

Trafikförvaltningen

PM
2026-03-30
Version 1.0Ärende/Dok. id.
TN 2023-0666Infosäk. klass
K1 (Öppen)

PM Utvärdering

Region Stockholm
Trafikförvaltningen
105 73 StockholmLeveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 StockholmTelefon: 08-123 316 00
Fax: 08-123 316 06
registrator.tf@regionstockholm.seSäte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.regionstockholm.se*Besök oss: Lindhagensgatan 100. Kommunikationer: Stadshagen/Thorildsplan*

Innehållsförteckning

1	Läsanvisning	3
2	Utvärdering av förslag	4
2.1	Mål om kollektivtrafikandel	6
2.1.1	Om kollektivtrafikandel	6
2.1.2	Förslagets påverkan på kollektivtrafikandelen	7
2.2	Mål om avlastning av befintligt system	11
2.3	Resande	13
2.4	Investeringsutgift	15
2.5	Drift- och underhållskostnad	16
2.6	Samhällsekonomisk nytta	19
2.6.1	Konsumentöverskott	20
2.6.2	Producentöverskott	21
2.7	Utgift i förhållande till nytta (NUK)	22
3	Underlag - Mål om avlastning av befintligt system	23

1 Läsanvisning

Denna rapport presenterar en utvärdering av de förslag till spårutbyggnader som redovisas inom uppdraget Framtidens tunnelbane- och spårutbyggnad (TN 2023-0666/FUT 2023-0666) utifrån ett antal utvärderingsparametrar. Denna rapport sammanställer information hämtad från till uppdraget tillhörande idéstudier och sammanställer för att underlätta jämförelse sinsemellan. Samhällsekonomiska beräkningar har genomförts som komplement. Resultaten presenteras utan att värderas eller analyseras.

Sammanställningen syftar till att användas som stöd till prioritering mellan spårförslagen. Beskrivningar och analyser av respektive spårförslag finns i de idéstudier som är bilagda huvudrapporten som levererades i november 2024, samt de idéstudier som tillhör tilläggsuppdraget om fördjupning och som levereras i maj 2026 (detta ärende).

2 Utvärdering av förslag

I utvärderingen förutsätts att pågående och (2023) beslutade utbyggnader av kollektivtrafiksystemet är genomförda, som exempelvis utbyggnaden av Blå och Grön linje, Gul linje mellan Fridhemsplan och Älvsjö, Roslagsbanan till City och Spårväg Syd.

Utgångspunkten för utvärderingen är bland annat de mål som angetts i uppdraget. Att få fler att välja kollektivtrafik samt att avlasta det befintliga kollektivtrafiksystemet. Utöver målen redovisas i detta PM resande, investeringsutgift, drift- och underhållskostnad, samhällsekonomisk nytta och utgift i förhållande till nytta. Sammanlagt har utredningen fördjupat sig i 13 behov och 22 förslag på utbyggnad av spårinfrastruktur som kan täcka behoven. Dessa har tagits fram med utgångspunkt i Kollektivtrafikplan 2050 och uppdragets mål. Behovsurvalet har sedan skett baserat på vilka infrastruktursystem regionen har rådighet över, var behoven sannolikt kräver ny infrastruktur och platser där det bedömts finnas ett tillräckligt resandeunderlag.

I Tabell 1 nedan framgår behoven samt de spårförslag som, utifrån behoven, fördjupats inom utredningen. I behovskolumnen anges det behov och den numrering som använts under utredningens gång. I andra kolumnen anges de spårförslag som studerats för respektive behov.

Tabell 1 Sammanställning av behov och vilka spårförslag som fördjupats för respektive behov.

Behov	Spårförslag
Öka kapaciteten för kollektivtrafiklösningar för tvärresande i norra innerstaden (1.3) och lösa restids- och kapacitetsbrister för stombusslinjer 4, 5, 6 (1.7)	Spårväg Solna centrum - Ropsten
	Gul tunnelbana Fridhemsplan - Frihamnen
Förbättra en låg kollektivtrafikandel samt bristande kollektivtrafikförbindelser för tvärresande i Söderort samt mellan Nacka och Söderort (1.4)	Spårväg Älvsjö - Globen ¹

¹ Förslaget är analyserat med förutsättningen att det är en förlängning av Spårväg Syd mellan Flemingsberg och Älvsjö

Trafikförvaltningen

 PM
 2026-03-30
 Version

 Ärende/Dok. id.
 TN 2023-0666

 Infosäk. klass
 K1 (Öppen)

Öka kollektivtrafikandelen och förbättra förbindelser för tvärresande mellan Västerort och Kista/Sollentuna (1.5)	Spårväg Vällingby - Ursvik
Öka kollektivtrafikandelen och förbättra förbindelser för tvärresande mellan Västerort mot Solna, Sundbyberg och Sollentuna (1.5) och Bromma flygfält omvandlas till ny stadsdel vilket skulle medföra att det nya området samt närliggande områden behöver förses med kapacitetsstark kollektivtrafik (1.1)	Spårväg Brommaplan – Bällsta bro
Åtgärda restids- och kapacitetsbrister mellan Sickla och Norra Djurgårdsstaden samt områden som ligger i anslutning till dessa (1.11)	Tunnelbana Sickla - Gärdet
	Spårväg Sickla udde – Ropsten
Bromma flygfält omvandlas till ny stadsdel vilket skulle medföra att det nya området samt närliggande områden behöver förses med kapacitetsstark kollektivtrafik (1.1)	Blå tunnelbana Västra skogen-Bromma flygplatsområde
	Grön tunnelbana Alvik-Bromma flygplatsområde
	Gul tunnelbana Fridhemsplan-Bromma flygplatsområde
Öka kapaciteten och minska restiden mellan Tyresö, dess närområden och centrala Stockholm. (2.1)	Roslagsbana Stockholm City – Tyresö
	Grön tunnelbana Skarpnäck – Tyresö
Öka kapacitet för resande mellan Sköndal och centrala Stockholm (2.9)	Grön tunnelbana Skarpnäck – Sköndal
Åtgärda restidsbrist mellan Skärholmen, Norsborg, Alby, Kungens kurva, Norra Botkyrka in mot City (3.4)	Röd tunnelbana Fruängen – Malmö
Åtgärda kapacitetsbristen i stråket Botkyrka - Flemingsberg – Högdalen (3.6)	Spårväg Hallunda- Högdalen
Öka kollektivtrafikandelen i resandet mellan Täby och Sollentuna, Kista, Solna och Sundbyberg (6.3)	Spårväg Helenelund - Täby
Öka kollektivtrafikandelen i resandet mellan Nordostsektorn och Sollentuna, Kista, Solna och Sundbyberg (6.3)	Spårväg Solna-Danderyd
	Grön tunnelbana Arenastaden – Danderyd

Stärk den östvästliga kopplingen mellan det tre universitetsområdena samt Albano och åtgärda restidsbristen för resor till och från Albano (9.1) Öka kapacitet för kollektivtrafiklösningar för tvärresande i norra innerstaden (1.3) Åtgärda restids- och kapacitetsbrister för stombusslinjer 4, 5, 6 (1.7) Åtgärda restids- och kapacitetsbristen mellan Sickla och Norra Djurgårdsstaden samt områden som ligger i anslutning till dessa (1.11)	Roslagsbanan till city med station i Albano
	Röd tunnelbana Tekniska högskolan Hagastaden med station i Albano
	Spårväg Solna centrum-Ropsten med hållplats i Albano
	Gul tunnelbana Fridhemsplan – Frihamnen med station i Albano

2.1 Mål om kollektivtrafikandel

2.1.1 Om kollektivtrafikandel

För att möta behoven av transporter i regionen behöver fler vilja och kunna resa med hållbara och kapacitetsstarka färdmedel. Regionen har därför satt ett tydligt mål att kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet ska öka.

Kollektivtrafikplan 2050 redovisar att det bedöms vara utmanande, dyrt och ineffektivt att nå mål om en ökad kollektivtrafikandel enbart genom att bygga ut spårinfrastruktur. För att nå detta mål behövs andra typer av åtgärder, exempelvis ekonomiska styrmedel som gör det mindre attraktivt att använda bil. Denna typ av åtgärder visar betydligt större effekter på färdmedelsval och kollektivtrafikandel jämfört med investeringar i spårsystem och till en lägre kostnad. Även andra åtgärder i kollektivtrafiksystemet kan bidra till att nå målet, exempelvis marknadsföring, prissättning, betalningssätt och produkter och tjänster kopplade till kollektivtrafiken.

Ökad kapacitet i kollektivtrafiken, med ny spårinfrastruktur skapar förutsättningar för kollektivtrafiknära lokalisering av ny bebyggelse. Detta bidrar i sin tur till ökad möjlighet att resa kollektivt. Det främjar även att vanor och beteenden etableras mot att resa mer kollektivt.

I denna utredning beskrivs olika spårutbyggnadsförslag i Stockholmsregionen. För vissa resor skapar förslagen utbuds-, restids- och kapacitetsförbättringar jämfört med dagens kollektivtrafikutbud, men då dagens utbud i de flesta studerade reserelationerna är förhållandevis attraktivt leder spårutbyggnadsförslagen endast till marginella förändringar av

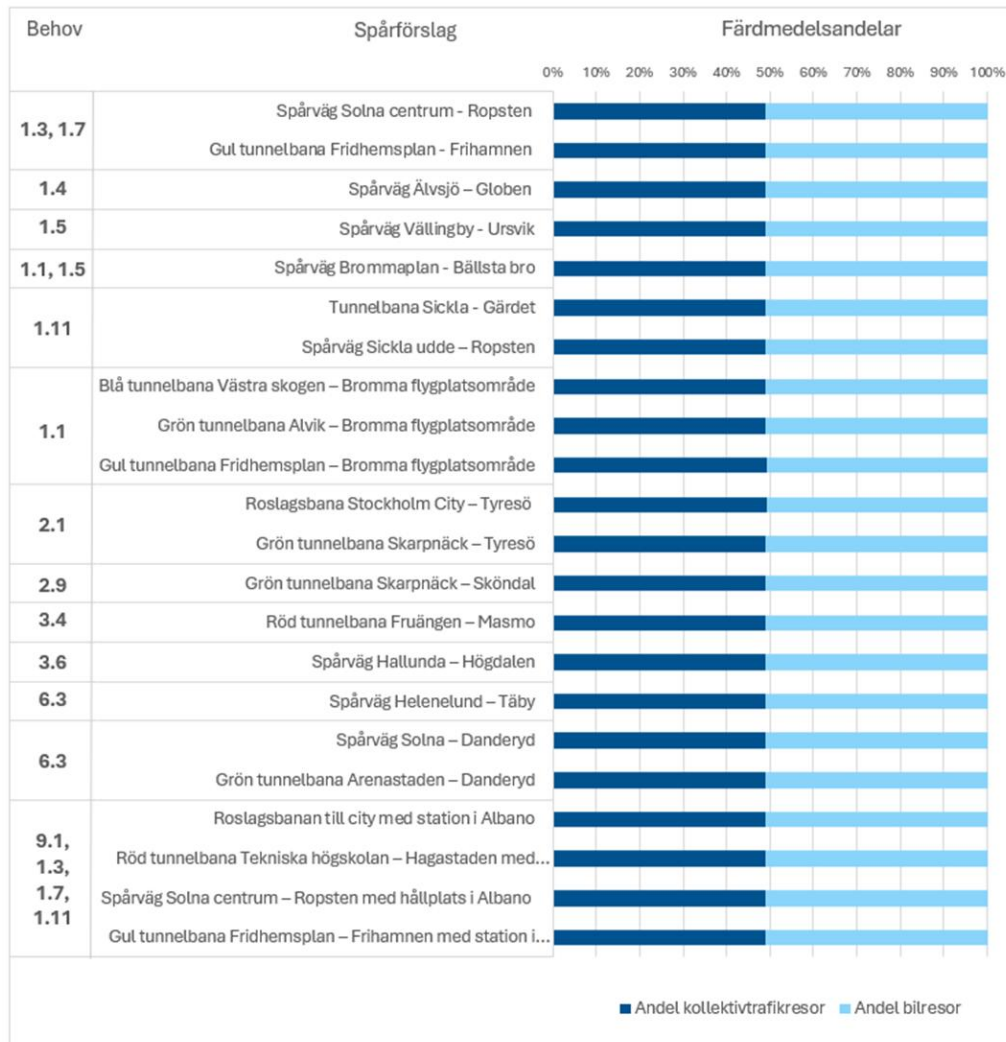
kollektivtrafikandelen. De analyser som genomförts inom denna utredning visar att kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet inom Stockholmsregionen förväntas vara 49% år 2050, oavsett om något av spårförslagen i denna utredning genomförs eller inte. Resultaten, med små förändringar i den totala kollektivtrafikandelen, är väntade då ett enskilt förslag tillför en liten andel av det totala resandet i kollektivtrafiksystemet.

Kollektivtrafikandelen kan i vissa fall förändras i högre utsträckning på lokal nivå, exempelvis kring nya stationslägen. Dock blir inte de lokala effekterna jämförbara inbördes mellan förslagen och tas därför inte upp i detta dokument. De lokala effekterna beror mycket på hur avgränsningen av vad som anses "lokalt" är och kan därför variera mellan olika förslag.

Även om förslagen i stort inte bidrar nämnvärt till förändringen av kollektivtrafikandelen i regionen så skapar de förutsättningar för att kunna genomföra andra typer av åtgärder som i sin tur leder till ökning av kollektivtrafikandelen. För att ta emot det ökade antalet resenärer en utveckling av andelen skulle innebära krävs kapacitet i kollektivtrafiksystemet. Samtliga förslag tillskapar ett kapacitetstillskott och i många fall avlastas även andra belastade kollektivtrafiksystem (se avsnitt 2.2).

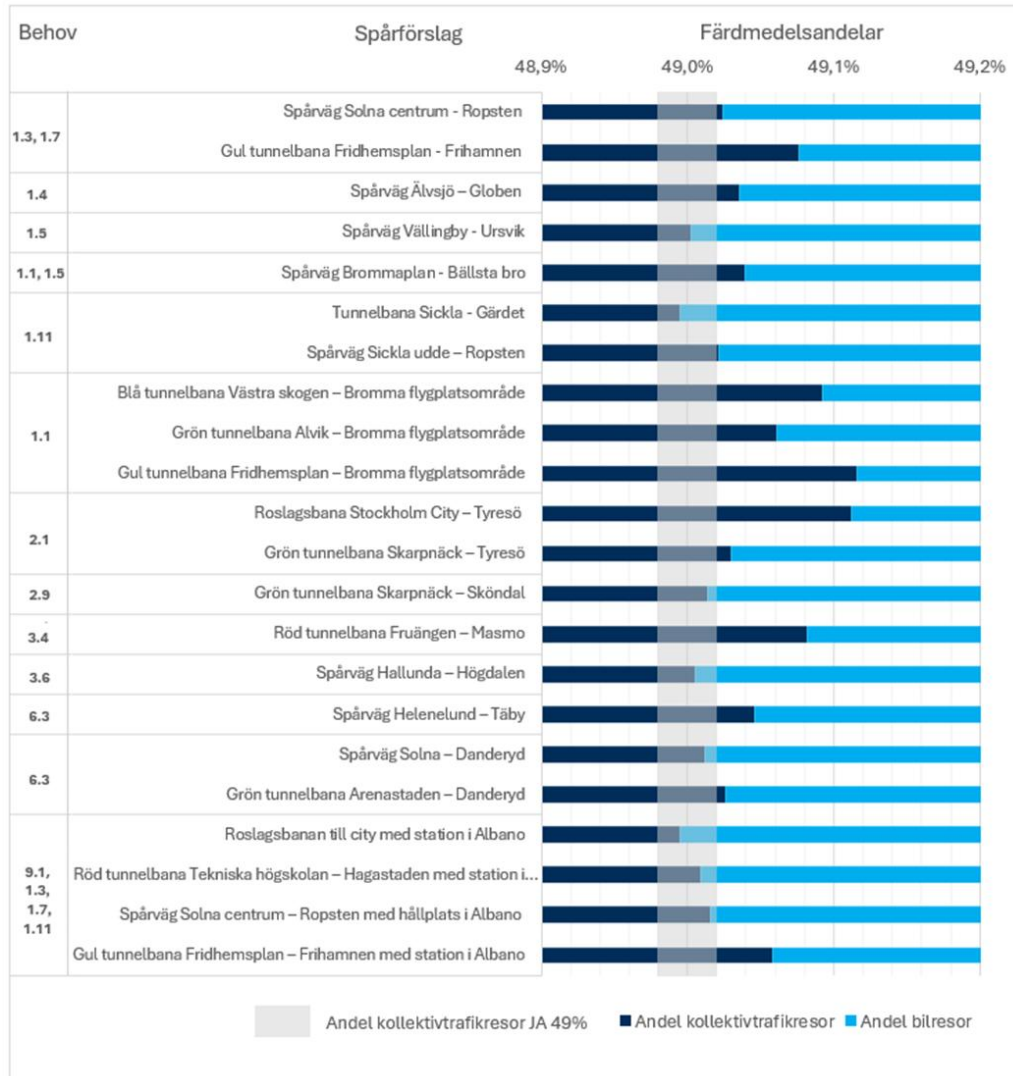
2.1.2 Förslagens påverkan på kollektivtrafikandelen

Analysen av spårförslagets påverkan på kollektivtrafikandelen av de motoriserade resorna har gjorts genom att plocka ut data från de simuleringar som genomförts inom uppdraget. Analysen redovisar hur resandet förväntas bli om spårförslagen genomförs var för sig och kan ställas mot det jämförelsealternativ (JA) som finns framtaget inom utredningen. Nedanstående figurer illustrerar spårförslagets påverkan på kollektivtrafikandelen av de motoriserade resorna i regionen som helhet.



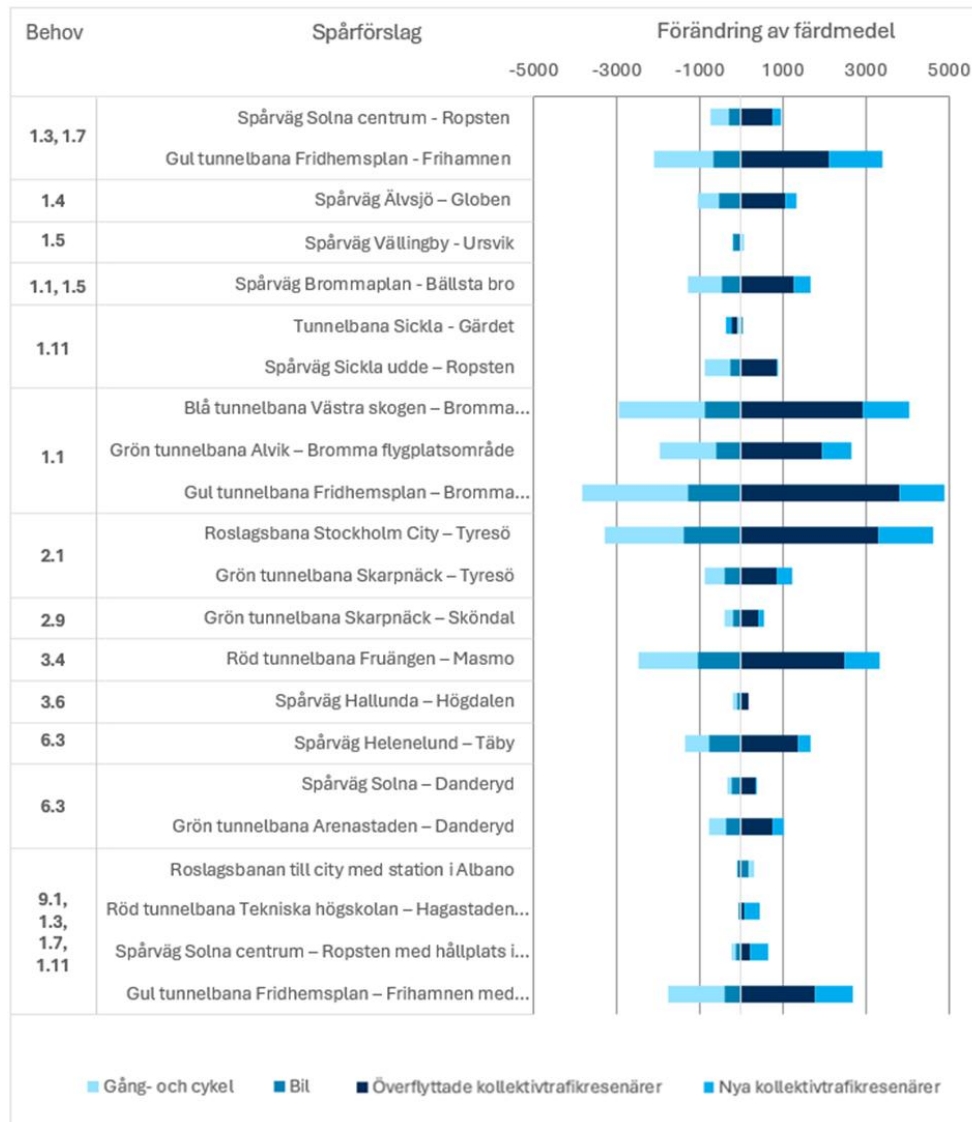
Figur 1 Sammanställning av spårförslagets påverkan på färdmedelsandelen (kollektivtrafikresor och bilresor)

Figuren nedan visar samma resultat som ovan med en annan skala och med utgångsläget (JA) markerat i grått. Figuren visar mycket små variationer i kollektivtrafikandel mellan de olika förslagen.



Figur 2 Sammanställning av spårförslagens påverkan på färdmedelsandelen (kollektivtrafikresor och bilresor) i relation till Jämförelsealternativet (JA)

Nedanstående figur visar hur färdmedelsvalen kan komma att förändras om respektive spårförslag genomförs. Resandet redovisas på dygnsnivå och anger den totala förändringen av Stockholmsregionens bil-, gång- och cykel- samt kollektivtrafikresande. Förslagen och den tillgänglighetsförbättring de medför leder till att nya resor genomförs och även denna förändring redovisas i figuren.



Figur 3 Sammanställning av hur val av färdmedel förväntas påverkas om spårförslaget genomförs

De första figurerna visar på en låg förändring i kollektivtrafikandel på regionnivå. Ovan figur visar att det inom de studerade stråken sker resande i

olika utsträckning. På vänster sida redovisas var de tillkommande resenärerna kommer ifrån (Gång, cykel och bil) och höger sida visar antalet kollektivtrafikresandet per dygn för respektive förslag. För kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna är minskningen av bilresande relevant (Bil, mörkare blå stapel oftast till vänster) där en större stapel indikerar ett mer omfattande minskande (ökande om till höger) av bilresor.

2.2 Mål om avlastning av befintligt system

Om ett nytt spårförslag genomförs, är målet att det ska avlasta det befintliga kollektivtrafiksystemet och inte ge negativa konsekvenser på andra kollektivtrafikrelationer. Figur 4 visar en bedömning av hur respektive spårförslag påverkar det övriga kollektivtrafiksystemet om det genomförs. Utvärderingen, som grundas i genomförda trafikanalyser, har gjorts utifrån om det nya förslaget minskar trängsel på sträckan eller attraherar resenärer från andra kollektivtrafikrelationer. Det kan också handla om avlastning av vägnätet eller en minskad belastning i en stor bytespunkt.

Utvärderingen har gjorts i en fyrgradig skala:

-  Förslaget bidrar till en tydlig avlastning på andra delar av kollektivtrafiksystemet
-  Förslaget bidrar till en mindre avlastning på andra delar av kollektivtrafiksystemet
-  Förslaget ger inget bidrag till avlastning på andra delar av kollektivtrafiksystemet
-  Förslaget bidrar till en ökad belastning på andra delar av kollektivtrafiksystemet

I kapitel 3 redovisas korta motiv till utvärderingen samt vilka delar av systemet som får avlastning alternativt belastas.

Behov	Förslag	Bedömning
1.3 och 1.7	Spårväg Solna centrum - Ropsten	
	Gul tunnelbana Fridhemsplan - Frihamnen.	
1.4	Spårväg Älvsjö - Globen	
1.5	Spårväg Vällingby - Ursvik	
1.5 och 1.1	Spårväg Brommaplan - Bällsta bro	
1.11	Tunnelbana Sickla - Gärdet	
	Spårväg Sickla udde - Ropsten	
1.1	Blå tunnelbana Västra skogen - Bromma flygplatsområde	
	Grön tunnelbana Alvik- Bromma flygplatsområde	
	Gul tunnelbana Fridhemsplan - Bromma flygplatsområde	
2.1	Roslagsbana Stockholm City - Tyresö	
	Grön tunnelbana Skarpnäck - Tyresö	
2.9	Grön tunnelbana Skarpnäck - Sköndal	
3.4	Röd tunnelbana Fruängen - Masmo	
3.6	Spårväg Hallunda- Högdalen	
6.3	Spårväg Helenelund - Täby	
	Spårväg Solna-Danderyd	
	Grön tunnelbana Arenastaden - Danderyd	
9.1, 1.3, 1.7	Roslagsbanan till city med station i Albano	
	Röd tunnelbana Tekniska högskolan - Hagastaden med station i Albano	
	Spårväg Solna - Ropsten med hållplats i Albano	
	Gul tunnelbana Fridhemsplan - Frihamnen med station i Albano	

Figur 4. Sammanställning av i vilken grad målet om avlastning av befintligt system uppfylls om spårförslaget genomförs.

Tillkommande spårinfrastruktur bör i regel inte försämra trängselsituationen i kollektivtrafiksystemet. I fallet 1.1 Grön tunnelbana till Alvik – Bromma flygplatsområde innebär en gren vid Alvik konsekvenser på befintlig bana som ökar trängseln. För vissa behov är trängsel inte en drivande brist vilket medför

att trängselsituationen inte heller förbättras. Samtliga värderingar motiveras kort i kapitel 3.

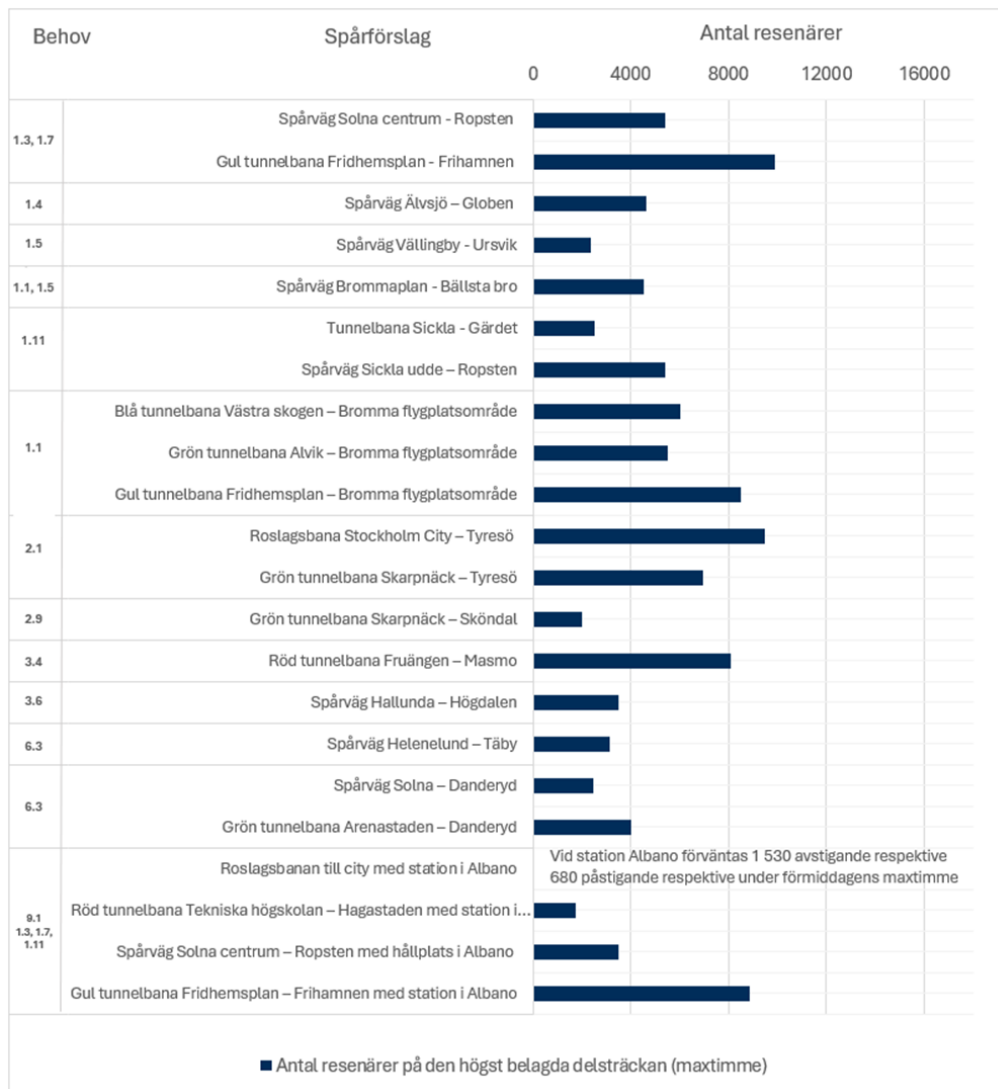
2.3 Resande

I kollektivtrafikplan 2050 redovisas målstandarder för kapacitet (resande/timme) som är lämpliga för olika trafikkoncept inom Stockholms kollektivtrafik. Nedanstående tabell redovisar det spann som respektive trafikkoncept bedöms vara lämpligt för.

Trafikkoncept	Kapacitet (Resenärer/timme)
Roslagsbana	2 400-13 800
Tunnelbana	4 200-21 600
Spårväg	1 600-5 600
Buss ²	480-1 200

Analysen av spårförslagens förväntade resande har gjorts genom att plocka ut data från de simuleringar som genomförts inom uppdraget. Tabellen nedan visar förväntat resande för respektive spårförslag på den delsträcka med flest resenärer under förmiddagens maxtimme. För Roslagsbanan till city med ny station i Albano redovisas enbart antal av- och påstigande vid station Albano under maxtimmen. Detta beror på att förslaget endast innebär en förändring av den planerade utbyggnaden för Roslagsbanan och ingen ”ny” spårinfrastruktur.

² Kapacitet för en enskild busslinje

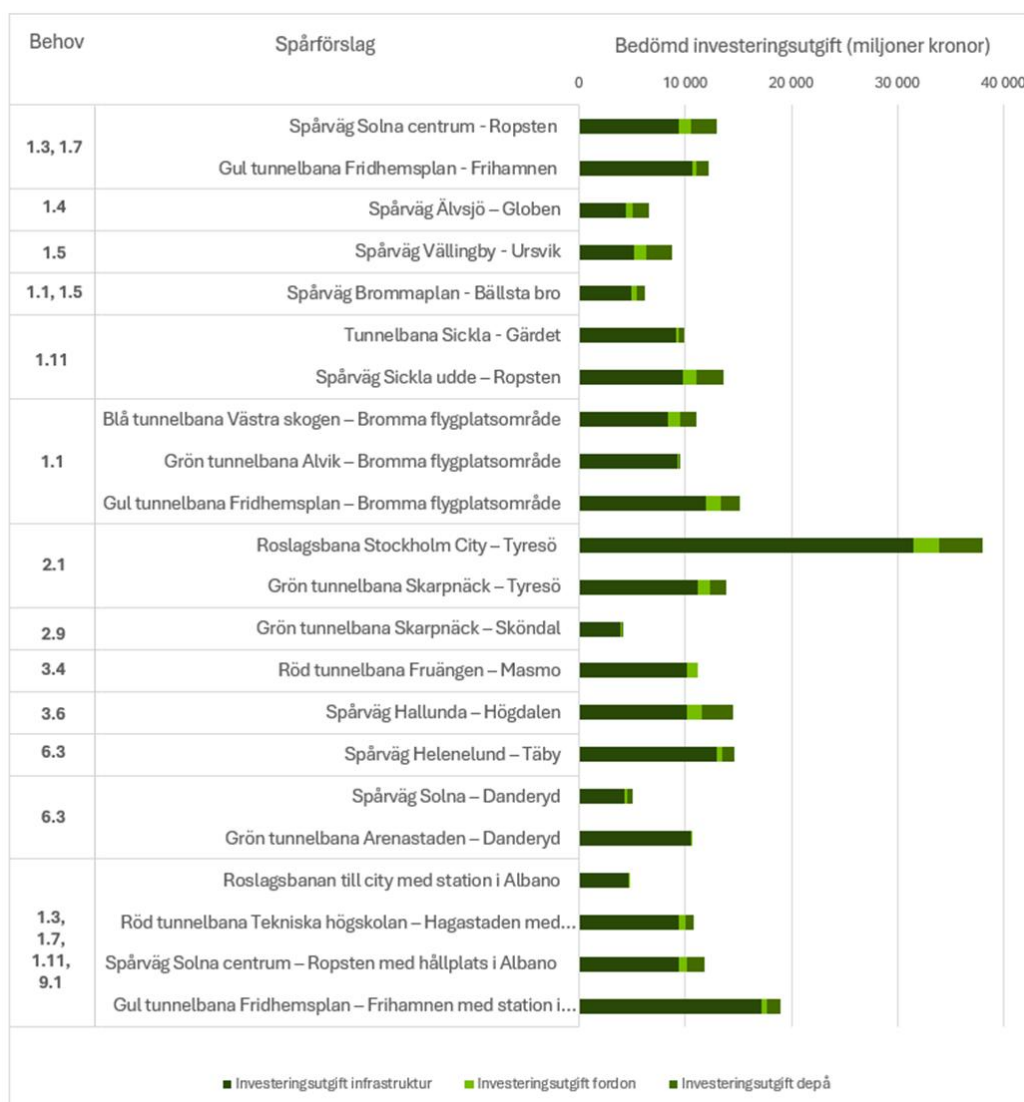


Figur 5. Sammanställning av antal resenärer på den högst belastade sträckan på tillkommande infrastruktur under maxtimmen för respektive förslag.

Antalet resenärer på den högst belastade sträckan ger en indikation på vilken kollektivtrafikkapacitet som kan behövas eller vara lämplig i ett stråk. Antalet resenärer kan relateras till sammanställningen över trafikkoncept från Kollektivtrafikplan 2050 som gjorts ovan och den kapacitet koncepten erbjuder.

2.4 Investeringsutgift

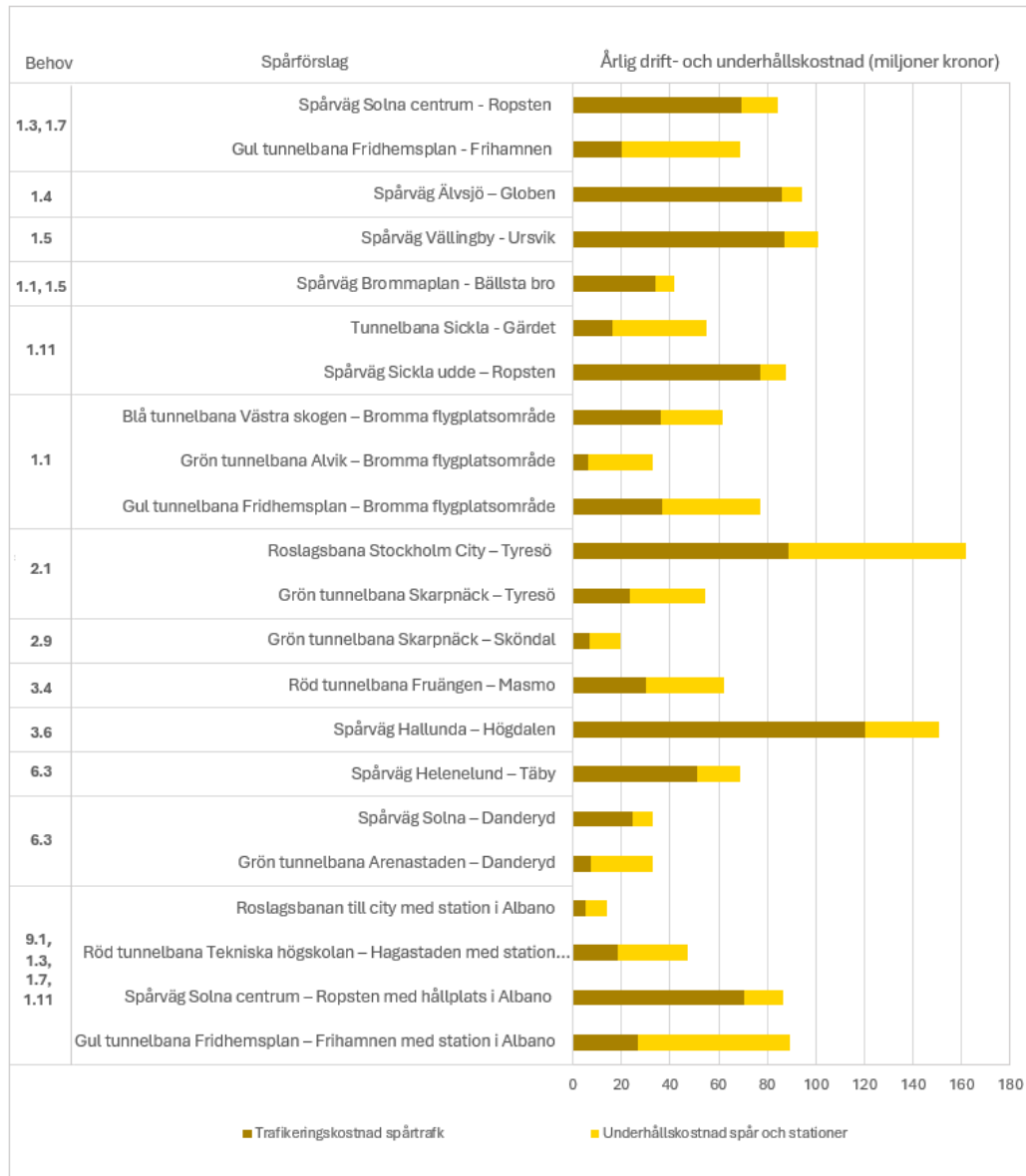
Nedanstående sammanställning, Figur 6, redovisar respektive spårförslags bedömda utgift för utbyggnad av spårinfrastruktur samt nödvändiga investeringar i depå- och uppställningskapacitet samt inköpskostnad för de fordon som förslaget medför.



Figur 6. Sammanställning av varje spårförslags investeringsutgift för infrastruktur samt depå- och fordonsinvesteringar.

2.5 Drift- och underhållskostnad

Figur 7 nedan redovisar den årliga driftkostnaden som förväntas uppstå för spårförslagen. Redovisningen är uppdelad på kostnad för att bedriva spårtrafiken samt underhållskostnad för att underhålla spårinfrastruktur och stationer.

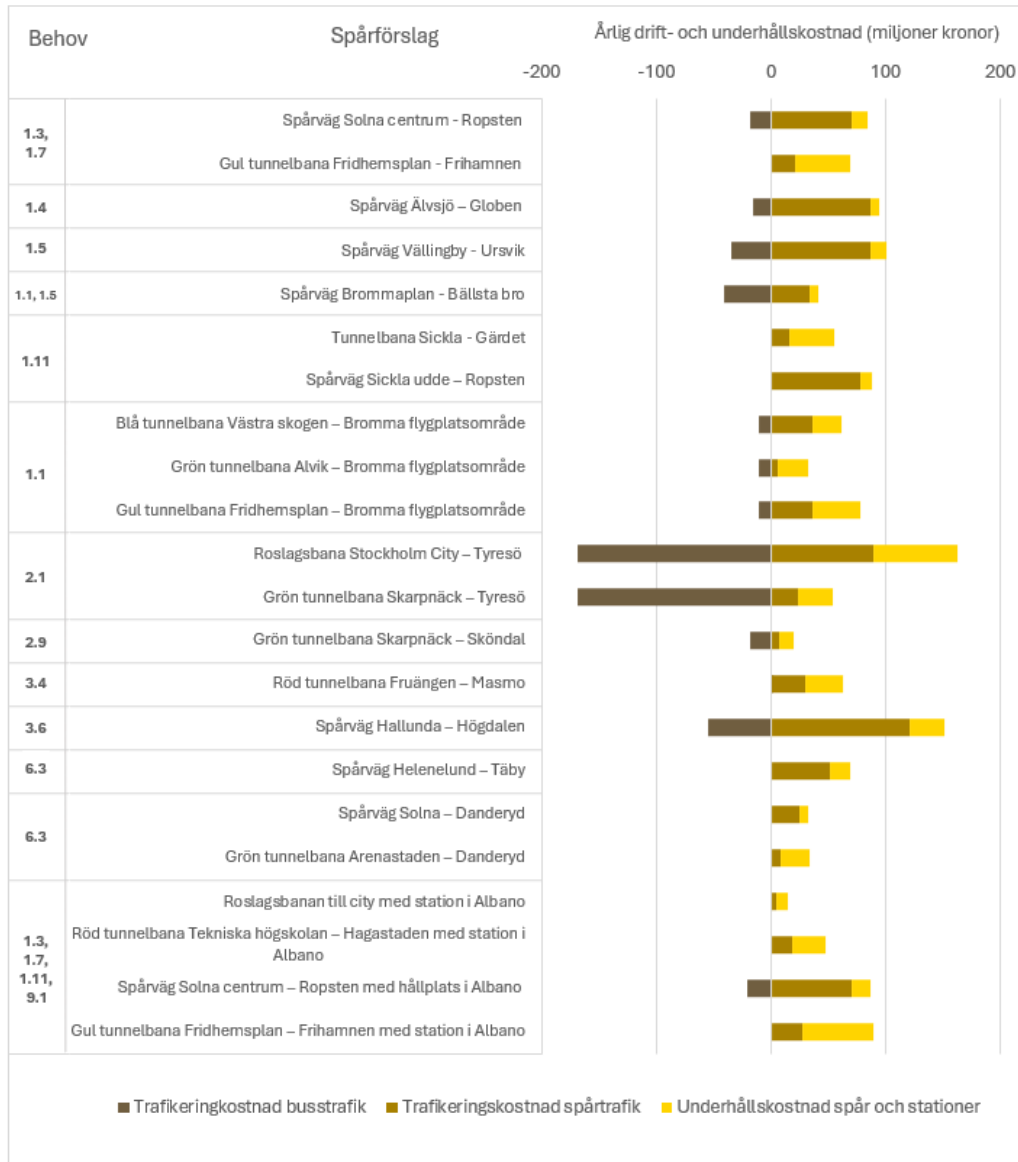


Figur 7. Sammanställning av spårförslagets årliga driftskostnad fördelad på kostnad för att bedriva spårtrafik samt underhållskostnad för spårinfrastruktur och stationer.

Trafikförvaltningen

PM
2026-03-30
VersionÄrende/Dok. id.
TN 2023-0666Infosäk. klass
K1 (Öppen)

I Figur 8 illustreras hur den årliga driftskostnaden påverkas om spårförslaget ersätter busstrafik i motsvarande relation. Samtliga spårförslag har potential att ersätta busstrafik. I vissa fall är det tydligt vilka busslinjer som kan utgå om spårförslaget förverkligas, i andra fall är det mindre uppenbart. I nedanstående sammanställning redovisas enbart effekten av indragen busstrafik för de förslag där det är uppenbart vilken busstrafik som kan ersättas men är inget utredningen fördjupat.



Figur 8. Sammanställning av spårförslagets årliga driftskostnad fördelad på kostnad för att bedriva spårtrafik, underhållskostnad för spårinfrastruktur och stationer samt minskad trafikeringskostnad om busstrafiken ersätts.

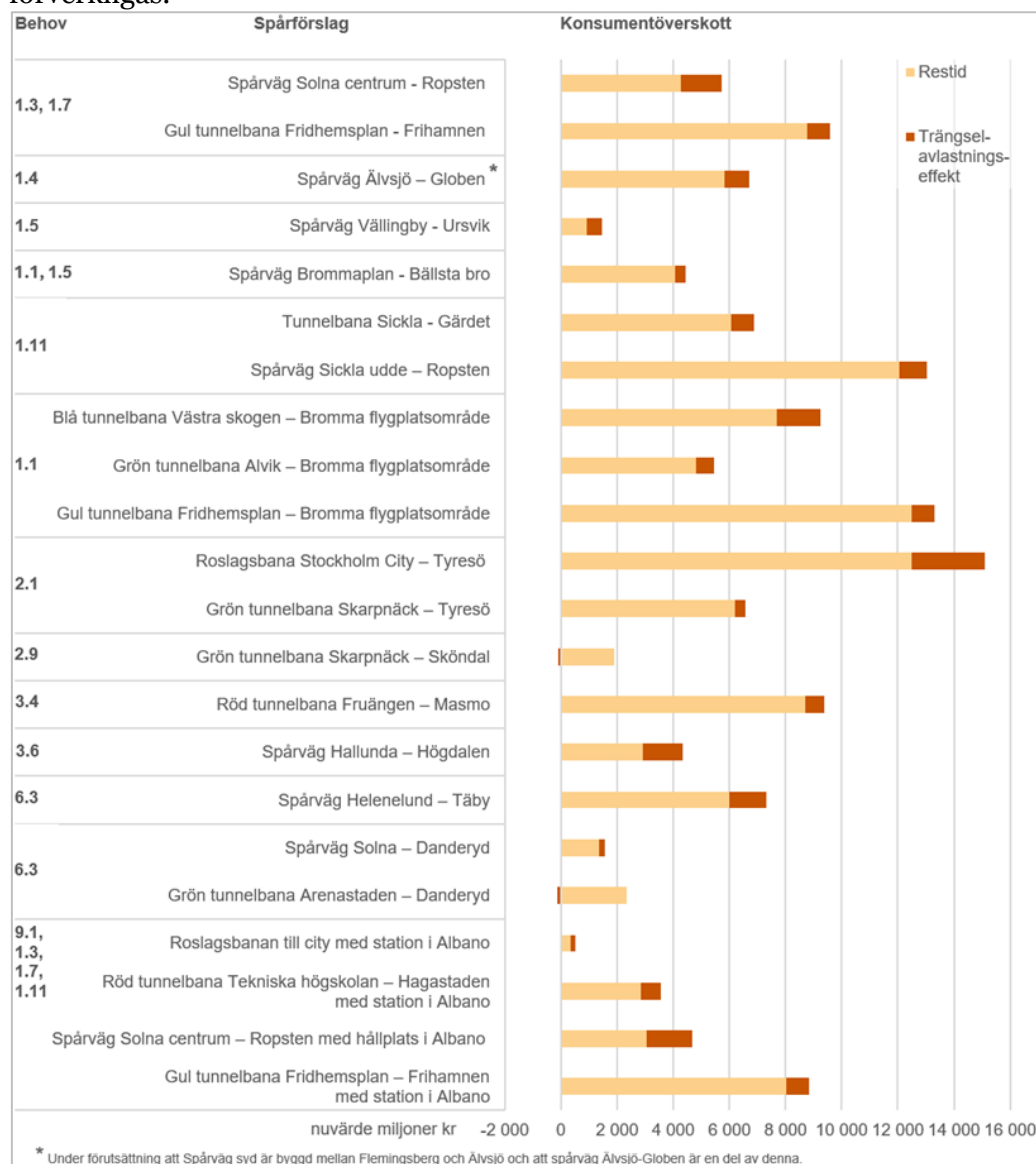
2.6 Samhällsekonomisk nytta

De samhällsekonomiska kalkylposter som redovisas i följande avsnitt avser konsumentöverskott och producentöverskott. I de fall en åtgärd leder till minskad restid innebär tidsvinsten en nytta för resenären som, via ett tidsvärde, kan omvandlas till pengar. Även resenärer som upplever minskad trängsel ombord på fordon får en nytta som går att värdera ekonomiskt. Dessa poster redovisas som ett så kallat konsumentöverskott.

Effekter som påverkar trafikutövarens driftsekonomi i form av trafikeringskostnader, drift- och underhållskostnader av spår, stationer och depåer redovisas som ett så kallat producentöverskott.

2.6.1 Konsumentöverskott

Nedanstående Figur 9 redovisar den restidsnytta och den trängselavlastningseffekt som förväntas uppstå om respektive spårförslag förverkligas.



Figur 9. Sammanställning av respektive förslags restidsnytta och trängselavlastningseffekt

2.6.2 Producentöverskott

I Figur 10 nedan redovisas hur producentöverskottet påverkas av spårförslagen. Negativa värden indikerar att driften av spårtrafiken kostar mer än den besparing som busstrafiken ger och de samlade biljettintäkterna som förslaget innebär. Motsatt resonemang gäller för ett positivt producentöverskott.

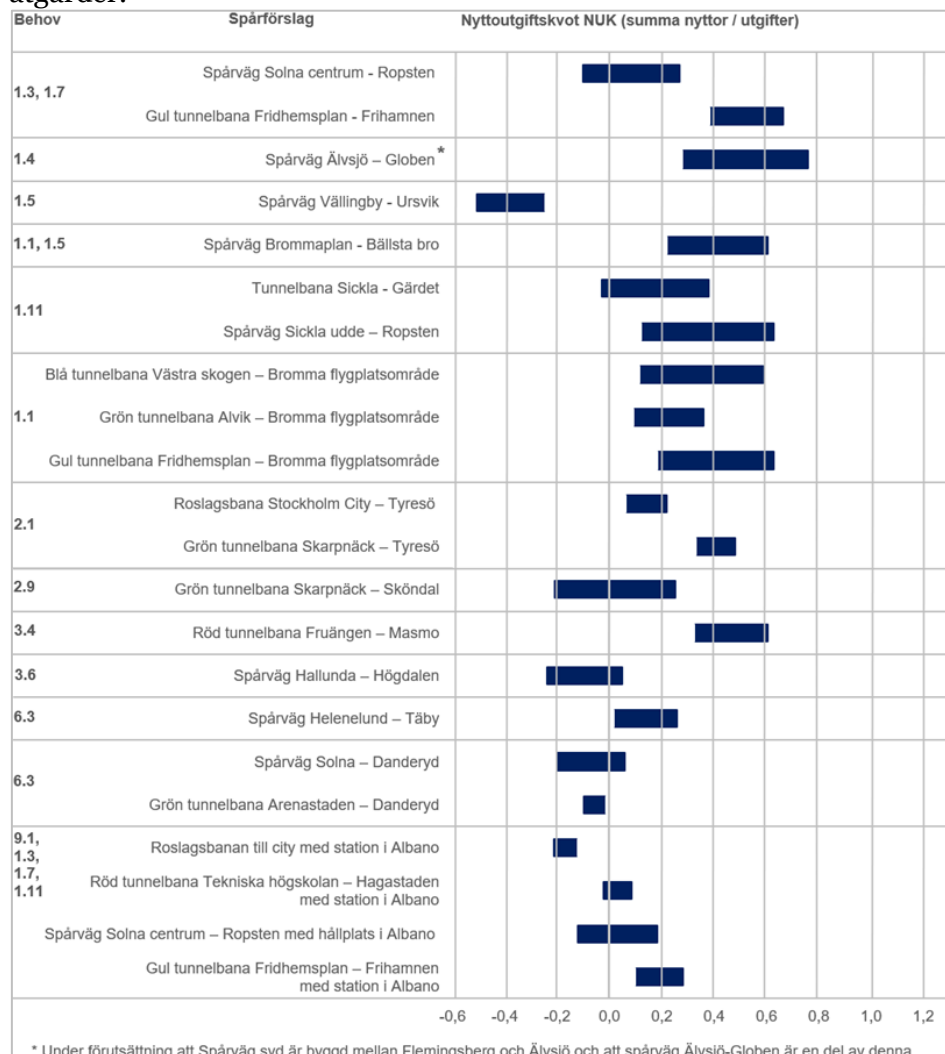


Figur 10. Sammanställning av spårförslagets producentöverkott.

2.7 Utgift i förhållande till nytta (NUK)

I figur 11 nedan illustrerar samtliga effekter och utgifter i ett gemensamt diagram. För att ett förslag skall betraktas som samhällsekonomiskt lönsamt krävs att nyttoutgiftskvoten (NUK) överstiger 1,0. Vid $NUK = 1,0$ får samhället tillbaka de utgifter som satsats i förslaget. Om NUK understiger 1 kommer samhället i de flesta fall att få tillbaka en del av de satsade medlen.

NUK kan dock i vissa fall bli negativ, det vill säga under 0, vilket innebär att samhället kommer förlora samtliga av de satsade medlen men även dra på sig negativa nyttor. Detta kan inträffa även om det finns positiva restidsnyttor till följd av den skattefinansieringskostnad som alltid följer med skattefinansierade åtgärder.



Figur 11 Sammanställning av spann för nyttoutgiftskvoten, NUK, för respektive förslag.

3 Underlag - Mål om avlastning av befintligt system

Detta kapitel är en utveckling av utvärderingen som redovisats i kapitel 2.2 och innehåller en motivering till måluppfyllnadsvärdena.

Behov	Förslag	Målupp-fyllnad	Motivering
Behov av ökad kapacitet för kollektivtrafiklösningar för tvärresande i norra innerstaden (1.3) och Restids- och kapacitetsbrister för stombusslinjer 4, 5, 6 (1.7)	Spårväg Solna centrum - Ropsten		Löser kapacitetsbristen för busslinje 6 och avlastar Röd linje mot Ropsten. Förslaget riskerar att skapa framkomlighetsproblem för linje 4.
	Gul tunnelbana Fridhemsplan - Frihamnen.		Önskvärd avlastning för linje 4, 5 och 6 samt Röd linje söderifrån mot Ropsten. Bidrar till ett robustare kollektivtrafiksystem genom centrala Stockholm.
Förbättra en låg kollektivtrafikandel samt bristande kollektivtrafikförbindelser för tvärresande i Söderort samt mellan Nacka och Söderort (1.4)	Spårväg Älvsjö - Globen		Liten avlastning på Röd linje mellan Hallunda och Skärholmen, samt på Tvärbanan mellan Liljeholmen och Gullmarsplan.
Öka kollektivtrafikandelen och förbättra förbindelser för tvärresande mellan Västerort och Kista/Sollentuna (1.5)	Spårväg Vällingby - Ursvik		Lokala avlastningar, ger marginell effekt på kollektivtrafiksystemet i västerort.
Öka kollektivtrafikandelen och förbättra förbindelser för tvärresande mellan Västerort mot Solna, Sundbyberg och Sollentuna (1.5) och Bromma flygfält omvandlas till ny stadsdel vilket skulle medföra att det nya området samt närliggande områden behöver förses med kapacitetsstark kollektivtrafik (1.1)	Spårväg Brommaplan - Bällsta bro		Främst lokala avlastningar på bussnätet till och från Bromma flygplatsområde
Restids- och kapacitetsbrister mellan Sickla och Norra Djurgårdsstaden samt områden	Tunnelbana Sickla - Gärdet		Lokala avlastningar för busstrafik mellan City och Norra Djurgårdsstaden. Marginell effekt på systemet i stort.

Behov	Förslag	Målupp-fyllnad	Motivering
som ligger i anslutning till dessa (1.11)	Spårväg Sickla udde – Ropsten		En mindre avlastning på Röd och Grön linje söderifrån mot Östermalm och Norra Djurgårdsstaden. Liten avlastning på T-centralen.
Bromma flygfält omvandlas till ny stadsdel vilket skulle medföra att det nya området samt närliggande områden behöver förses med kapacitetsstark kollektivtrafik (1.11)	Blå tunnelbana Västra skogen - Bromma flygplatsområde		Ingen avlastning av befintligt system. Riskerar att på sikt öka trängsel på Blå linje.
	Grön tunnelbana Alvik- Bromma flygplatsområde		Ökad belastning på Grön linje väster om T-centralen.
	Gul tunnelbana Fridhemsplan - Bromma flygplatsområde		Mindre avlastning på Grön och Blå linje samt även en önskvärd avlastning på tvärbanan. Blå linje får ökad belastning norr om Västra Skogen.
Öka kapaciteten och minska restiden mellan Tyresö, dess närområden och centrala Stockholm. (2.1)	Roslagsbana Stockholm City – Tyresö		Avlastar väg 73 och bytespunkt Gullmarsplan.
	Grön tunnelbana Skarpnäck – Tyresö		Avlastar väg 73 och Gullmarsplan. Ger troligen trängsel på Grön linje Skarpnäckgrenen som kan hanteras med ökad turtäthet.
Öka kapacitet för resande mellan Sköndal och centrala Stockholm (2.9)	Grön tunnelbana Skarpnäck – Sköndal		Avlastar väg 73 och Gullmarsplan. Ger troligen trängsel på Grön linje Skarpnäckgrenen som kan hanteras med ökad turtäthet.
Restidsbrist mellan Skärholmen, Norsborg, Alby, Kungens kurva, Norra Botkyrka in mot City (3.4)	Röd tunnelbana Fruängen – Masmö		Önskad avlastning av Norsborgsgrenen på Röd linje från Skärholmen mot T-centralen.
Åtgärda kapacitetsbristen i stråket Botkyrka - Flemingsberg – Högdalen (3.6)	Spårväg Hallunda-Högdalen		Löser kapacitetsbristen för busslinje 172. Spårvägen ger oönskad belastningseffekt i tunnelbanenätet då Norsborgsgrenen får högre belastning och Blå linje norrut från Högdalen får lägre belastning.
Öka kollektivtrafikandelen i resandet mellan Täby och Sollentuna, Kista, Solna och Sundbyberg (6.3)	Spårväg Helenelund – Täby		Mindre avlastning av såväl buss som Roslagsbanan.

Trafikförvaltningen

 PM
 2026-03-30
 Version

 Ärende/Dok. id.
 TN 2023-0666

 Infosäk. klass
 K1 (Öppen)

Behov	Förslag	Målupp-fyllnad	Motivering
Öka kollektivtrafikandelen i resandet mellan Nordostsektorn och Sollentuna, Kista, Solna och Sundbyberg (6.3)	Spårväg Solna-Danderyd		Förslaget avlastar inte system i behov av avlastning
	Grön tunnelbana Arenastaden – Danderyd		Förslaget avlastar inte system i behov av avlastning
Stärk den östvästliga kopplingen mellan det tre universitetsområdena samt Albano och åtgärda restidsbristen för resor till och från Albano (9.1) Öka kapacitet för kollektivtrafiklösningar för tvärresande i norra innerstaden (1.3) Åtgärda restids- och kapacitetsbrister för stombusslinjer 4, 5, 6 (1.7) Åtgärda restids- och kapacitetsbristen mellan Sickla och Norra Djurgårdsstaden samt områden som ligger i anslutning till dessa (1.11)	Roslagsbanan till city med station i Albano		Mindre avlastning på enskild busslinje
	Röd tunnelbana Tekniska högskolan - Hagastaden med station i Albano		Mindre avlastning på enskild busslinje
	Spårväg Solna - Ropsten med hållplats i Albano		Löser kapacitetsbristen för busslinje 6 och avlastar Röd linje mot Ropsten.
	Gul tunnelbana Fridhemsplan – Frihamnen med station i Albano		Önskvärd avlastning för linje 4, 5 och 6 samt Röd linje söderifrån mot Ropsten. Bidrar till ett robustare kollektivtrafiksystem genom centrala Stockholm.