Kollektivtrafikplan 2050

Trafiknämnden 2020-01-28



Region Stockholm

Agenda

- Vad är Kollektivtrafikplan 2050?
- Utmaningar – kvarstående behov i systemet efter att nu planerade stora investeringarna är genomförda.
- Gruppdiskussion



Region Stockholm

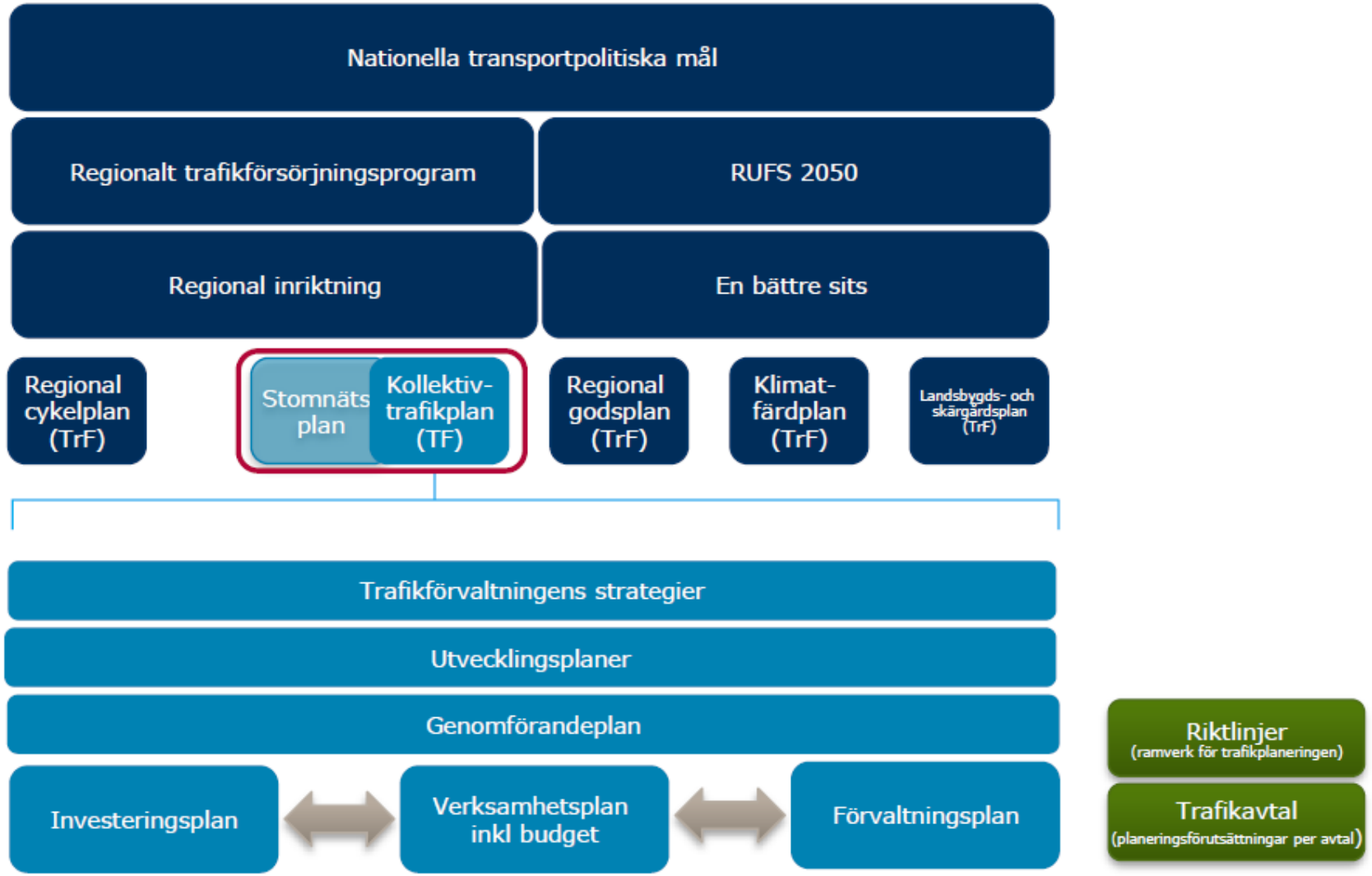
Syftet *med projektet är att ta fram en långsiktig plan för kollektivtrafiken i Stockholms län som ska visa hur kollektivtrafiken bör utvecklas för att nå målen i RUFS och trafikförsörjningsprogrammet.*



Region Stockholm

Styrande dokument







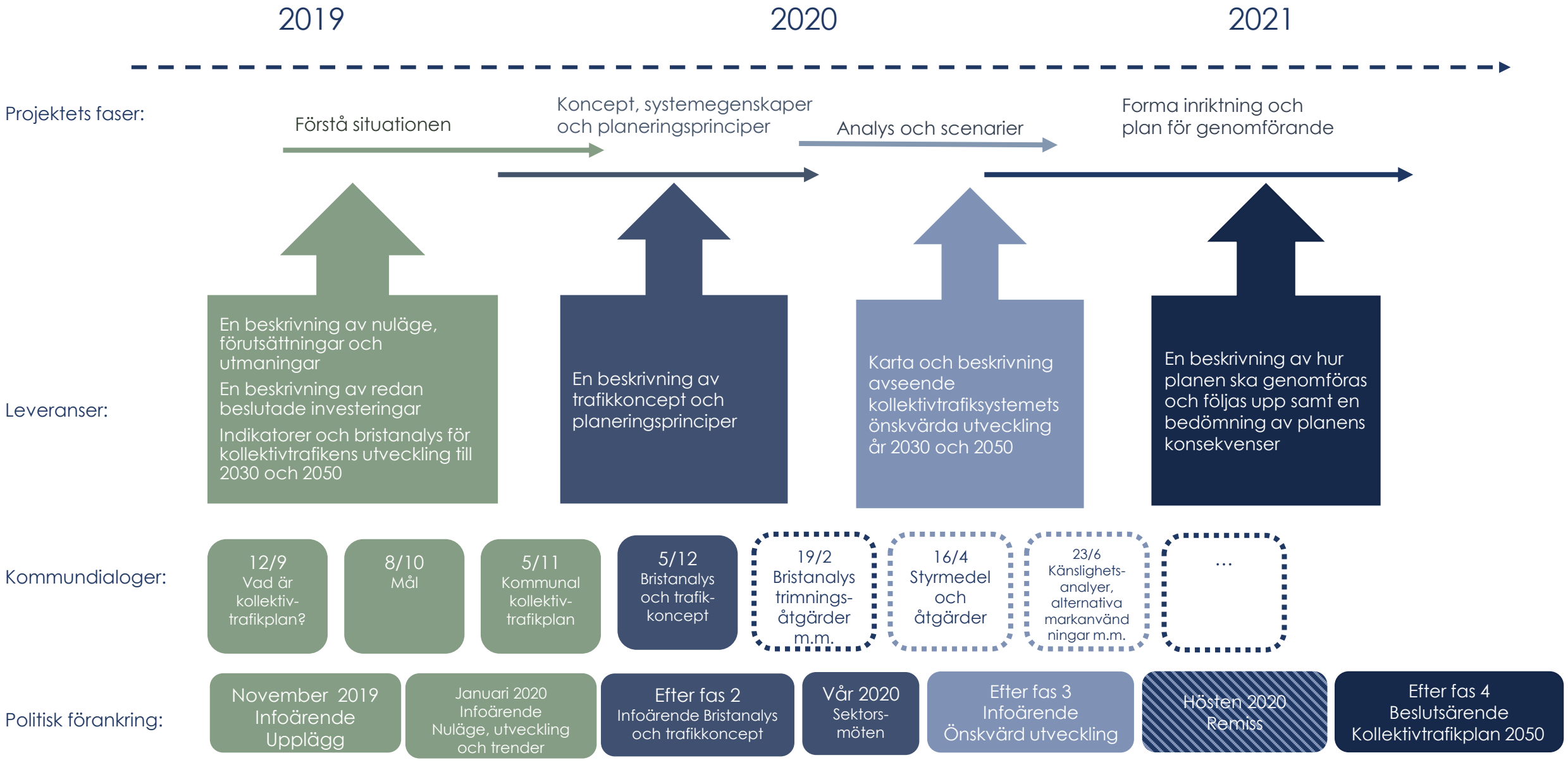
Kollektivtrafikplan för Stockholms län

- Ny kunskap och ökad medvetenhet om regionens behov
- En målbild som både attraherar och aktiverar
- Vägledning för regionens framtida planering och utveckling

- Interna styrdokument hos Region Stockholm
- Investerings-planeringen
- Kommunal planering

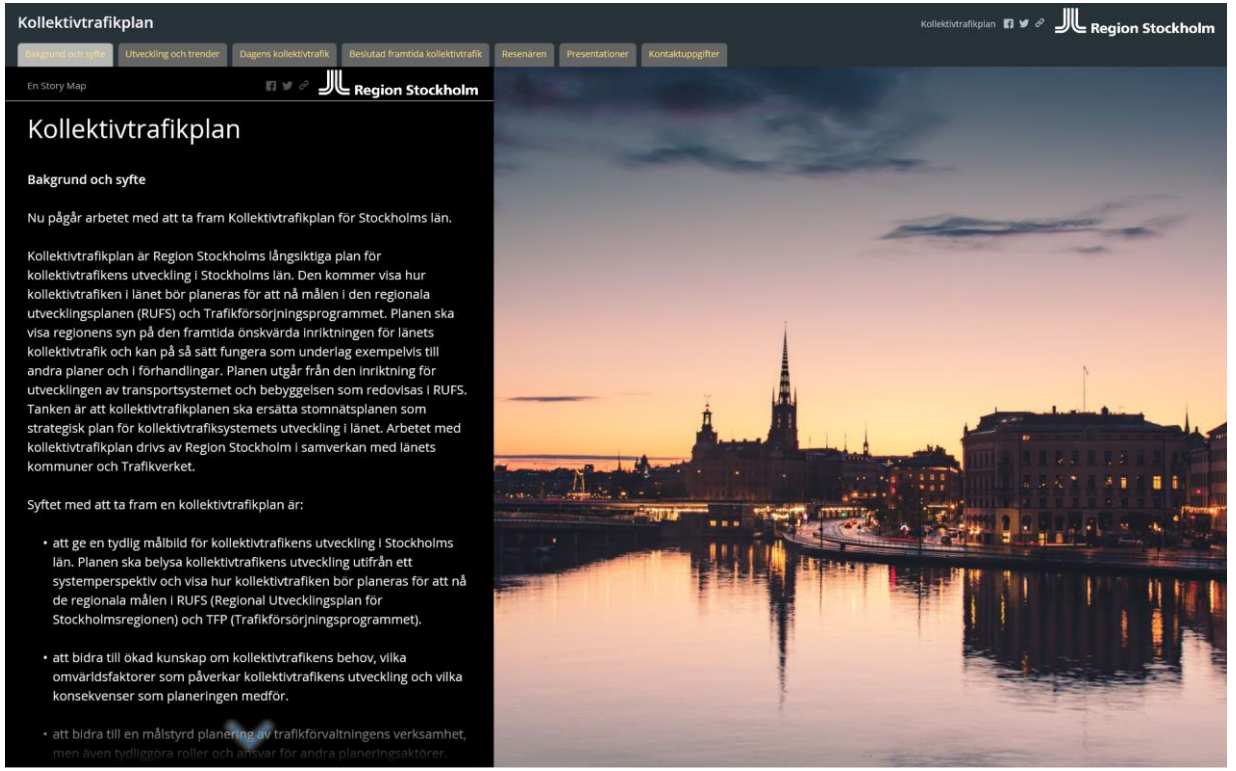
Region Stockholm

Tidplan och leveranser



Underlag på webben

https://sll.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=a64452264a0b4f65b6cfafee6ab2bb00



Region Stockholm

Delrapport 1: Nuläge, utveckling, trender



Sammanfattning 3

1 Inledning 6
1.1. Bakgrund 6
1.2. Syfte 6

2 Mål och utvecklade indikatorer 7
2.1. Mål i RUFS och det regionala trafikförsörjningsprogrammet 7
2.2. Indikatorer för 8
kollektivtrafikens utveckling 8

3 Utveckling och trender 10
3.1. Historisk satsning på 10
kollektivtrafiken 10
3.2. Nya generationer med nya vanor 11
3.3. Transportsektorns omställning 11
3.4. Digitalisering och elektrifiering ger nya lösningar 12
3.5. Utveckling och trender påverkar Kollektivtrafikplan 2050 12

4 Hur mår vårt kollektivtrafiksystem? 13
4.1. Medelhastigheten sjunk avtalsområden 13
4.2. Ersättningsinvesteringar och behov av nya fordon i spårtrafiken 14
4.3. Hög beläggning i våra depåer och svårt att hitta lägen för nya 14
4.4. Bytespunkter och terminaler brister i funktion och attraktivitet 14
4.5. Trafikutbud under utveckling 15

5 Vad påverkar hur vi reser? 18
5.1. En komplex valprocess 18
5.2. Resekedjor som löser flera olika ärenden 18
5.3. Skillnader mellan kön 19
5.4. Skillnader mellan åldersgrupper 19
5.5. Skillnader mellan inkomstklasser 20
5.6. Fritidsresandet ökar och 20
kollektivtrafiken är dåligt rustad 20
5.7. Skillnader i länet 21
5.7.1 Stort antal lokala resor sker med bil 21
5.7.2 Tvärresandet domineras av bilresor 22
5.7.3 Innerstaden fortsatt viktig målpunkt 23
5.7.4 Lokala arbetsmarknader och resmönster i länets yttre delar 23

6 Planerad utveckling av kollektivtrafiksystemet 24
6.1 Kollektivtrafikens samhällsnytta 24
6.2. Behov av samverkan och samordnad planering 25
6.3. Kollektivtrfiksystemet byter till en större kostym 25
6.4. Så långt når vi med planerade åtgärder 26
6.4.1 Konkurrenskraftigt 26
6.4.2 Sammanhållet och tillväxtskapande 27
6.4.3 Resurseffektivt 27

7 Referenser 29

Framtida identifierade behov



Region Stockholm

Vad är ett behov och vad är skillnaden mot en brist?

- Behoven ökar i en växande region. Kollektivtrafiken kommer att behöva ta en allt större andel av det motoriserade resandet framöver både av klimat- och trängselskäl.
  - Hur långt räcker planerade åtgärder och investeringar, och vilka brister kvarstår?
  - Vilka åtgärder kan bidra till att målen nås?

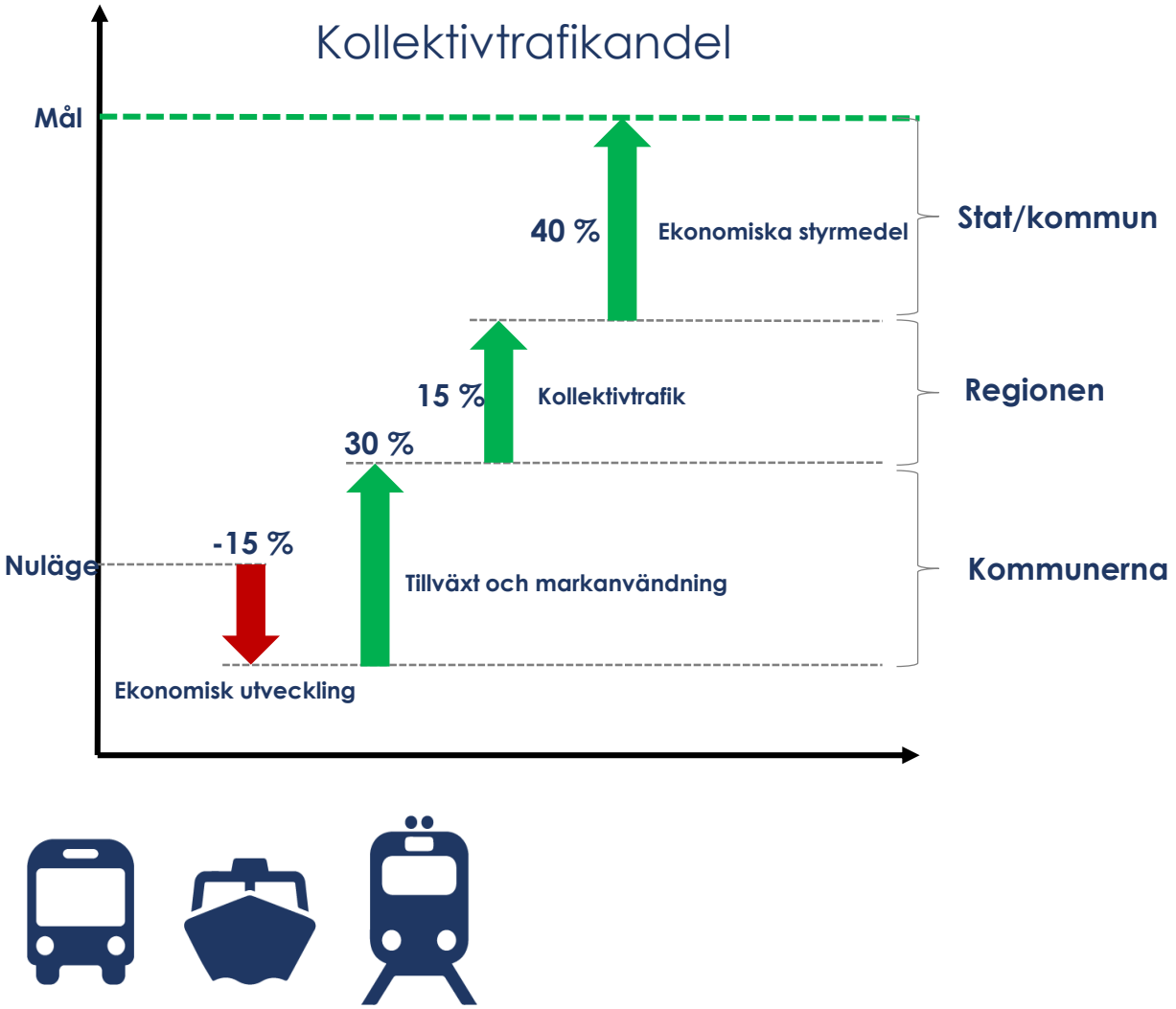
- Målbrist
  - Utvärdering mot regionala och nationella mål
- Kapacitetsbrist
- Tillgänglighetsbrist





Region Stockholm

Att nå målen – regionen klarar det inte själv



- **Måluppfyllelsen påverkas av många faktorer**
  - Ekonomisk utveckling (driver bilresande)
  - Fler invånare och sysselsatta (och deras geografiska fördelning) har stor betydelse för resandet
  - Kollektivtrafikens utbud (påverkar benägenheten att resa kollektivt)
  - Ekonomiska styrmedel (för att hantera ökat bilresande)

- **Kommer att krävas samordnad planering av flera aktörer för att klara målen**

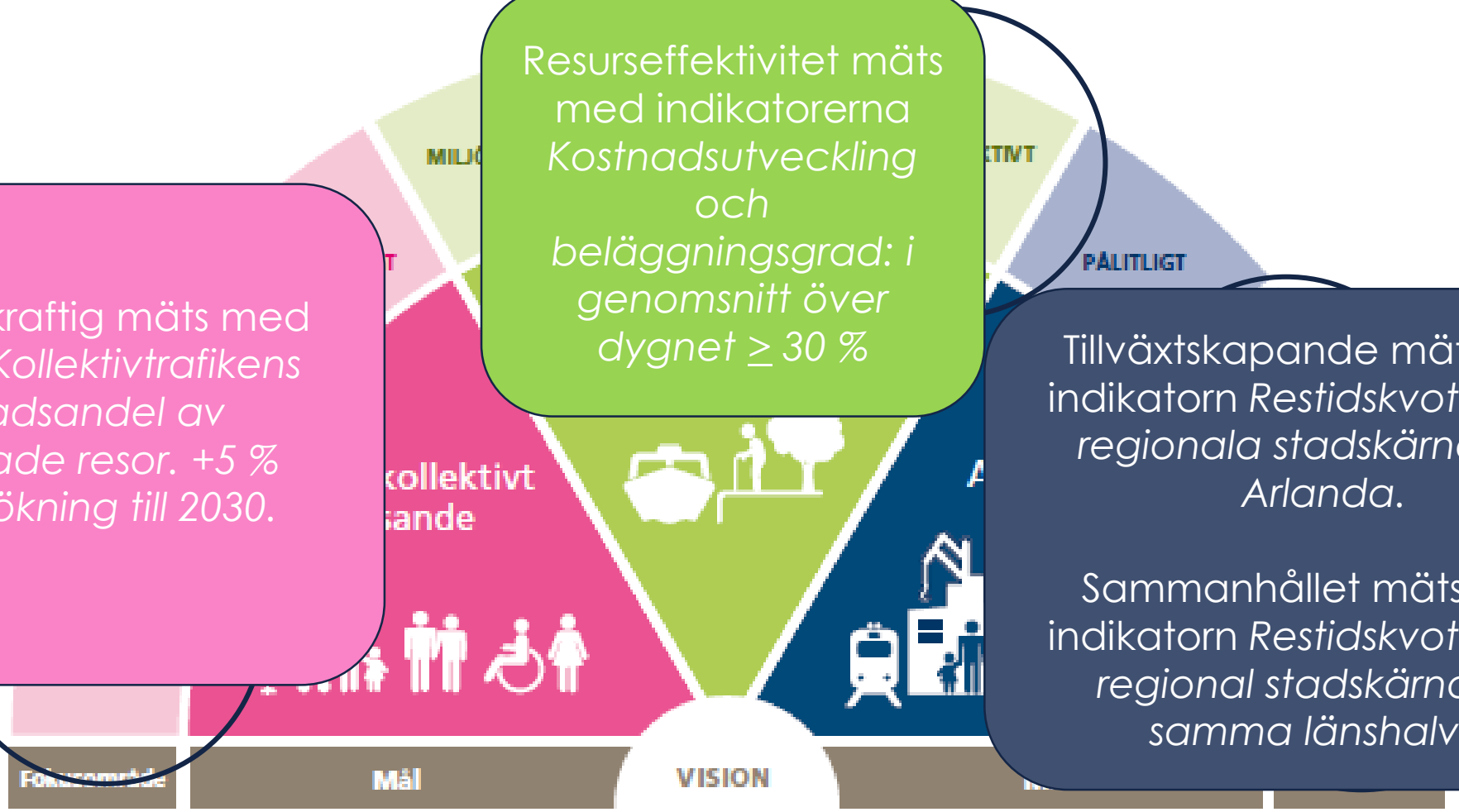
Region Stockholm

Konkurrenskraftig mäts med indikatorn *Kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserade resor. +5 % enheters ökning till 2030.*

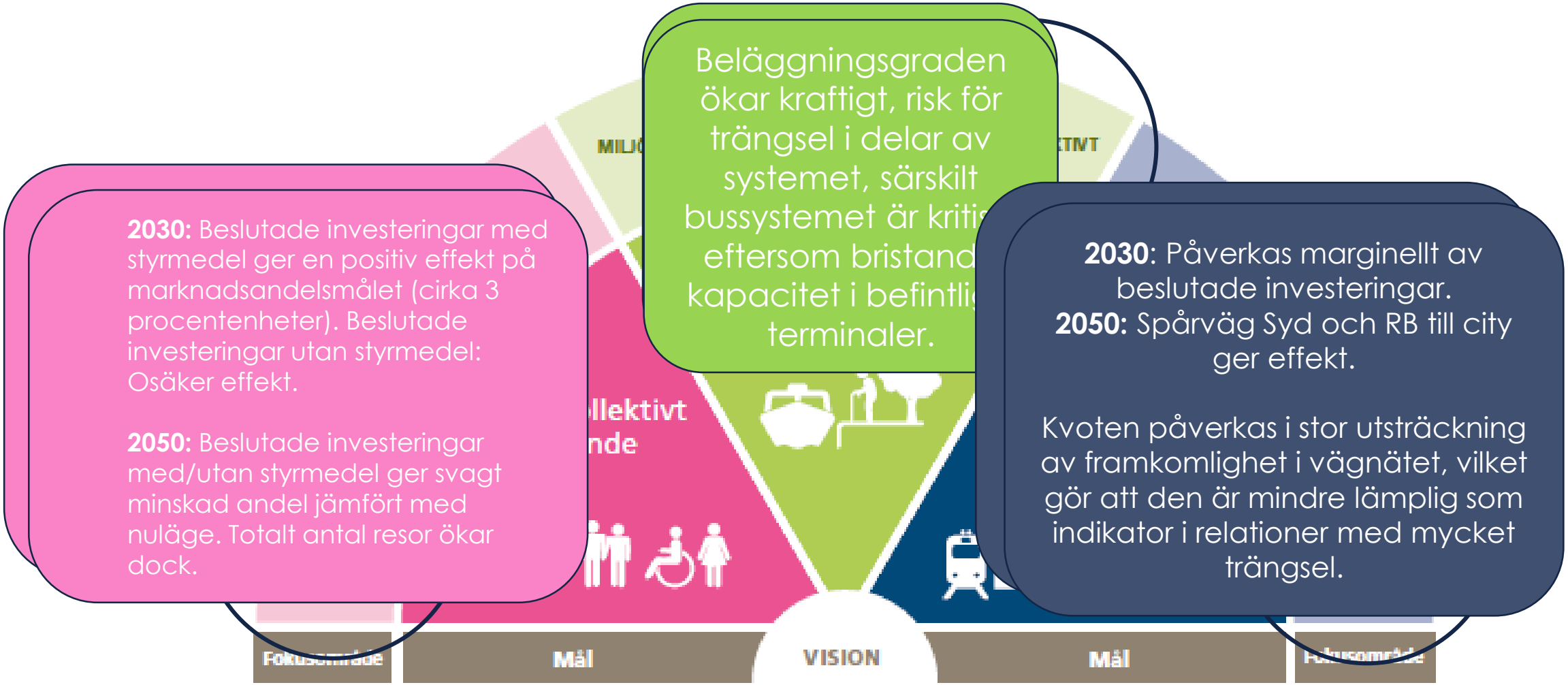
Resurseffektivitet mäts med indikatorerna *Kostnadsutveckling* och *beläggningsgrad: i genomsnitt över dygnet ≥ 30 %*

Tillväxtskapande mäts med indikatorn *Restidskvot mellan regionala stadskärna och Arlanda.*

Sammanhållet mäts med indikatorn *Restidskvot mellan regional stadskärnor på samma länshalva.*



Region Stockholm



Region Stockholm

Behov av framtida kapacitetsförstärkningar



Region Stockholm

Förutsättning och utgångspunkt – historiskt stor satsning på gång att genomföras

De ekonomiskt stora beslutade och finansierade åtgärderna i kollektivtrafiksystemet är:

- **Mälarbanan** Tomteboda-Kallhäll
- **Tvärbanans** utbyggnad till Kista och Helenelund
- **Tunnelbanan byggs ut till Nacka** med fem nya stationer
- **Tunnelbanans blå linje** byggs ut till Gullmarsplan och Söderort och kopplas samman med Gröna linjens Hagsätragren. Globens station ersätts med station Slakthusområdet
- **Tunnelbanan byggs ut till Arenastaden**, med tre nya stationer
- **Tunnelbanan byggs ut till Barkarby**, med två nya stationer
- **Tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö**, med fyra nya stationer
- **Nytt signalsystem** på röda linjen
- **Roslagsbanans förlängning** till T-centralen, via Odenplan, dubbelspårsutbyggnad och nya vagnar.
- **Spårväg syd** mellan Älvsjö och Flemingsberg
- **Depån i Högdalen byggs ut** för at möta behovet av nya tunnelbanevagnar
- **Nya bussdepåer** i Tomteboda (Solna) och Enlunda (Ekerö) kommer vara fullt utnyttjade från driftstart.
- **Nya vagnar i tunnelbanan** och modernisering av befintliga vagnar



Större planerade investeringar



Därutöver planeras för en utbyggnad av stombussnätet enligt förslag framtaget i Stomnätsplanen, men utbyggnaden saknar ännu säkerställd finansiering.

Region Stockholm

Framtida behov av kapacitetsförstärkning i olika trafikslag

- **Pendeltåg:** kraftigt ökat resande de senaste åren, 2030-års prognosticerade nivåer har redan uppnåtts 2019 i delar av systemet. Planerad trafikering till år 2030 och 2050 inte tillräcklig för att kunna ta emot förväntade resenärsmängder, framförallt på Uppsalagrenen. Behövs samordning med regionaltågsplaneringen för att möta behoven.

- **Tunnelbanan:** Trängsel flyttar utåt i systemet och förväntas bli som högst före tullsnitten (ståplats som regel). Ropstensgrenen kan bli mycket ansträngd 2050 pga exploatering av Norra Djurgårdsstaden.

- **Lokalbanor och spårvägar:** Tvärbanan högt belastad både 2030 och 2050.

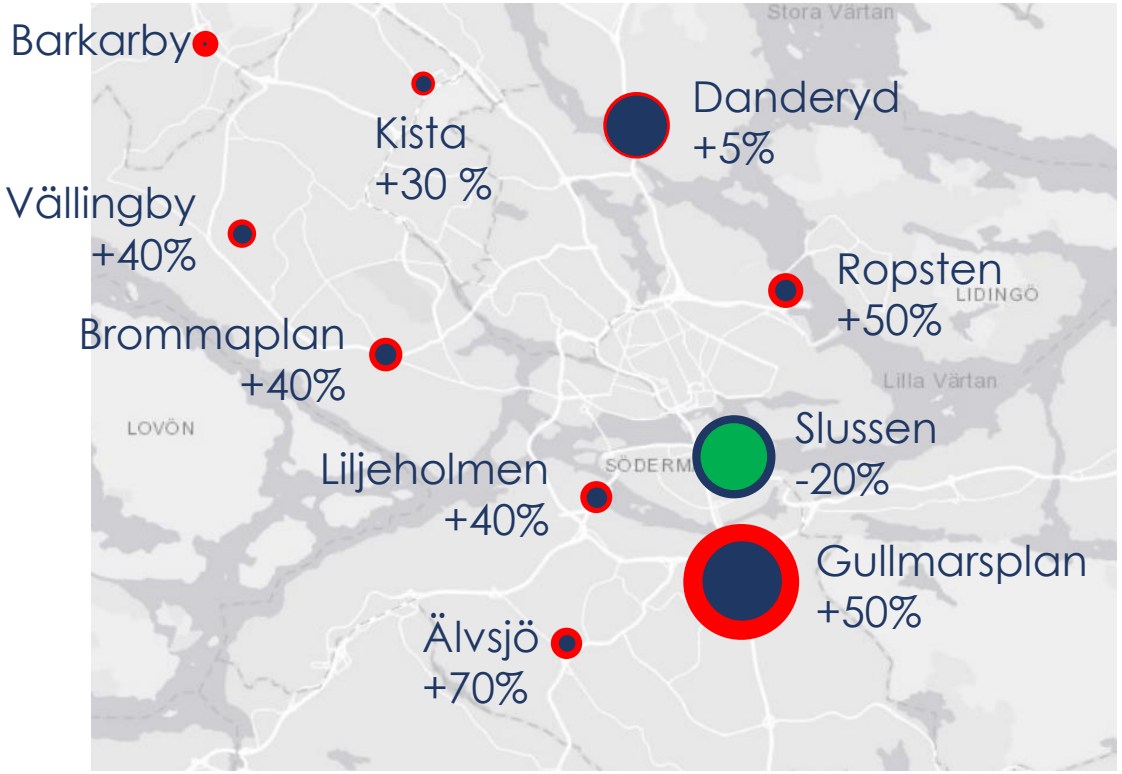
- **Stombuss och rödbuss:** Samtliga infarter in mot Stockholm mycket hårt belastade. Terminalernas begränsade kapacitet och framkomlighet i gatunätet gör det svårt att öka turtätheten i högtrafik.



Region Stockholm

Avstigande på större bussterminaler nuläge - 2050
(maxtimme, buss)





Potentiell brist i framtiden:

- Hög belastning på de flesta större bytespunkter år 2050
- De flesta bussterminal är nära kapacitet redan i nuläget
- Kapacitetshöjande åtgärder kommer sannolikt att krävas i framtiden



Region Stockholm

Gruppövning och diskussion



Region Stockholm

Grupparbete - diskussionsfrågor

Hur ska planen skapa en tydlig gemensam målbild för framtida utveckling, investeringsplanering och kommande förhandlingsomgångar?

Vad krävs för att kollektivtrafikplanens innehåll ska utgöra ett stabilt planeringsunderlag både för regionen och länets kommuner?

Hur ska regionens aktörer kunna dra så stor nytta av planen som möjligt?

Hur ska planen bli användbar?

Hur ska planen få genomslag?



Region Stockholm



Region Stockholm