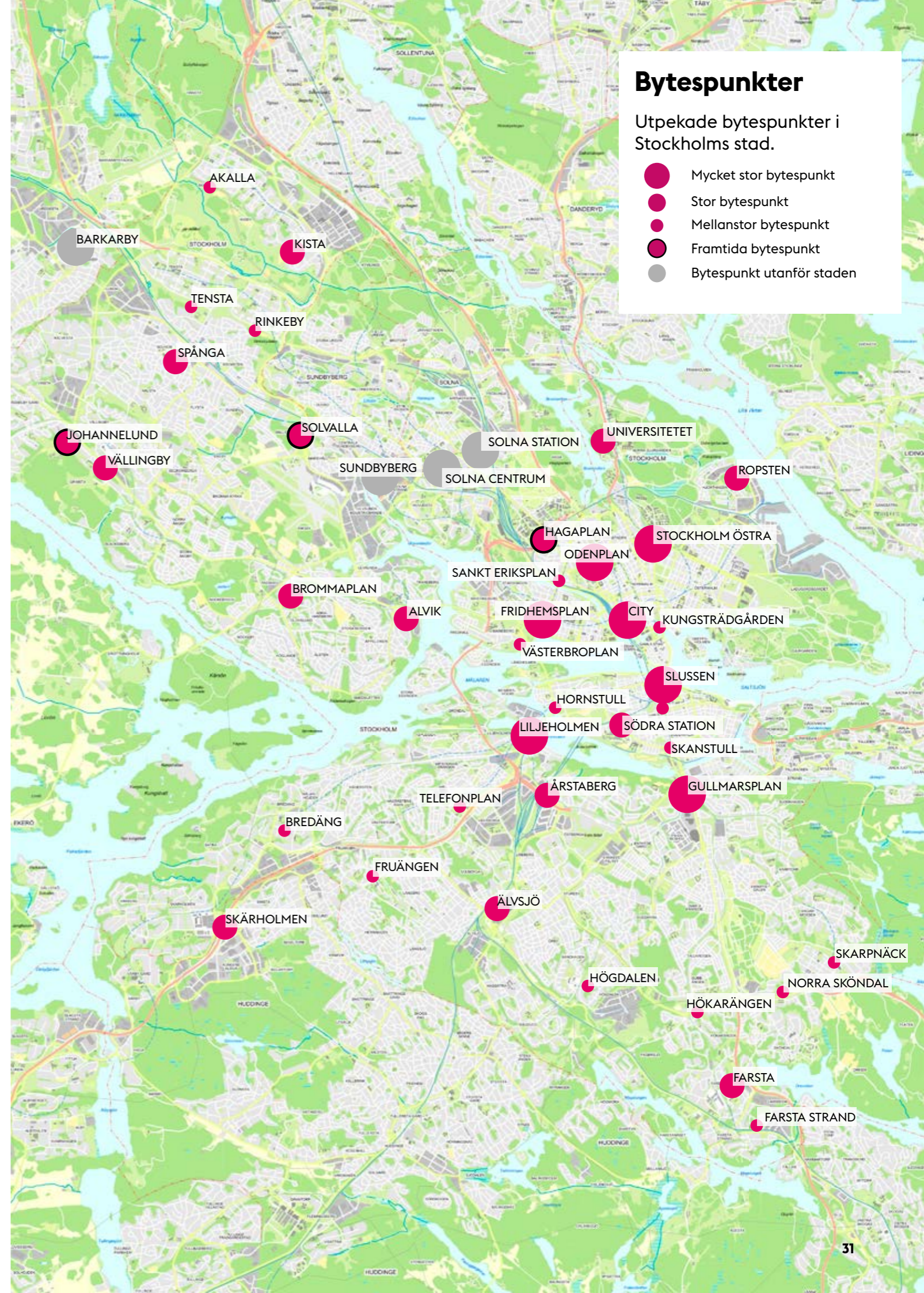
Stadens mellanstora bytespunkter är: Akalla, Rinkeby, Telefonplan, Fruängen, Högdalen, Hökarängen, Farsta strand, Norra Sköndal, Skarpnäck, Bredäng, Tensta, Skanstull, Hornstull, Sankt Eriksplan, Kungsträdgården, Medborgarplatsen och Västerbroplan.

Liten bytespunkt

En *liten bytespunkt* har färre resenärer än de övriga bytespunkterna. De består oftast av en busshållplats som trafikeras 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



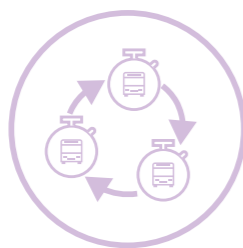
Mål för kollektivtrafiken i Stockholms stad

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 områdena att arbeta med och förbättra för att skapa en attraktiv kollektivtrafik.



A. Bebyggelseutvecklingen ska fokuseras vid bytespunkter för tunnelbana och pendeltåg samt längs med de prioriterade stråken.

Det innebär att staden ska fortsätta växa med kollektivtrafiken. Det ska vara lätt för resenärerna att välja kollektivtrafiken då tillkommande bebyggelse ska planeras inom gångavstånd från bytespunkter eller hållplatser längs de prioriterade stråken.



B. I de prioriterade stråken i innerstaden ska restidspålitligheten öka.

I innerstaden är tillgängligheten till kollektivtrafik ofta hög. Likaså är trafikmiljön komplex och mer utrymme finns inte alltid tillgängligt för utveckling av stadens vägar och gator. Det kan därför vara svårt att hitta lösningar för att öka hastigheten för kollektivtrafiken. Variationen i restid ska dock minska. Resenärerna ska alltid kunna lita på att kollektivtrafiken kommer på utsatt tid och att restiden inte blir längre än förväntat.



C. I de prioriterade stråken i söderort och västerort ska restiderna minska.

I söderort 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 bussen kan minska restiden för hela resan markant. Kollektivtrafiken blir då ett mer attraktivt val.



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

Åtgärder för ökad trygghet är viktiga för att fler ska välja kollektivtrafiken. Dessa kan ske i direkt anslutning till hållplatserna eller 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 stadsmiljöernas attraktivitet och inte upplevas som en barriär eller ett förfulande inslag. För att uppnå detta behövs en tydlig utformning och gestaltning som tillgodoser kollektivtrafikens behov.



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

Tillkommande bebyggelsen ska anpassas för att skapa gena och attraktiva stråk till hållplatser i det prioriterade nätet. Likaså ska anslutande passager vara 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 det kommer öka i takt med befolkningstillväxten. I hela staden, men särskilt i söderort och västerort, finns potential för ökat resande med kollektivtrafiken. 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. Detta 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 ge kvaliteter tillbaka till stadsmiljön.

Om de framtagna målen att minska restider, öka pålitlighet och samtidigt skapa trygga och attraktiva stadsmiljöer ska kunna uppnås är just utformning och gestaltning nyckelfrågor som behöver få ett fördjupat fokus i arbetet med det prioriterade kollektivtrafiknätet. I vissa miljöer kan kollektivtrafikens hastighet prioriteras. I andra miljöer är det istället viktigare att prioritera hållplatsernas närhet till målpunkter.

Utgångspunkter för utformning

Det prioriterade kollektivtrafiknätet sträcker sig genom olika typer av miljöer och stråken behöver anpassas utefter platsernas egenskaper. Likaså behöver gatans utformning och flöden anpassas till kollektivtrafiken, exempelvis genom prioritet i signal och separerade kollektivtrafikkörfält. I befintliga miljöer begränsas åtgärderna till det utrymme som finns tillgängligt medan det i nya stadsdelar finns större möjlighet att ge kollektivtrafiken en central placering och eget utrymme.

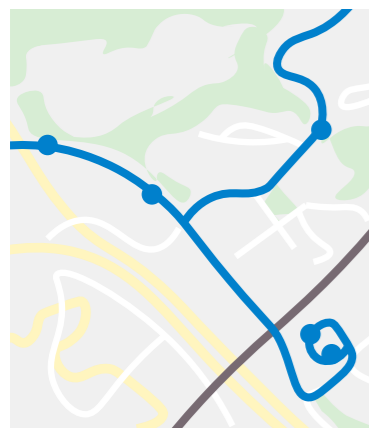
Handböcker för utformning

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



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. Principerna kan användas var för sig eller tillsammans och är en utgångspunkt för arbetet med stadens **primära stråk**.



Figur 15. Exempel på busslinje som behöver vända i en terminal.

Hållplatser

Hållplatser i de primära stråken behöver både få en attraktiv utformning och placering. Ny bebyggelse behöver lokaliseras i nära anslutning till hållplatslägen. Det är särskilt viktigt för besöksintensiva verksamheter.

- 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 fickhållplatser då dessa medför sidledsförskjutning samt längre tid för angöring. För vissa lokala busslinjer kan fickhållplatser vara en bra lösning för att prioriterade busslinjer som inte angör hållplatsen ska kunna passera obehindrat.
- Utforma hållplatser med tillräcklig kapacitet för att inrymma förväntad mängd väntande resenärer.
- Utforma hållplatserna med tillräcklig längd för att inrymma den mängd bussar som kan förväntas angöra samtidigt.
- Utforma anslutningar till hållplatserna så att dessa är trafiksäkra, trygga och tydliga. Detta är viktigt för att exempelvis 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 anslutningsvägarna och se till att signalreglering ger tillräcklig tid för passering.

Bytespunkter

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

- Integrera bytespunkter i stadsmiljön.
- Utforma överblickbara bytespunkter som möjliggör visuell kontakt mellan kollektivtrafikslagen.
- Skapa en tydlig koppling till gång- och cykelvägnät.
- Placera bytespunkter synligt nära viktiga målpunkter.
- Säkerställ trygga och attraktiva cykelparkeringar i bytespunkter med fler än 5 000 påstigande per dygn. Det ska finnas en gen koppling till cykelvägnätet.

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 eget utrymme för busstrafiken som utgångspunkt vid nybyggnation, i form av busskörfält eller bussgata.
- Eftersträvas så god fysisk prioritet som möjligt i befintliga miljöer, med fokus på busskörfält på sträckor med omfattande köbildning.
- Eftersträva signalprioritet för kollektivtrafiken i korsningar.
- Skapa genomgående kollektivtrafikkörfält som inte bryts för invävning innan korsning.
- Skapa genare sträckningar för stråken i det primära nätet, i stadsbyggnadsprojekt, så att bussen inte behöver åka omvägar.

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.
- På sträckor där busstrafikens hastighet är låg ska kollektivtrafiken kompenseras med genhet och tydlig gestaltning för att bibehålla en hög attraktivitet. Gäller framförallt vid utveckling av nya områden som trafikeras av kollektivtrafik, men kan även användas i befintlig miljö där det är möjligt.

Sekundära stråk

Staden eftersträvar även hög prioritering av kollektivtrafiken i de sekundära stråken. Konkurrerande intressen beaktas dock i högre grad här jämfört med i de primära stråken. Signalprioritering för busstrafiken ska generellt finnas medan användning av busskörfält framförallt sker lokalt där behov finns. Vid konflikt mellan primärt stråk och sekundärt stråk ska det primära stråket prioriteras.

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

Fortsatt arbete

Planen pekar ut den långsiktiga inriktningen för planeringen av kollektivtrafiken på stadens vägar och gator. Det utpekade prioriterade kollektivnätet 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 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 tas fram 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 inom staden samt mellan staden, trafikförvaltningen och övriga aktörer.

I arbetet med att realisera planens intentioner behöver indikatorer tas fram för att mäta utveckling mot de framtagna målen. För att kunna fokusera på olika specifika delar och följa upp åtgärders effekt kommer stickprovsindikatorer användas. Uppföljningen kommer att ske systematiskt och med jämna intervall, och indikatorerna kommer att justeras utifrån vilka åtgärdsområden som prioriteras.





Stockholms
stad