

GENOMFÖRANDEPLAN

Expressbusslinje E Vällingby C – Sundbyberg – Solna - Hagaplan

Version 1.0



Förord

Genomförandeplanen för Expressbusslinje E har tagits fram mellan november 2025 och februari 2026. Framtagandet har skett i samverkan mellan Solna stad, Stockholms stad, Sundbybergs kommun och Trafikförvaltningen Region Stockholm inom ramen för projektet ÅVS Expressbuss 2030.

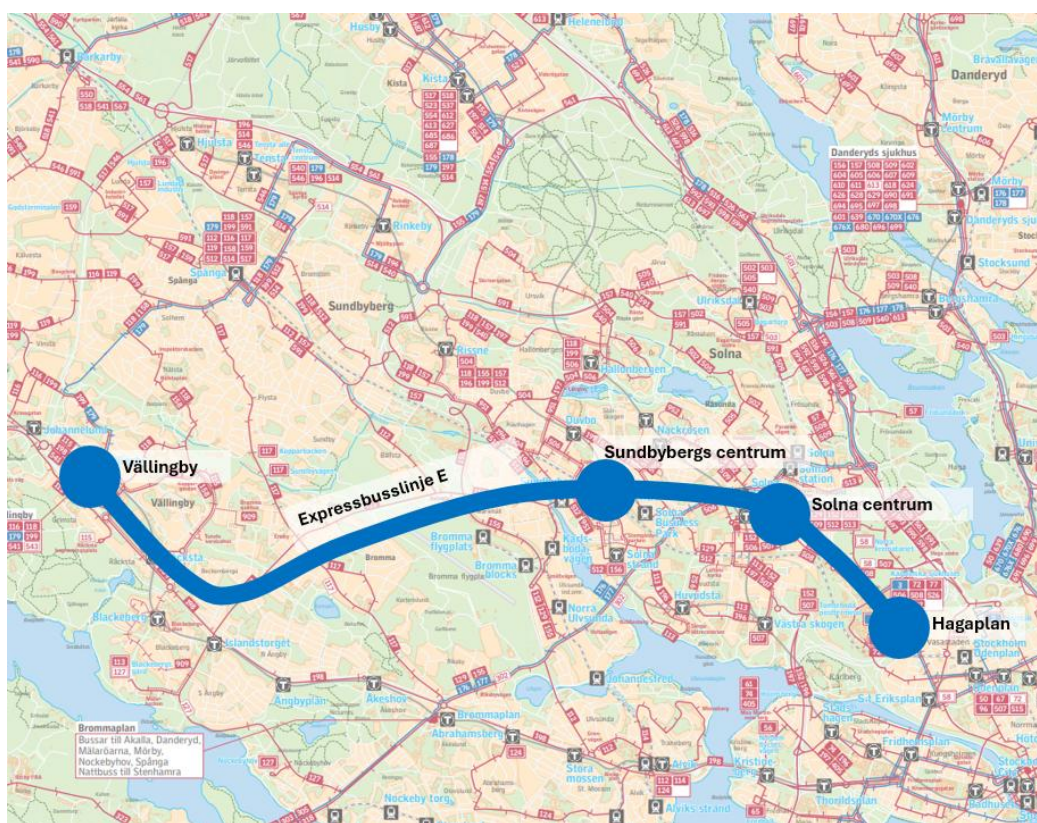
Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	5
1 Inledning.....	6
1.1 ÅVS Expressbuss 2030.....	6
1.2 T-REX.....	6
1.3 Ansvar och roller	6
1.4 Arbetsprocess	7
2 Expressbusslinje E	8
2.1 Expressbusslinje E Vällingby C - Sundbyberg - Solna - Hagaplan	8
2.2 Effektbedömning	8
3 Genomförandeplan expressbusslinje E	10
3.1 Syfte, mål och ansvar för genomförandeplanen.....	10
3.2 Genomförandeplanens uppföljning	11
3.3 Omfattning	11
3.4 Framkomlighetsåtgärder som ingår i genomförandeplanen	12
3.5 Etappvis utveckling av trafiken	14
3.6 Uppskattad kostnad.....	16
3.7 Genomförandematrix	16
3.8 Identifierade risker och beroenden att bevaka.....	18

Sammanfattning

Genomförandeplanen är resultatet av ett samverkansarbete mellan Solna stad, Stockholms stad, Sundbybergs kommun och Trafikförvaltningen Region Stockholm för att verka för införandet av Expresslinje E mellan Vällingby C och Hagaplan. Arbetet är del av ÅVS Expressbuss 2030 som säkerställer framdriften av Expressbussinförande inom Region Stockholm.

Utgångspunkten för detta arbete är linjestudien för Expressbusslinje E Vällingby C – Sundbyberg – Solna – Hagaplan. Genomförandeplanen konkretiserar linjestudien med trafikeringsetapper tillsammans med en grov tidplan för genomförande av de framtagna åtgärderna för att uppnå expressbusstandard. Genomförandeplanen tydliggör även samverkansformen för det fortsatta gemensamma arbetet.



Figur 1 Expressbusslinje E:s föreslagna sträckning enligt linjestudien

1 Inledning

1.1 ÅVS Expressbuss 2030

Trafikförvaltningen driver och finansierar tillsammans med Trafikverket projektet ÅVS Expressbuss 2030 (tidigare ÅVS förbättrad framkomlighet i stomlinjenätet). Arbetet utgår från det linjenät och de åtgärdsförslag som beskrivs i Kollektivtrafikplan 2050 och avgränsas till studier av befintliga och framtida tvärgående och radiella expressbusslinjer.

Syftet med projektet är att skapa förutsättningar för länets planeringsaktörer att tillsammans bidra till en utveckling av dessa linjer och därmed realisera Kollektivtrafikplanens intentioner samt möta uppsatta mål i RUFS 2050 och länets trafikförsörjningsprogram.

1.2 T-REX

Den tvärgående och radiella expressbusstrafiken (T-REX) är en del av länets stomtrafik och ska enligt Kollektivtrafikplan 2050, på motsvarande sätt som för spårtrafik, vara strukturerande för bebyggelse och ortsutveckling samt erbjuda snabba och pålitliga resor för stora resenärsflöden med hög efterfrågan under hela dagen. Med stärkta tvärkopplingar avlastas det radiella spårnätet, de regionala stadskärnornas upptagningsområde utökas och kollektivtrafiken blir ett mer konkurrenskraftigt alternativ till bilen i flera tunga bilstråk.

1.3 Ansvar och roller

Ansvar för att utveckla länets tvärgående och radiella expressbusslinjer är idag delat mellan Region Stockholm i rollen som regional kollektivtrafikmyndighet och kommunerna och Trafikverket i rollen som väghållare. Av den anledningen har ÅVS Expressbuss 2030 etablerats som ett samverkansprojekt. Utgångspunkten efter avslutad studie är att trafikförvaltningen genomför och bekostar trafikering medan väghållarna genomför och bekostar åtgärder i väginfrastrukturen. De gemensamma ambitionerna formaliseras i en genomförandeplan med tillhörande avsiktsförklaring innan studien avslutas.

Detta dokument avser genomförandeplanen för Expressbusslinje E Vällingby C – Sundbyberg – Solna – Hagaplan och utgör grund för upprättad avsiktsförklaring.

1.4 Arbetsprocess

Ett utredningsarbete för att identifiera åtgärder som kan genomföras för att uppnå expressbusstandard har bedrivits i nära samverkan mellan parterna inom ramen för Linjestudie E under 2023-2025. I arbetsgrupp och styrgrupp deltog representanter från Solna stad, Stockholms stad, Sundbybergs kommun och Trafikförvaltningen. I styrgruppen deltog utöver tidigare nämnda även representant från Trafikverket.

Efter avslutad linjestudie tog arbetet med genomförandeplanen vid under perioden november 2025 – februari 2026. Åtgärderna som pekades ut i stråkstudien ligger till grund för genomförandeplanen och arbetet har bedrivits av representanter från Solna stad, Stockholms stad, Sundbybergs kommun och Trafikförvaltningen. Arbetsgruppen har gemensamt tagit fram innehållet i planen som därefter har godkänts av styrgruppen. Därefter har ett internt förankringsarbete inför beslut hos respektive aktör pågått under våren 2026.

2 Expressbusslinje E

2.1 Expressbusslinje E Vällingby C - Sundbyberg - Solna - Hagaplan

Expressbusslinje E är en helt ny tvärgående expressbusslinje som planeras införas på sträckan Vällingby - Sundbyberg - Solna - Hagaplan. Linjen finns med som utpekad åtgärd i Kollektivtrafikplan 2050 och berör stora pågående och framtida utvecklingsområden i Hagastaden, Solna, Sundbyberg, Mariehäll, Bällsta och Bromma flygplats. Linjens införande bidrar till att avlasta ett vägnät med mycket trängsel samtidigt som det skapas kortare restider i ett antal relationer längs stråket, inte minst till och från Sundbyberg, Solna C och Karolinska.

Linjen ska i framtiden vara möjlig att förlänga västerut till Hässelby Villastad/Åkermytan (inte del av denna genomförandeplan).

De projektspecifika målen för Expressbusslinje E är:

 <p>Mål 1: Utveckla tillgängligheten mellan västerort och verksamheter i Sundbyberg och Solna genom att skapa attraktiva resmöjligheter i det halvcentrala bandet Hässelby-Vällingby-Sundbyberg-Solna</p>	 <p>Mål 2: Bidra till mer effektivt utnyttjande av transportsystemet genom överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik längs Bällstavägen och Frösundaleden, genom att avlasta centrala delar av tunnelbanans gröna linje och genom resurseffektivt nyttjande av bytespunkter, bussterminaler och befintlig kollektivtrafik</p>	 <p>Mål 3: Stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft och marknadsandel genom attraktiva, pålitliga och konkurrenskraftiga restider och infrastruktur som bidrar till minskat resande med bil i det halvcentrala bandet Hässelby-Vällingby-Sundbyberg-Solna</p>	 <p>Mål 4: Bidra till en mer hållbar bebyggelse-utveckling längs stråket Hässelby - Vällingby - Sundbyberg-Solna genom att utveckla goda kollektivtrafiklägen för ny bebyggelse och nya verksamheter.</p>
---	---	---	--

2.2 Effektbedömning

Linje E ökar tillgängligheten i stråket

Sammantaget visar analyserna att Expressbusslinje E har stor potential att bli en attraktiv tvärgående bussförbindelse i stråket Vällingby-Sundbyberg-Solna-Hagastaden. Analyserna visar på ett starkt resande och stora restidsnyttor. Framkomlighetsåtgärderna ger kortare restider, förbättrad pålitlighet och tillförlitlighet i trafiken.

De föreslagna åtgärderna längs linje E ger en sammanlagd restidsvinst på omkring 5 minuter i respektive riktning under förmiddagens maxtimme. Förutom kortare restider bidrar åtgärderna även till att restidsvariationen längs linjen minskar vilket ger pålitligare trafik och bättre kapacitetssituation i bussarna

För linje E visar prognoserna på totalt ca 29 000 resor per dygn år 2030 med ett trafikupplägg med 7,5 minuters trafik.

Ett effektivare transportsystem

Införande av linje E och de förslagna framkomlighetsåtgärderna innebär ett mer effektivt utnyttjande av transportsystemet. Expressbusslinjen är kapacitetsstark och yteffektiv. Genom att bli ett mer attraktivt val för resenärerna finns potential till överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik.

Ökat resande på expressbusslinjen bedöms ge värdefull avlastning av radiella kollektivtrafikstråk. Expressbusslinje E med framkomlighetsåtgärder bidrar positivt till en överflyttning av radiella skaftresor främst längs tunnelbanans gröna linje till och från Vällingby samt blåa linjen till och från Solna. Tvärbanan avlastas främst i riktning mot Sundbyberg.

Samhällsekonomiskt bedöms trafikförändringen i kombination med framkomlighetsåtgärderna vara positiv. Det bedöms även vara möjligt att genomföra trafikförändringen i princip kostnadsneutralt förutsatt att föreslagna framkomlighetsåtgärder kommer på plats.

Restidsvinsterna för kollektivtrafikresenärer (+435 timmar under maxtimmen) överstiger de restidsförluster som uppstår för bilresenärer (-143 timmar under maxtimmen).

Bidrag till hållbar stadsutveckling

Linje E tillför kapacitet i kollektivtrafiksystemet som kan bidra till att ta hand om det resande som följer av planerad bebyggelse i stråket. God tillgång till kollektivtrafik ökar attraktionskraften att bygga bostäder samt ger förutsättningar för ett mer hållbart resande.

3 Genomförandeplan expressbusslinje E

3.1 Syfte, mål och ansvar för genomförandeplanen

För att möjliggöra införandet av expressbusslinjen behöver framkomligheten på sträckan uppnå expressbusstandard i takt med att trafiken utvecklas (se Kollektivtrafikplan 2050).

Detta innebär att respektive väghållare efter avslutat utredningsarbete svarar för vidare utredning, projektering och byggnation av framkomlighetsåtgärderna och att trafikförvaltningen handlar upp trafiken. Inom ramen för framkomlighetsåtgärderna inkluderas även åtgärder som förbättrar tillgängligheten (t.ex. hållplatser och vägar till hållplatser). Respektive part ansvarar för att teckna de avtal som krävs för att nå genomförande.

Det ställer i sin tur krav på samverkan och samordnad planering. Genomförandeplanen skapar förutsättningarna för detta och bidrar till ökad förståelse för varandras planeringsförutsättningar och en samordning av varandras olika interna processer. Mer konkret ska genomförandeplanen redovisa när linjen kan införas och när den kan utvecklas med högre turtäthet i relation till genomförandet av identifierade åtgärder.

Sambandet mellan genomförandet av åtgärder och införandet av linjen är av central betydelse för att väghållarna ska kunna motivera sina respektive investeringsbehov och för att trafikförvaltningen ska kunna budgetera för införandet av eller ökad turtäthet för linjen.

Genomförandeplanen för Expressbusslinje E Vällingby C – Sundbyberg – Solna – Hagaplan utgör därför en mellan parterna gemensam plan som syftar till att konkretisera och samordna parternas olika åtgärdsåtaganden längs den utredda linjen över tid.

Syfte med genomförandeplanen

Genomförandeplanen för Expressbusslinje E redovisar när och av vem de rekommenderade åtgärderna som studien resulterat i behöver genomföras och samordnas utifrån vid tidpunkten kända förutsättningar.

Då genomförandet av åtgärder och förändrad trafik behöver ske successivt under ett antal år redovisas även hur planen ska förvaltas och följas upp samt hur troliga förändringar ska hanteras längs vägen, detta regleras i tillhörande avsiktsförklaring.

Målsättningen när genomförandeplanen är verkställd är att:

- Expressbusslinjen ska införas på sträckan
- Erforderliga framkomlighetsåtgärder längs linjen ska vara genomförda.

Ansvar för genomförandeplanen:

- Trafikförvaltningen ansvarar för att samordna och följa upp arbetet med genomförandeplanen över tid.
- Respektive part ansvarar självständigt för att realisera genomförandeplanens intentioner.

3.2 Genomförandeplanens uppföljning

Minst en gång per år kommer parterna att ha ett gemensamt möte där status för de åtgärder som ingår i planen stäms av och hantering av förändringar som påverkar planens genomförande diskuteras. Vid behov uppdateras denna plan utifrån vad som framkommer vid de mötena avseende t ex ändrade prioriteringar eller behov av ytterligare åtgärder för att nå den gemensamma målsättningen om införandet av en expressbusslinje. Eftersom åtgärderna endast är översiktligt studerade kan det även bli aktuellt att justera åtgärderna för att få önskad effekt.

3.3 Omfattning

Genomförandeplanen illustrerar en inriktning för hur trafiken kan utvecklas i takt med genomförande av åtgärder utifrån kända förutsättningar vintern 2025/2026.

Samordning med Tvärbanans utveckling

Tvärbanan löper parallellt med Expressbusslinje E längs Landsvägen. Det finns planer på spårbyten längs landsvägen för att minska slitaget längs spåren. En sådan spårömläggning planeras kunna genomföras först efter 2030. Det har i dialog med ansvariga för Tvärbanans utveckling inte identifierats några samordningsvinster med att samförlägga genomförandet av framkomlighetsåtgärder längs Landsvägen samtidigt som spårbytesprojekt. Dessa investeringar bör istället genomföras separat för att minimera störningar mellan olika entreprenader.

Samtidigt är Tvärbanan känslig för avstängningar. Därför är det önskvärt att minimera trafikpåverkande åtgärder i samband med genomförandet av Landsvägens åtgärdspaket. En målsättning bör vara att genomföra så mycket av åtgärdsförslagen som möjligt utan behov av trafikavstängning.

Idag finns ledningar under tvärbanans spårområde. Det kan vara önskvärt att flytta dessa i samband med spårbytesprojektet, men Sundbybergs kommun kommer även ta kontakt med ledningsägare inför genomförandet av landsvägens åtgärdspaket för att säkerställa att det inte finns önskemål om ledningsflytt i samband med framkomlighetsåtgärdernas genomförande eller i samband med bygge av nytt hållplatsläge.

Avsteg från Linjestudien

I linjestudien föreslogs att Linje E skulle trafikera hållplats Råcksta/Bergslagsvägen. Idag används hållplatsen endast till nattrafik och ersättningsbussar. För att kunna trafikera denna hållplats kommer det krävas en stor ombyggnation och eventuellt behöver även hållplatsläget flyttas, vilket inte har studerats inom linjestudien. Det saknas kostnad för åtgärden i linjestudien och hållplatsen har lågt resande i trafikanalysen.

Arbetsgruppen har därför enats om att Linje E inte trafikerar hållplats Råcksta/Bergslagsvägen. Om hållplatsen ska aktualiseras i framtiden behöver ett åtgärdsförslag och kostnadsbedömning tas fram för hållplatsen.

3.4 Framkomlighetsåtgärder som ingår i genomförandeplanen

Styrgruppen kom 2026-11-27 överens om vilka åtgärder som ska ingå i genomförandeplanen. I tabell 1 framgår vilka åtgärder som omfattas av genomförandeplanen liksom kostnad, syfte, tidsvinst samt vem som är ansvarig för åtgärdens genomförande. Vidare har det där så varit möjligt gjorts en bedömning om åtgärden kommer bli föremål för statlig medfinansiering från Länsplanens åtgärdsområden. Detta för att underlätta samordningen för ansökningar om medfinansiering.

Tabell 1 Åtgärder som ingår i genomförandeplanen

Nr	Plats	Ansvarig	Kostnad (mnkr) 2025 års prisnivå	Restids- vinst västerut	Restids- vinst österut
X	Hållplatser som ej trafikeras	TF	-	80	75
Y	Påstigning i samtliga dörrar	TF	Ej beräknad	57	60
R	Åtgärder för ökad regularitet	TF	Ej beräknad		
Z	Teknisk lösning för signalprioritet	TF	Ej beräknad		
I	Marknadsföring och kommunikation	TF	Ej beräknad		
U	Upphandling av trafik	TF	Ettapp 1: 6,8/år Ettapp 2: 12,8/år		
S	Solnavägen, hållplats Industrivägen, busskörfält Solnavägen	Solna	Ej beräknad		
1	Hållplats Solnahallen	Solna	2,7	5	-
2	Busskörfält Frösundaleden	Solna	1,0	20	
3	Bussprio i korsningen Tritonv./ Landsv.	Solna	0,1	5	10
4	Framkomlighetsåtgärd Hållplats Tritonv.	Sundbyberg	<10 tkr	-	-
5	Åtgärdspaket Landsvägen genom centrala Sundbyberg	Sundbyberg	36,9	45	
6	Bussprio och busskörfält i korsningen Bällstavä./Karlsbodav./Landsv.	Stockholm	0,7	-	75
7	Bussprio och framkomlighetsåtgärder längs Bällstavägen genom Mariehäll	Stockholm	8,4	20	20
8	Bussprio i korsning Bällstav./ Dr Abrahams väg.	Stockholm	1	10	-
9	Bussprio och utformning i korsningen Bällstavägen/ Spångavägen	Stockholm	1,1	15	10
10	Åtgärdspaket i korsningen Bällstav./ Bergslags.	Stockholm	19,9	20	20
11	Bussprio i två korsningar längs Årevägen	Stockholm	0,4	-	-
12	Nya hållplatser Ångermannag./Vällingby C	Stockholm	16,3	30	30
H	Hagaplan, hållplatslägen och reglering	TF	-	-	-

3.5 Etappvis utveckling av trafiken

Linje 6 förlängs till Solna C

I ett första steg förlängs linje 6 från Karolinska Institutet Biomedicin till Solna C år 2027 (T27). I samband med detta förlängs linje 113 till Haga Norra och linje 506 läggs ner på sträckan Karolinska – Sundbyberg. Ny sträckning för linje 506 blir preliminärt Hallonbergen-Solna strand och turutbudet minskas till 30-minuters trafik.



Etapp 1 Linje E

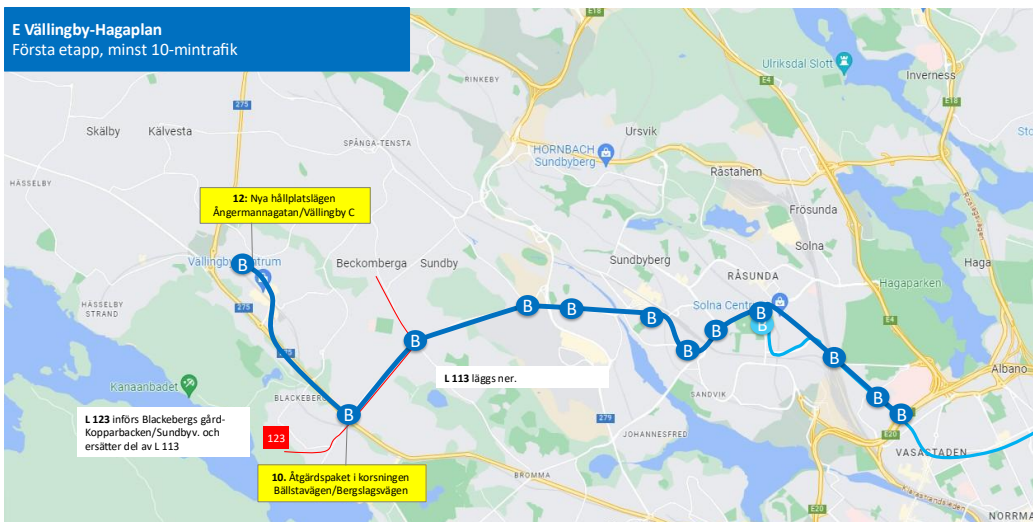
Linje E införs som expressbuss år 2030 (T30) mellan Vällingby C och Hagaplan i 10 minuters trafik. Öppettiderna för linjen är 05:00 – 01:00 vardagar och 05:30 – 03:00 på helgerna.

I samband med detta läggs linje 113 ner. Samtidigt införs linje 123 Blackebergs gård – Kopparbacken / Sundbyvägen. Linje 123 ersätter del av linje 113 och kompletterar på så vis Linje E. Trafikförändringarna kommer hanteras och beslutas enligt ordinarie trafikförändringsprocesser.

Följande åtgärder måste vara på plats inför trafikstart av expressbusslinje E:

- Åtgärds paket i korsningen Bällstavägen/Bergslagsvägen
- Nya hållplatslägen längs Ångermannagatan i Vällingby C
- Hållplatslägen och reglering vid Hagaplan

T30

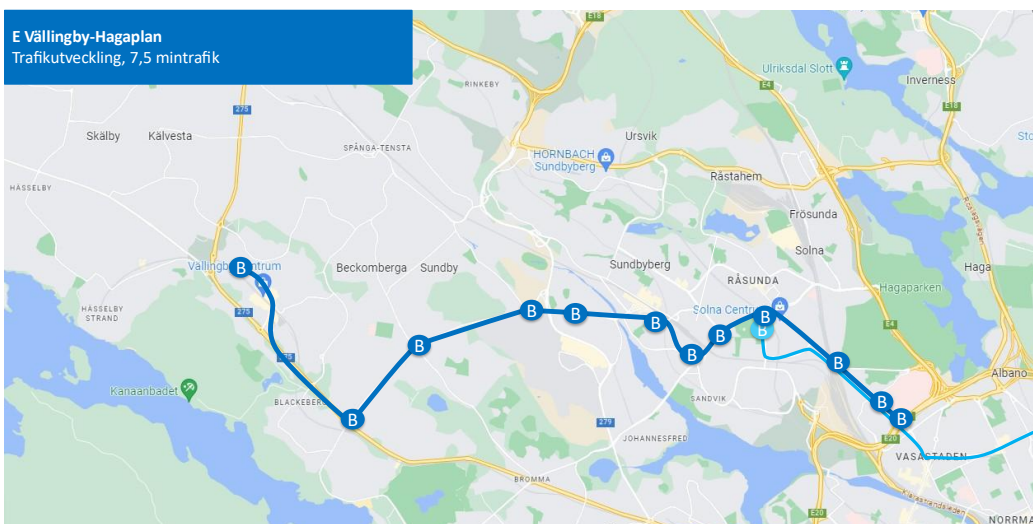


Etapp 2 Linje E

Med genomförda framkomlighetsåtgärder i enlighet med åtgärdsmatrisen förväntas efterfrågan på resor längs linje E öka. Inom något år bedöms trafiken kunna utökas till 7,5 minuters trafik.

Trafikförändringarna kommer hanteras och beslutas enligt ordinarie trafikförändringsprocesser.

T30+



3.6 Uppskattad kostnad

Investeringskostnaderna för de föreslagna åtgärderna bedöms till cirka 91 miljoner kronor och ska ses som en grov kostnadsindikator och uppskattad bedömning av kostnaden. Kostnaderna är beräknade i 2025 års prisnivå och kan komma att förändras när åtgärderna studeras vidare.

Införandet av expressbusslinje E i 10 minuters trafik beräknas till en utökad driftskostnad på cirka 6,8 miljoner kronor per år inklusive justeringar i rödbussnät. Införandet av expressbusslinje E i 7,5 minuters trafik beräknas till en utökad driftskostnad på cirka 12,8 miljoner kronor per år inklusive justeringar i rödbussnät. Kostnaderna är beräknade i 2025 års prisnivå.

3.7 Genomförandematrix

Se följande sida.

T30
Trafikutveckling
Etapp 1

				Utredning		Bygg		Drift/klar																	
Nr	Plats	Åtgärd	Ansvar	År 2026				År 2027				År 2028				År 2029				År 2030	Kommentar				
				Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4						
X	Hållplatser längs sträckan	Följande hållplatser trafikeras ej av linje E: Vällingbydepån, Björnsonsgatan, Runstensplan, Vassvägen, Dr Abrahams väg, Mariehällskyrkan, Löfströms allé, Gjuteribacken, Vretenvägen och Solna stadshus.	TF																		Samordning med Keolis. TA lägger in rätt hållplatser i tidtabellsplaneringen				
Y	Hållplatstid	Påstigning i samtliga dörrar.	TF																		Samordning med Keolis				
R	Åtgärder för ökad regularitet	Samtal med trafikutövern om åtgärder för god regularitet	TF																		Samordning med Keolis				
Z	Signalprioritet	Teknisk lösning för signalprioritet längs linjen	TF																						
I	Marknadsföring och kommunikation	Underlag för beredning, byggskede och trafikstart	TF																		Samordning med väghållare & keolis				
U	Upphandling av trafik	Enligt trafikförändringsprocessen	TF																		Samordning med Keolis				
S	Solnavägen	Hållplats Industrivägen vid Södra Hagalund, busskörfält längs Solnavägen	Solna																						
1	Hållplats Solnahallen	Hållplats Solnahallen. Förlängning av hållplats och tillgänglighetsanpassning.	Solna	Projektering		Byggstart																			
2	Frösundaleden	Busskörfält Frösundaleden. Busskörfält i västlig riktning längs Frösundaleden (Huvudstagan-Huvudstaleden)	Solna																						
3	Korsningen Tritonvägen/Landsvägen	Bussprio i korsningen Tritonvägen/Landsvägen	Solna																		Samordning med TF och Sundbyberg				
4	Hållplats Tritonvägen	Framkomlighetsåtgärd hållplats Tritonvägen. Borttagning av kantstensparkering vid hållplats i riktning mot Sundbyberg	Sundbyberg																						
5	Landsvägen genom centrala Sundbyberg	Åtgärds paket Landsvägen centrala Sundbyberg. Införande av busskörfält (västerut), reglering av anslutande gator/garage, parkeringar, skyltning och gatutågärder.	Sundbyberg	Budget inför nästkommande år 2027-2028		Förankra målbild hos ny politik CSBG		Bygghandling och detaljprojektering		Genomförande-beslut och upphandling		Byggstart									Samordning med TF/tvärbanan om avstängning Tvärbanan under byggskede				
5A	Landsvägen Östra delen	Nytt kollektivtrafik körfält västerut efter garageinfart. Enkelriktning av Gjuteribacken mot Landsvägen, borttagen korsningspunkt för fordonstrafik. Trafikstyrning mha skyltning. Borttagning och justering av refuger i korsningen med Ekenbergsvägen. Angöring och lastplatser med låg kantsten. Styrning ut- och infarter från garage.																							
5B	Landsvägen Centrala delen	Ny hållplats för buss. Endast utfart höger på Landsvägen från torget																							
5C	Landsvägen Västra delen	Parkering tas bort eller regleras som lastplat med låg kantsten. Vid Bällsta bro ändras skyltning i östlig riktning så att trafik leds via Hamngatan istället för Landsvägen. Anpassning av körfält i korsning med Esplanaden.																							
6	Korsningen Bällstavägen/ Karlsbodavägen/ Landsvägen	Bussprio och busskörfält i korsningen Bällstavägen/ Karlsbodavägen/ Landsvägen	Stockholm	Utredning	Projektering		Beslut	Upphandling och genomförande													Samordning med TF och Sundbyberg				
7	Bällstavägen genom Mariehäll	Bussprio och framkomlighetsåtgärder genom Mariehäll. Införande av bussprio i fem korsningar och signalreglering av övergångsställen, farthinder sänks.	Stockholm	Utredning	Projektering		Beslut	Upphandling och genomförande													Samordning med TF				
8	Korsning Bällsta-vägen/ Dr Abrahams väg.	Bussprio i korsningen Bällstavägen/Dr Abrahams väg	Stockholm																		Samordning med TF				
9	Korsningen Bällstavägen/ Spångavägen	Bussprio och utformning i korsningen Bällstavägen/ Spångavägen. Införande av bussprio och utformning/målning	Stockholm																		Samordning med TF				
10	Korsningen Bällstavägen/ Bergslagsvägen	Åtgärds paket i korsningen Bällstavägen/Bergslagsvägen. Busskörfält, bussprio och flytt av hållplatsläge.	Stockholm	Utredning och investeringsbeslut under 2026				Systemhandling och genomförandebeslut under 2027				Detaljprojektering och upphandling av entreprenör under 2028													
11	Vällingby - Årevägen/ Ångermannagatan	Bussprio Årevägen. Bussprio i två korsningar längs Årevägen.	Stockholm																		Samordning med TF				
12	Vällingby C/ Ångermannagatan	Nya hållplatslägen Ångermannagatan/Vällingby C. Nya hållplatslägen längs Ångermannagatan (Vällingby C) och omdisponering av gatrummet.	Stockholm	Utredning och investeringsbeslut under 2026				Systemhandling och genomförandebeslut under 2027				Detaljprojektering och upphandling av entreprenör under 2028									Samordning med TF				
13	Hållplats Räcksta/Bergslagsvägen	Intressant framtida hållplatsläge. Idag används den hållplatsen endast till natttrafik och ersättningsbussar. Ska hållplatsen vara permanent krävs en investering. Det finns inte med någon kostnad för den åtgärden, lågt resande i trafikanalysen.	Stockholm																		Samordning med TF				
	Hagaplan	Hållplats och reglering vid Hagaplan. Plan B för att säkra trafikstart till 2030 är att linje E vänder vid norra terminalen.	TF																		Samordning med Keolis och Region Stockholm				

Figur 2. Genomförandematrix – matrisen illustrerar tidplan för genomförande av överenskomna åtgärder och motsvarande trafikutveckling av trafiken utifrån kända förutsättningar 2025-11-09.

 Röd rektangel markerar åtgärder som måste vara på plats inför trafikstart.

3.8 Identifierade risker och beroenden att bevaka

I följande tabell finns identifierade risker och beroenden att bevaka i samband med genomförandeplanens uppföljning.

Tabell 2. Identifierade risker och beroenden att bevaka, ansvarig samt hur dessa ska hanteras.

Identifierade risker och beroenden	Ansvar	Hantering och beslut
<p>Risk: Genomförandet av åtgärdspaket Landsvägen kan påverkas av ny politisk majoritet, konkurrerande åtgärder i budget, samordning med andra aktörer.</p> <p>Beroenden: Genomförande av åtgärdspaket Landsvägen behöver samordnas med renovering av spår (SL), Mälarbanan (TrV), renovering av ledningar (SAVAB), beläggningsarbeten (Sbg)</p>	Sundbyberg	<p>Under 2026: Arbeta in åtgärd 5 i budget 2027/2028, förankra målbild samt åtgärdspaket hos politik (vår och höst), beslut om projekt ska genomföras oberoende av kommande renoveringar på Landsvägen</p> <p>Under 2027: Projektering och beslut om genomförande</p>
<p>Risk: Uteblivna parkeringsintäkter samt träd som skymmer skylt kan påverka genomförandet av Hållplats Tritonvägen</p>	Sundbyberg	Under 2026: Dialog med parkdrift, testa provisorisk skylt, beställ parkeringsskylt.
<p>Risk: Säkerställa hantering av framkomlighetsproblem vid Solvalla/Bällstavägen</p>	Stockholm och TF	Under 2026: Uppföljning och plan för hantering av framkomlighetsproblem
<p>Risk: Säkerställa god funktion längs Åregatan med lutning strax under 7 %</p>	Stockholm och TF	Provköra sträckan vid vinterväglag med operatör
<p>Beroenden: Hållplats och reglering vid Hagaplan är avgörande för när busstrafikering kan starta</p>	TF	Under 2026: Process pågår med berörda aktörer. Plan B lösning vid Karolinska Norra finns.
<p>Beroenden: Genomförande av åtgärd i korsningen Bällstavägen/ Bergslagsvägen samt hållplatser längs Ångermannagatan i Vällingby C, är avgörande för när busstrafikering kan starta</p>	Stockholm	Under 2026: Starta investeringsprojekt och genomföra utredning för åtgärd i korsningen Bergslagsv./ Bällstav. Inriktningsbeslut hösten 2026-våren 2027. Genomförandebeslut 2028
<p>Beroenden: Åtgärder längs sträckor där det idag saknas busstrafik behöver kopplas till trafikstart. Gäller åtgärd 10, 11 och 12 mellan Bällstavägen och Vällingby C</p>	Stockholm och TF	Löpande uppföljning av genomförandeplanen som TF sammankallar till.
<p>Beroenden: Samordning av signalåtgärder inom åtgärd 3, 5 och 6.</p>	Stockholm, Sundbyberg och Keolis	