Från: "noreply.utskick@regionstockholm.se" <noreply.utskick@regionstockholm.se>
Skickat: Tue, 14 Oct 2025 20:34:40 +0100
Till: registrator.rlk@regionstockholm.se
Ämne: Remissvar på Ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen – granskningshandling (Diarienummer: RS2025-0095):
Bilagor: 251015_Granskningsyttrande_RUFS_2060_ASGAB_m_bilaga.pdf

Remissvar på Ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen – granskningshandling (Diarienummer: RS2025-0095) :

Förnamn :

Efternamn :

E-postadress :

Vilken organisation tillhör du? : Arlandastad Group

Vilken typ av organisation tillhör du? : Näringsliv

Kapitel 1 - Regional utveckling skapar vi tillsammans :

Kapitel 2 - Stockholmsregionens förutsättningar :

Kapitel 3 - Vår vision: Europas mest attraktiva och hållbara storstadsregion – att bo, leva och verka i :

Kapitel 4 - Mål för Stockholmsregionens utveckling : Ett Arlanda i världsklass är avgörande för Sveriges konkurrenskraft och beredskap (mål 12.2)

Stockholm Arlanda har en central roll för både regionens och landets internationella tillgänglighet – och därmed för Sveriges konkurrenskraft. Ett starkt Arlanda är en förutsättning för handel, export och kunskapsutbyte, och därmed för vår välfärd och stabilitet i en alltmer osäker omvärld.

Flyget är särskilt viktigt för den kunskapsintensiva sektorn och för de globala företag som bygger Sveriges framtida tillväxt. Arlanda är den enda flygplatsen i landet som kan agera internationell nod i det moderna, rörliga kunskapssamhället. Att stärka Arlandas konkurrenskraft är därför inte bara en regional angelägenhet utan också en nationell strategisk fråga.

För att lyckas behöver vi:
• Utveckla flygplatsstaden till en av de mest attraktiva i hela världen.
• Öka transportutbudet för att möta transportbehovet på ett hållbart sätt.
• Transformera transportsystemet med fokus på kollektivtrafik.
• Accelerera den gröna omställningen och bidra till att nå klimatmålen.

• Stärka robustheten och beredskapen för att möta en oroligare omvärld.

Kapitel 5 - Stockholmsregionens rumsliga inriktning : Världens bästa flygplatser utvecklas i symbios med världens mest attraktiva flygplatsstäder

De flygplatser som rankas högst internationellt är alla omgivna av starka och levande flygplatsstäder. Om Sverige vill ha ett Arlanda i världsklass måste hela den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta utvecklas till en av världens mest attraktiva flygplatsstäder.

En flygplats skapar närhet till resten av världen, och lockar människor, företag och investeringar. Flygplatsstäder är därför nästa steg i urbaniseringens logik. De är den naturliga fortsättningen på storstadens tillväxt. Kring världens ledande flygplatser växer därför täta, urbana miljöer fram som kombinerar arbetsplatser, bostäder och service med utmärkta globala kommunikationer.

Arlanda och den regionala stadskärnan är beroende av varandra. De utvecklas i samspel, inte i konflikt. Ett Arlanda i världsklass kräver en regional stadskärna i världsklass – och tillsammans skapar de förutsättningarna för Sveriges långsiktiga konkurrenskraft.

Gör om det särskilda förhållningssättet för Arlanda-Märsta

I granskningsförslaget föreslås samma "särskilda förhållningssätt för bebyggelseutveckling inom den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta" som i samrådsförslaget. Dessa är varken väl grundade, genomtänkta eller motiverade. De harmonierar inte heller med Sigtuna kommuns översiktsplan.

De särskilda förhållningssätten behöver arbetas om. I sin nuvarande form hindrar de möjligheterna att skapa en stadskärna i världsklass och därmed ett Arlanda i världsklass. Regionplanen bör i stället skapa förutsättningar för utveckling och samverkan – även för privata aktörer.

Vi föreslår följande lydelse för de särskilda förhållningssätten för bebyggelseutveckling inom den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta:
• Utvecklingen av stadskärnan Arlanda-Märsta ska genomföras så att den blir en ledande flygplatsstad i världen och därigenom stödjer Arlanda att bli Skandinaviens främsta flygplats.
• Utvecklingen ska ske genom en partsgemensam och samordnad bebyggelse- och transportplanering.
• Möjligheterna till bostadsbyggande nära Märsta station ska tas till vara.
• Besöks- och personintensiva verksamheter ska lokaliseras till stadskärnans nya och befintliga kollektivtrafiknoder.
• Ytkrävande och mindre arbetsplatstäta verksamheter kan med fördel lokaliseras till mer perifera lägen.

Vi framhöll redan i vårt samrådsyttrande att rapporten "Arlanda-Märsta. En analys av sambanden mellan markanvändning och trafik på regional nivå" har betydande brister i underlag, metod och

slutsatser. Rapporten ska därför förkastas och inte ligga till grund för det fortsatta arbetet med den regionala utvecklingsplanen.

Kapitel 6 - Så går vi från ord till handling : Nära samverkan är nyckeln till framgång

Vi vill fortsätta resan att tillsammans utveckla Stockholmsregionen – och hela Sverige – genom att bygga en attraktiv och hållbar stad kring en stark och konkurrenskraftig flygplats. Här finns både utrymme att tänka stort och plats att växa.

Denna resa kräver nära samverkan mellan stat, region, kommun och näringsliv. Det är genom gemensamt ansvarstagande och långsiktig planering som vi kan skapa ett Arlanda och en flygplatsstad i världsklass – och ett Sverige som står starkt i världen.

Kapitel 7 - Hur den regionala utvecklingsplanen förhåller sig till internationella, nationella och regionala mål :

Kapitel 8 - Den regionala utvecklingsplanens konsekvenser från ett miljömässigt, socialt och ekonomiskt perspektiv : Sammantaget är förslaget till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen otillräckligt och olämpligt utformat, om avsikten är att förverkliga visionen att bli "Europas
mest attraktiva och hållbara storstadsregion".

Bilaga 1 - Demografiskt bostadsbehov i Stockholmsregionen 2022-2060 :

Bilaga 2 - Hållbarhetsbedömning med strategisk miljöbedömning av regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen :

Bilaga 3 - Långsiktiga utvecklingsbehov av transportsystemet i stockholmsregionen : Ett transportsystem som matchar behoven och Sveriges ambitioner

För att klara dagens och framtidens transportbehov till, från och inom Arlanda och den regionala stadskärnan krävs en offensiv satsning på hållbar mobilitet. Bristen på investeringar i Arlandaområdet de senaste 20 åren har blivit ett växande hinder för Sveriges möjligheter att konkurrera på den globala marknaden. Nu behövs en tydlig kursändring – en kursändring som uteblir i förslaget till ny RUFS.

Transportsystemet måste byggas ut successivt men målmedvetet, så att Arlanda och den regionala stadskärnan kan utvecklas fullt ut. Utbudet i transportsystemet måste öka i takt med efterfrågan, samtidigt som klimatomställningen påskyndas.

I granskningsförslaget till ny RUFS saknas dock konkreta förslag på hur detta kan ske, både kort och lång sikt. Regionen vågar inte ens peka ut de strategiska transportsamband som behöver stärkas för att nå målen. Bilagan "Långsiktiga utvecklingsbehov av transportsystemet" tillför inte heller något som gör skillnad.

Detta bristande helhetsperspektiv är särskilt anmärkningsvärt då förslag till både ny länsplan och

ny nationell plan för transportinfrastrukturen är ute på remiss samtidigt som RUFS, liksom Arlandasamordningens slutbetänkande. Här hade regionen en unik möjlighet att ta initiativ och visa vägen – men valde att avstå.

Det som behövs är:
• Två nya spår mellan Skavsta by och Myrbacken samt en ny plattform på Arlanda central, i linje med Swedavias transportförsörjningsplan för Arlanda.
• En ny kollektivtrafiknod med pendeltågsstation vid A-train:s depå i den södra delen av den regionala stadskärnan, i linje med Sigtuna kommuns översiktsplan.
• En ny snabb direkt BRT-förbindelse mellan Arlanda och Märsta station genom den södra delen av den regionala stadskärnan och via den nya pendeltågsstationen,
med utgångspunkt i vår förstudie från 2023 (bifogas).
• En förlängning av Roslagsbanan till Arlanda på längre sikt.
• Aroslänken mellan Uppsala och Enköping på längre sikt.

Därtill behöver vi:
• Samordna nationella och regionala planer och strategier för transportsystemets utveckling.
• Utveckla målstyrningen och prioritera de åtgärder som möjliggör ett tillräckligt transportutbud och därmed en kollektivtrafikandel som överträffar både Gardermoen och Kastrup.
• Fullfölja redan beslutade satsningar på järnvägar och vägar i Arlandaområdet enligt gällande nationell plan för transportinfrastrukturen.
• Genomföra de kompletterande åtgärderna för Arlandaområdet som föreslås i förslaget till ny nationell plan.
• Genomföra förslagen i Arlandasamordnarens slutrapport.

Om detta inte genomförs riskerar fragmenteringen mellan statliga och regionala planer att permanentas, vilket allvarligt skulle hämma både Sveriges, Arlandas och den regionala stadskärnans långsiktiga utveckling.

Bilaga 4 - Riksintressen i regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen :

Övrigt : Sammanfattning

Sammantaget är förslaget till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen otillräckligt och olämpligt utformat, om avsikten är att förverkliga visionen att bli "Europas mest attraktiva och hållbara storstadsregion".

För att nå målet om ett Arlanda i världsklass krävs en stark regional stadskärna Arlanda-Märsta med ett modernt, samordnat transportsystem. Efter decennier av otillräckliga investeringar behövs nu en tydlig kursändring med satsningar på järnväg, kollektivtrafik och hållbar mobilitet.

Regionen måste omarbeta de särskilda förhållningssätt som i dag hindrar utvecklingen av Arlanda-Märsta. Genom samlad planering, nära samverkan mellan stat, region, kommun och näringsliv samt ett tydligt fokus på klimatomställning kan Sverige bygga en attraktiv flygplatsstad och ett Arlanda i världsklass – en strategisk motor för hela landets framtida

tillväxt.

Bifoga fil : 251015_Granskningsyttrande_RUFS_2060_ASGAB_m_bilaga.pdf

Stockholm-Arlanda 2025-10-15

Region Stockholm
registrator.rlk@regionstockholm.se
Dnr. RS 2024-0344

Granskning av ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen

Arlandastad Group har beretts tillfälle att yttra sig över rubricerad plan under den pågående granskningen. Vi vill med anledning av detta framföra följande.

Sammanfattning

Sammantaget är förslaget till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen otillräckligt och olämpligt utformat, om avsikten är att förverkliga visionen att bli "Europas mest attraktiva och hållbara storstadsregion".

För att nå målet om ett Arlanda i världsklass krävs en stark regional stadskärna Arlanda-Märsta med ett modernt, samordnat transportsystem. Efter decennier av otillräckliga investeringar behövs nu en tydlig kursändring med satsningar på järnväg, kollektivtrafik och hållbar mobilitet.

Regionen måste omarbeta de särskilda förhållningssätt som i dag hindrar utvecklingen av Arlanda-Märsta. Genom samlad planering, nära samverkan mellan stat, region, kommun och näringsliv samt ett tydligt fokus på klimatomställning kan Sverige bygga en attraktiv flygplatsstad och ett Arlanda i världsklass – en strategisk motor för hela landets framtida tillväxt.

Ett Arlanda i världsklass är avgörande för Sveriges konkurrenskraft och beredskap

Stockholm Arlanda har en central roll för både regionens och landets internationella tillgänglighet – och därmed för Sveriges konkurrenskraft. Ett starkt Arlanda är en förutsättning för handel, export och kunskapsutbyte, och därmed för vår välfärd och stabilitet i en alltmer osäker omvärld.

Flyget är särskilt viktigt för den kunskapsintensiva sektorn och för de globala företag som bygger Sveriges framtida tillväxt. Arlanda är den enda flygplatsen i landet som kan agera internationell nod i det moderna, rörliga kunskapssamhället. Att stärka Arlandas konkurrenskraft är därför inte bara en regional angelägenhet utan också en nationell strategisk fråga.

För att lyckas behöver vi:

- Utveckla flygplatsstaden till en av de mest attraktiva i hela världen.
- Öka transportutbudet för att möta transportbehovet på ett hållbart sätt.
- Transformera transportsystemet med fokus på kollektivtrafik.
- Accelerera den gröna omställningen och bidra till att nå klimatmålen.
- Stärka robustheten och beredskapen för att möta en oroligare omvärld.

Världens bästa flygplatser utvecklas i symbios med världens mest attraktiva flygplatsstäder

De flygplatser som rankas högst internationellt är alla omgivna av starka och levande flygplatsstäder. Om Sverige vill ha ett Arlanda i världsklass måste hela den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta utvecklas till en av världens mest attraktiva flygplatsstäder.

En flygplats skapar närhet till resten av världen, och lockar människor, företag och investeringar. Flygplatsstäder är därför nästa steg i urbaniseringens logik. De är den naturliga fortsättningen på storstadens tillväxt. Kring världens ledande flygplatser växer därför täta, urbana miljöer fram som kombinerar arbetsplatser, bostäder och service med utmärkta globala kommunikationer.

Arlanda och den regionala stadskärnan är beroende av varandra. De utvecklas i samspel, inte i konflikt. Ett Arlanda i världsklass kräver en regional stadskärna i världsklass – och tillsammans skapar de förutsättningarna för Sveriges långsiktiga konkurrenskraft.

Ett transportsystem som matchar behoven och Sveriges ambitioner

För att klara dagens och framtidens transportbehov till, från och inom Arlanda och den regionala stadskärnan krävs en offensiv satsning på hållbar mobilitet. Bristen på investeringar i Arlandaområdet de senaste 20 åren har blivit ett växande hinder för Sveriges möjligheter att konkurrera på den globala marknaden. Nu behövs en tydlig kursändring – en kursändring som uteblir i förslaget till ny RUFS.

Transportsystemet måste byggas ut successivt men målmedvetet, så att Arlanda och den regionala stadskärnan kan utvecklas fullt ut. Utbudet i transportsystemet måste öka i takt med efterfrågan, samtidigt som klimatomställningen påskyndas.

I granskningsförslaget till ny RUFS saknas dock konkreta förslag på hur detta kan ske, både kort och lång sikt. Regionen vågar inte ens peka ut de strategiska transportsamband som behöver stärkas för att nå målen. Bilagan *Långsiktiga utvecklingsbehov av transportsystemet* tillför inte heller något som gör skillnad.

Detta bristande helhetsperspektiv är särskilt anmärkningsvärt då förslag till både ny länsplan och ny nationell plan för transportinfrastrukturen är ute på remiss samtidigt som RUFS, liksom Arlandasamordningens slutbetänkande. Här hade regionen en unik möjlighet att ta initiativ och visa vägen – men valde att avstå.

Det som behövs är:

- Två nya spår mellan Skavsta by och Myrbacken samt en ny plattform på Arlanda central, i linje med Swedavias transportförsörjningsplan för Arlanda.
- En ny kollektivtrafiknod med pendeltågsstation vid A-train:s depå i den södra delen av den regionala stadskärnan, i linje med Sigtuna kommuns översiktsplan.
- En ny snabb direkt BRT-förbindelse mellan Arlanda och Märsta station genom den södra delen av den regionala stadskärnan och via den nya pendeltågsstationen, med utgångspunkt i vår förstudie från 2023 (bifogas).
- En förlängning av Roslagsbanan till Arlanda på längre sikt.
- Aroslänken mellan Uppsala och Enköping på längre sikt.

Därtill behöver vi:

- Samordna nationella och regionala planer och strategier för transportsystemets utveckling.
- Utveckla målstyrningen och prioritera de åtgärder som möjliggör ett tillräckligt transportutbud och därmed en kollektivtrafikandel som överträffar både Gardermoen och Kastrup.
- Fullfölja redan beslutade satsningar på järnvägar och vägar i Arlandaområdet enligt gällande nationell plan för transportinfrastrukturen.
- Genomföra de kompletterande åtgärderna för Arlandaområdet som föreslås i förslaget till ny nationell plan.
- Genomföra förslagen i Arlandasamordnarens slutrapport.

Om detta inte genomförs riskerar fragmenteringen mellan statliga och regionala planer att permanentas, vilket allvarligt skulle hämma både Sveriges, Arlandas och den regionala stadskärnans långsiktiga utveckling.

Gör om det särskilda förhållningssättet för Arlanda-Märsta

I granskningsförslaget föreslås samma *särskilda förhållningssätt för bebyggelseutveckling inom den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta* som i samrådsförslaget. Dessa är varken väl grundade, genomtänkta eller motiverade. De harmonierar inte heller med Sigtuna kommuns översiktsplan.

De särskilda förhållningssätten behöver arbetas om. I sin nuvarande form hindrar de möjligheterna att skapa en stadskärna i världsklass och därmed ett Arlanda i världsklass. Regionplanen bör i stället skapa förutsättningar för utveckling och samverkan – även för privata aktörer.

Vi föreslår följande lydelse:

- Utvecklingen av stadskärnan Arlanda-Märsta ska genomföras så att den blir en ledande flygplatsstad i världen och därigenom stödjer Arlanda att bli Skandinaviens främsta flygplats.
- Utvecklingen ska ske genom en partsgemensam och samordnad bebyggelse- och transportplanering.
- Möjligheterna till bostadsbyggande nära Märsta station ska tas till vara.
- Besöks- och personintensiva verksamheter ska lokaliseras till stadskärnans nya och befintliga kollektivtrafiknoder.
- Ytkrävande och mindre arbetsplatstäta verksamheter kan med fördel lokaliseras till mer perifera lägen.

Vi framhöll redan i vårt samrådsyttrande att rapporten *Arlanda-Märsta. En analys av sambanden mellan markanvändning och trafik på regional nivå* har betydande brister i underlag, metod och slutsatser. Rapporten ska därför förkastas och inte ligga till grund för det fortsatta arbetet med den regionala utvecklingsplanen.

Nära samverkan är nyckeln till framgång

Vi vill fortsätta resan att tillsammans utveckla Stockholmsregionen – och hela Sverige – genom att bygga en attraktiv och hållbar stad kring en stark och konkurrenskraftig flygplats. Här finns både utrymme att tänka stort och plats att växa.

Denna resa kräver nära samverkan mellan stat, region, kommun och näringsliv. Det är genom gemensamt ansvarstagande och långsiktig planering som vi kan skapa ett Arlanda och en flygplatsstad i världsklass – och ett Sverige som står starkt i världen.

Stockholm-Arlanda dag som ovan



Dieter Sand

VD, Arlandastad Group

Bilaga:

Förstudie - Kollektivtrafik i södra delen av stadskärnan Märsta Arlanda, 2023-10 -20

Kopia till:

Sigtuna kommun
Uppsala kommun
Knivsta kommun
Arlandaregionen
Näringsdepartementet
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Kort om Arlandastad Group

Arlandastad Group är ett fastighetsutvecklingsbolag med fokus på att utveckla stora strategiskt placerade områden. Vi har kunskapen och förmågan att identifiera potential. Vi har modet och musklerna att förvärva. Vi har kontaktnätet och kreativiteten att utveckla attraktiva destinationer för verksamheter. På så sätt skapar vi värde som växer över tid. Vi äger och driver två av Sveriges största utvecklingsprojekt vid två av regionens största kommunikationsnav, Arlanda och Skavsta.



Förstudie

Kollektivtrafik i södra delen av stadskärnan Märsta-Arlanda

2023-10-20 Version 1.0

Sammanfattning

Om förstudien

- Förstudien har genomförts hösten 2023 på uppdrag av Arlandastad Group AB.
- Syftet med förstudien har varit att med utgångspunkt i Arlandastads pågående projekt (Training Academy samt Första, Fjärde, Femte och Sjätte stadsdelarna) fördjupa kunskapen om hur kollektivtrafiken i området kan utvecklas.
- Med förstudien som underlag är förhoppningen att underlätta ställningstagande för hur arbetet ska drivas framöver tillsammans med kommunen samt övriga berörda myndigheter och aktörer.

Slutsatser

- Det finns stöd för utveckling av kollektivtrafiken i stråken Märsta-Arlanda i ett flertal strategier och styrande dokument (RUFS, översiktsplan och Kollektivtrafikplan 2050). Samtidigt finns ett ”glapp” mellan övergripande måldokument och detaljplanering.
- Stort behov av fördjupad utredning avseende sträckning, trafikering och infrastruktur kopplat till områdets utveckling. I förstudien har flera alternativa lösningar identifierats.
- Redan befintliga detaljplaner inom kärnan ger förutsättningar för betydande tillskott av arbetsplatser och verksamheter. Det bör tydliggöras hur kollektivtrafiken kan utvecklas successivt i takt med det ökande behovet av kapacitet och resmöjligheter.
- Ansvar och rådighet är delat mellan flera aktörer. En fördjupad dialog kring formerna för det fortsatta planeringsarbetet rekommenderas.

Introduktion

I utvecklingen av den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta finns behov av att hitta en lösning för kollektivtrafiken i den södra delen av området. För närvarande pågår detaljplanearbete med Sjätte stadsdelen och Training Academy, och en kapacitetsstark kollektivtrafik bedöms vara en kritisk faktor för den önskade utvecklingen och ett fungerande trafiksystem.

Denna förstudie har genomförts hösten 2023 på uppdrag av Arlandastad Group AB. Huvudfrågan har varit hur en kapacitetsstark och attraktiv kollektivtrafik kan utvecklas etappvis i den södra delen av den regionala stadskärnan för att möta transportefterfrågan på kort, medellång och lång sikt och som möter målen i RUFS 2050 om en andel för kollektivtrafik, gång- och cykel på 70 %.

Förstudien är ett kunskapsunderlag för den fortsatta dialogen mellan Arlandastad Group AB och övriga parter som har intresse i utvecklingen av kollektivtrafiken i området.

Innehåll

1. Planerad utveckling i stadskärnan Märsta-Arlanda
2. Nuläge och utmaningar för kollektivtrafiken inom kärnan Märsta-Arlanda
3. Planeringsprinciper för en attraktiv kollektivtrafik
4. Alternativa lösningar
5. Möjliga vägar framåt

1. Planerad utveckling i stadskärnan Märsta-Arlanda

Ett område i tillväxt

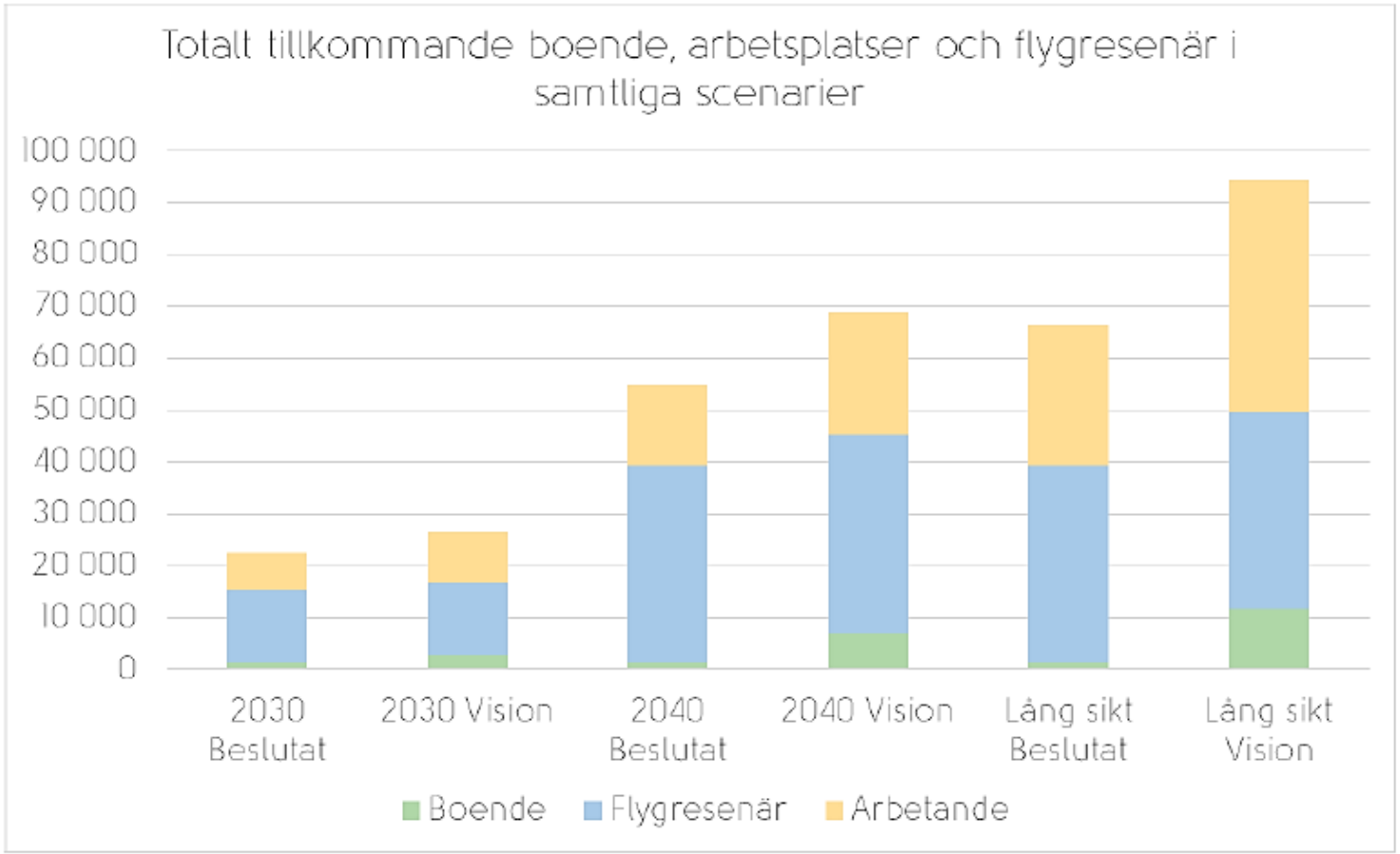
Arlanda-Märsta är utpekad som en regional stadskärna med stor potential genom närheten till Arlanda flygplats och sitt läge mellan Stockholm och Uppsala.

Figuren intill visar en möjlig förändring från nuläget till 2030, 2040 och vision på längre sikt.

Det kan noteras att redan befintliga detaljplaner ger utrymme för en betydande tillväxt av framförallt arbetsplatser och verksamheter i området. De scenarier som benämns ”Beslutat” i figuren visar en möjlig utveckling inom lagakraftvunna detaljplaner.

Därutöver finns flera påbörjade detaljplaneprocesser (Training Academy och Stadsdel 6), samt ett antal inlämnade ansökningar om planbesked. De scenarier som benämns ”Vision” visar en möjlig utveckling enligt pågående detaljplaner och kommunens översiktsplan.

Kapacitetsbehovet i stråket behöver analyseras djupare. Vilken turtäthet och system är lämpligt för Märsta-Arlanda för att hantera det ökande resandet och för att öka andelen som väljer kollektivtrafik?



Figur 2: Tillkommande boende, arbetsplatser och flygresenärer i de olika scenarierna.

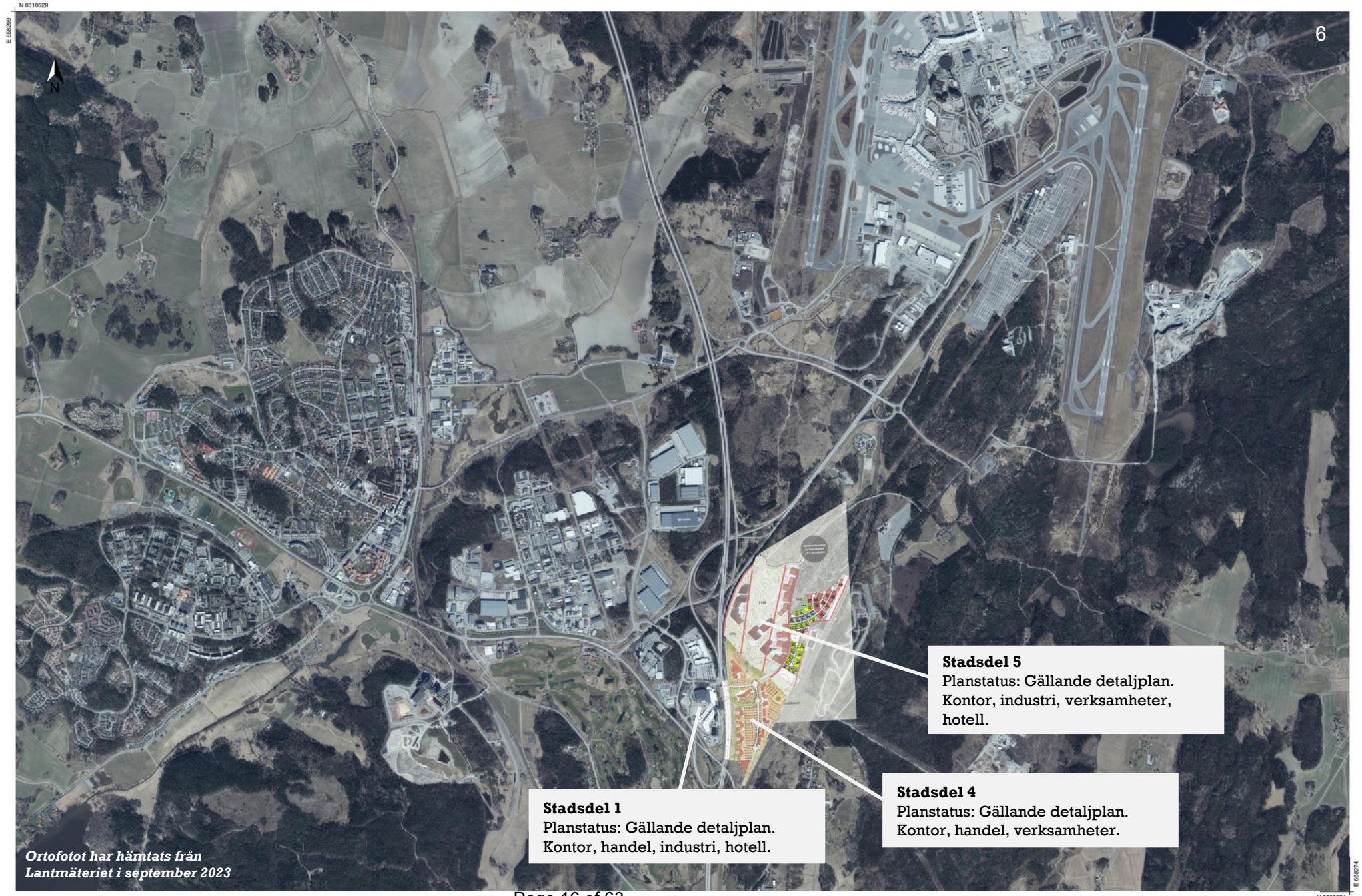
Källa: Tekniskt underlag

Nuläge



Trivector

2025

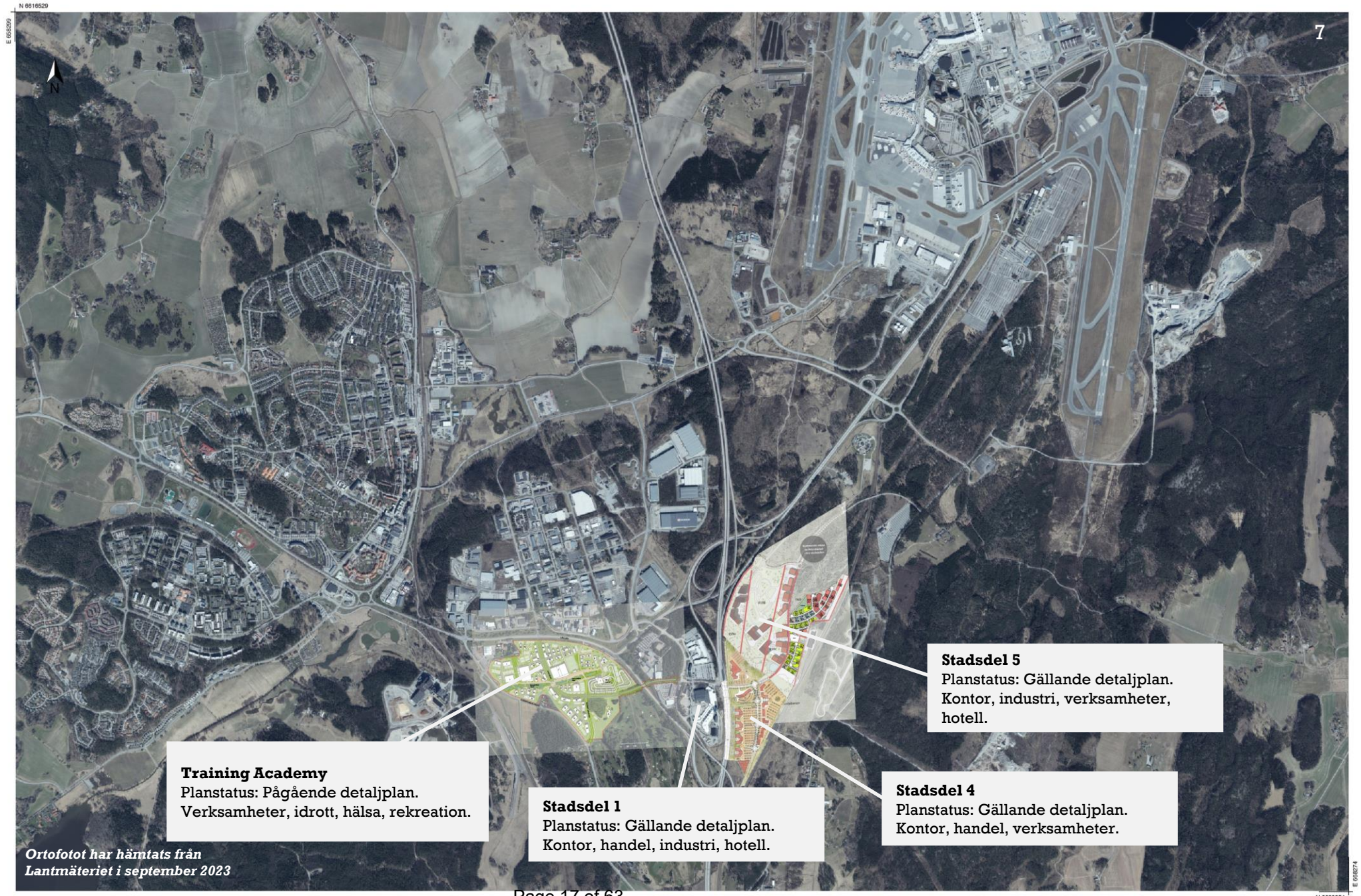


Trivector

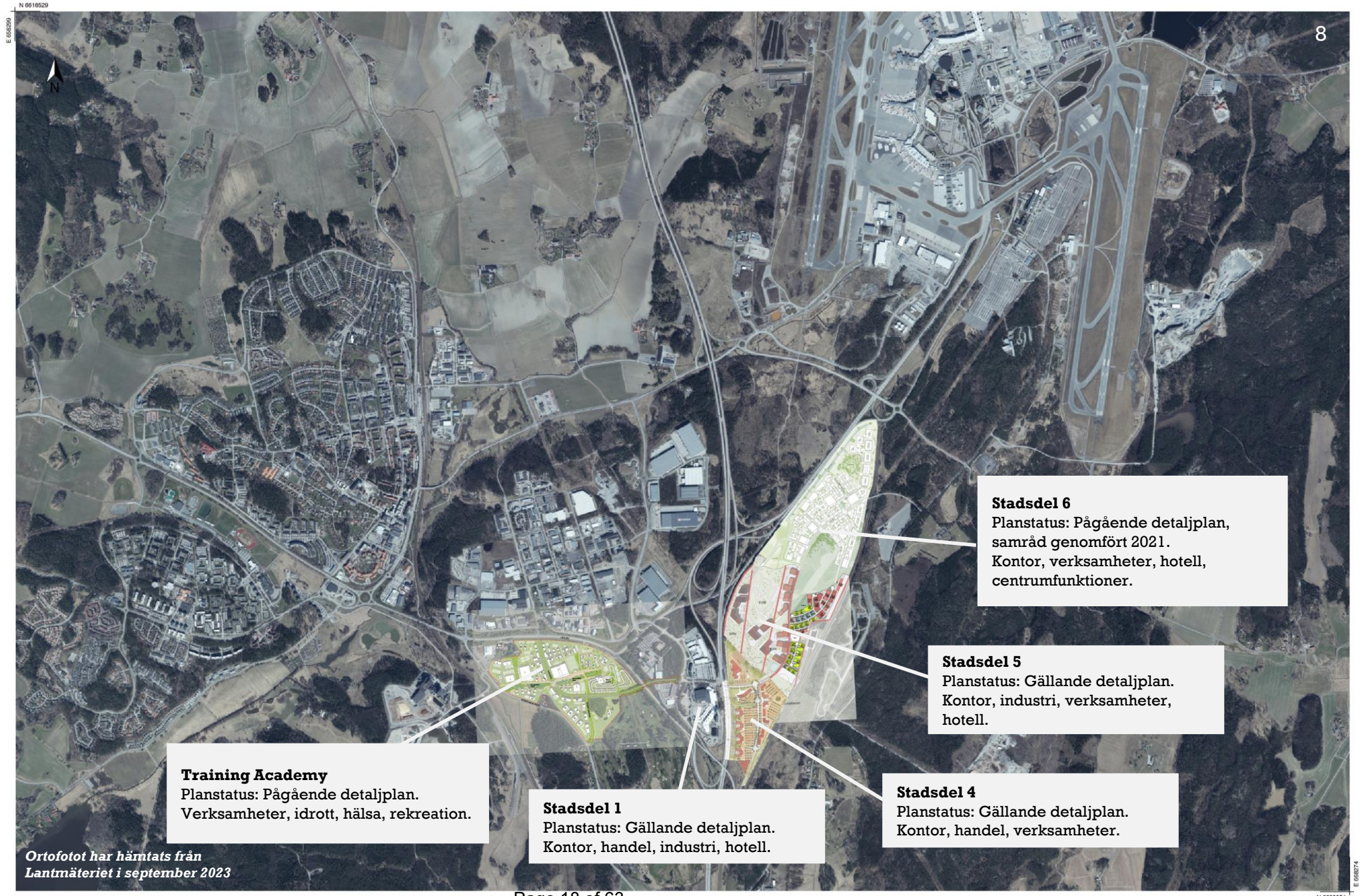
Planer 2025

LANTMÄTERIET

2027


N 6616529
E 658299
N
Training Academy
Planstatus: Pågående detaljplan.
Verksamheter, idrott, hälsa, rekreation.
Stadsdel 1
Planstatus: Gällande detaljplan.
Kontor, handel, industri, hotell.
Stadsdel 4
Planstatus: Gällande detaljplan.
Kontor, handel, verksamheter.
Stadsdel 5
Planstatus: Gällande detaljplan.
Kontor, industri, verksamheter, hotell.
Ortofotot har hämtats från Lantmäteriet i september 2023
0
1
2
3 km
N 6609954
E 668274

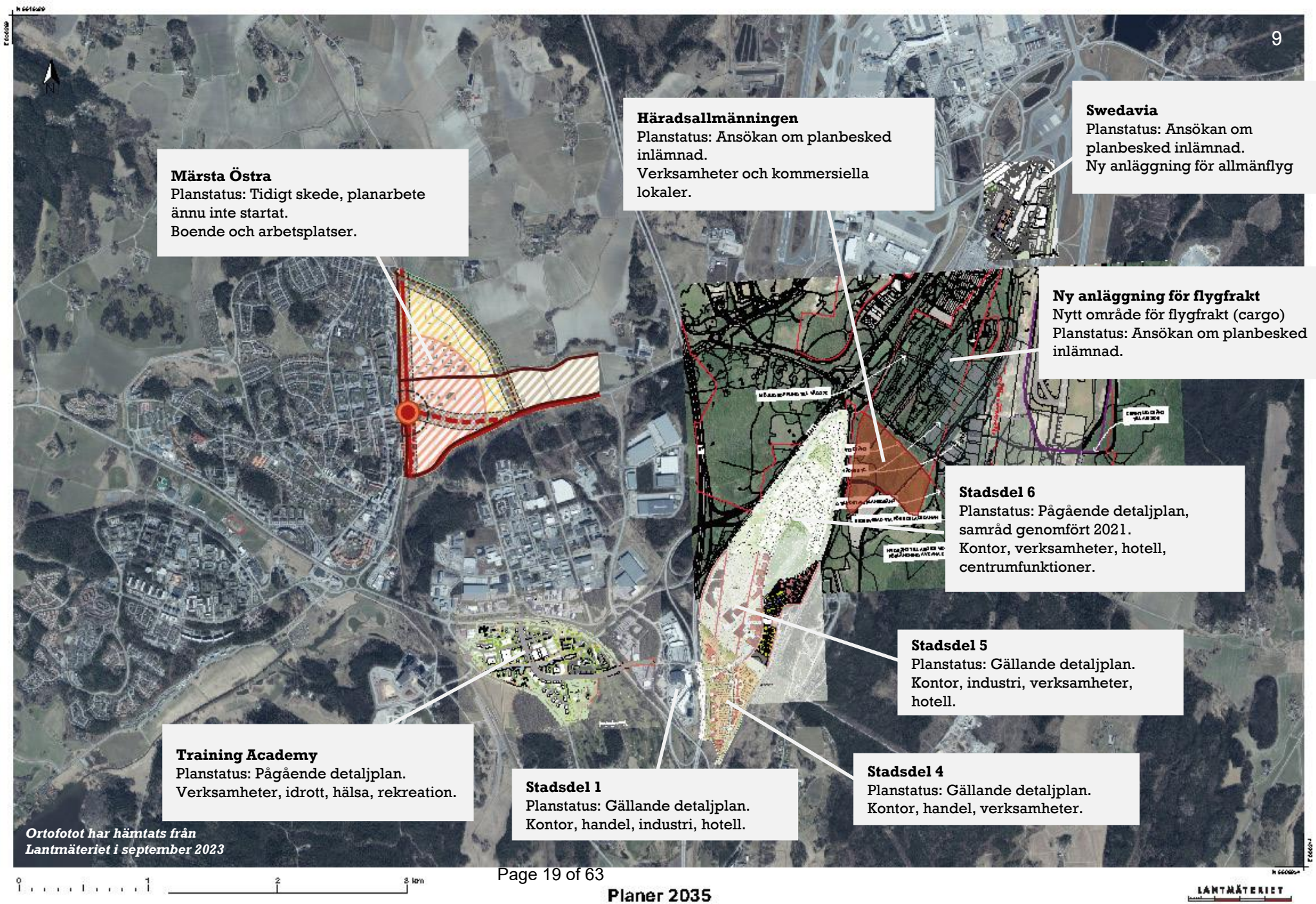
2030



Trivector

Planer 2030

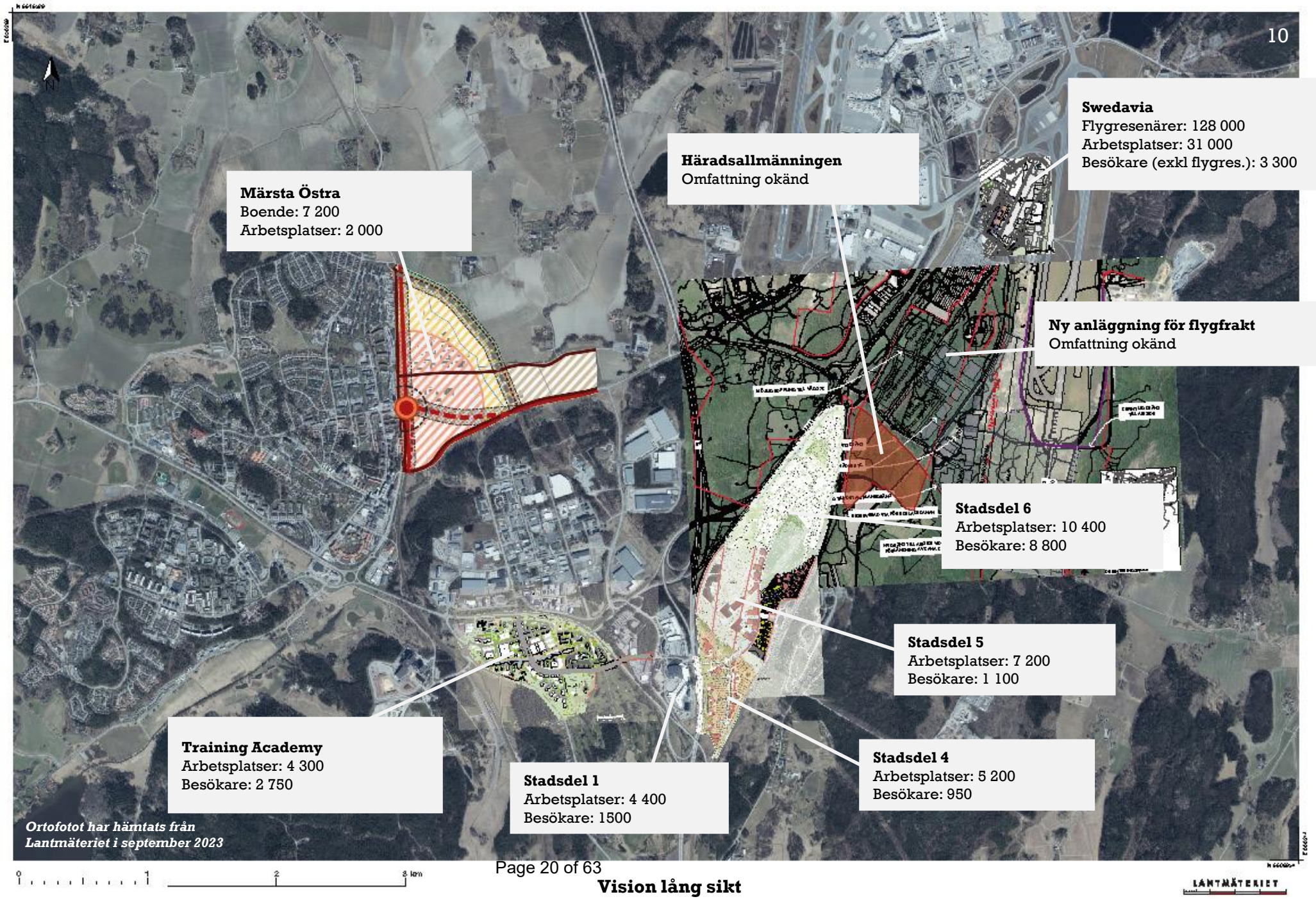
2035



Trivector

Planer 2035

Vision lång sikt



Källa:
Uppgifterna på denna karta är hämtade från underlaget till ACS gemensamma trafikanalysen, 2021.

Siffror för Training Academy är tolkade från PM Trafik Norrsunda 1:34, samrådshandling 2023-10-13

Trivector

2. Nuläge och utmaningar för kollektivtrafiken inom Märsta-Arlanda

Nuvarande kollektivtrafik

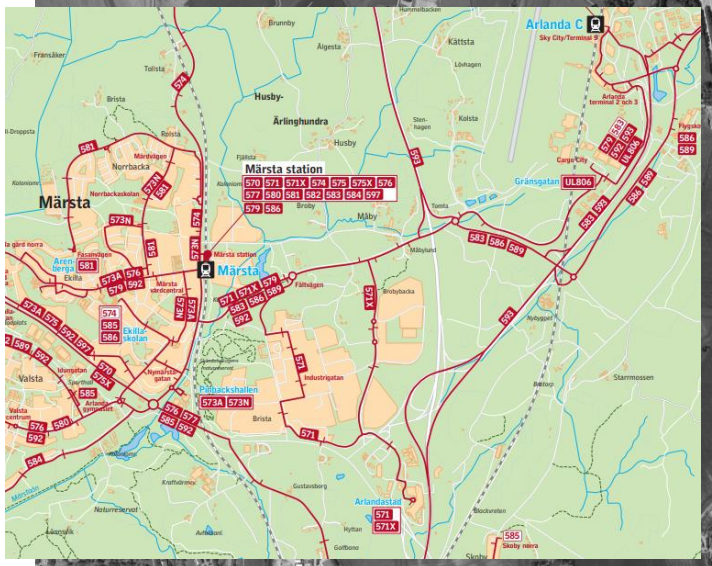
Inom Märsta-Arlanda är busstrafiken uppbyggd för att passa med pendeltågstrafiken i Märsta station, vilket innebär att turtätheterna är uppbyggda med 15-minutersstег.

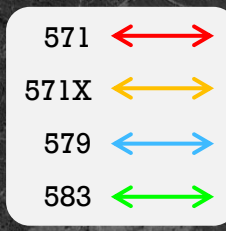
Följande busslinjer inom SL-trafiken är relevanta för resandet inom stadskärnan:

- **571 Märsta-Arlandastad:** 15 minuterstrafik. Restid: 15 min
- **571X Märsta-Arlandastad:** 60-minuterstrafik. Restid: 12 min
- **579: Bålsta-Sigtuna-Arlanda:** 30-minuterstrafik.
- **583 Märsta-Arlanda:** 15-minuterstrafik. Restid: 13 min.

För resenärer med målpunkter på flygplatsen – i nord-sydlig riktning – finns utvecklade buss- och tågförbindelser, dock med högre prisbild.

Inom området (geografin från Arlandastad till Arlanda) finns även shuttlebussar till och från hotell och parkeringsanläggningar som är avgiftsfri för resenärerna.





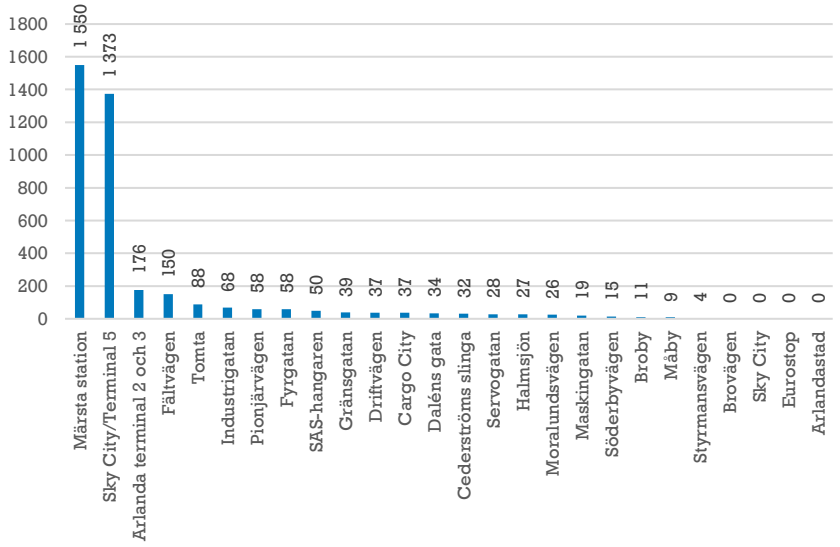
Trivector

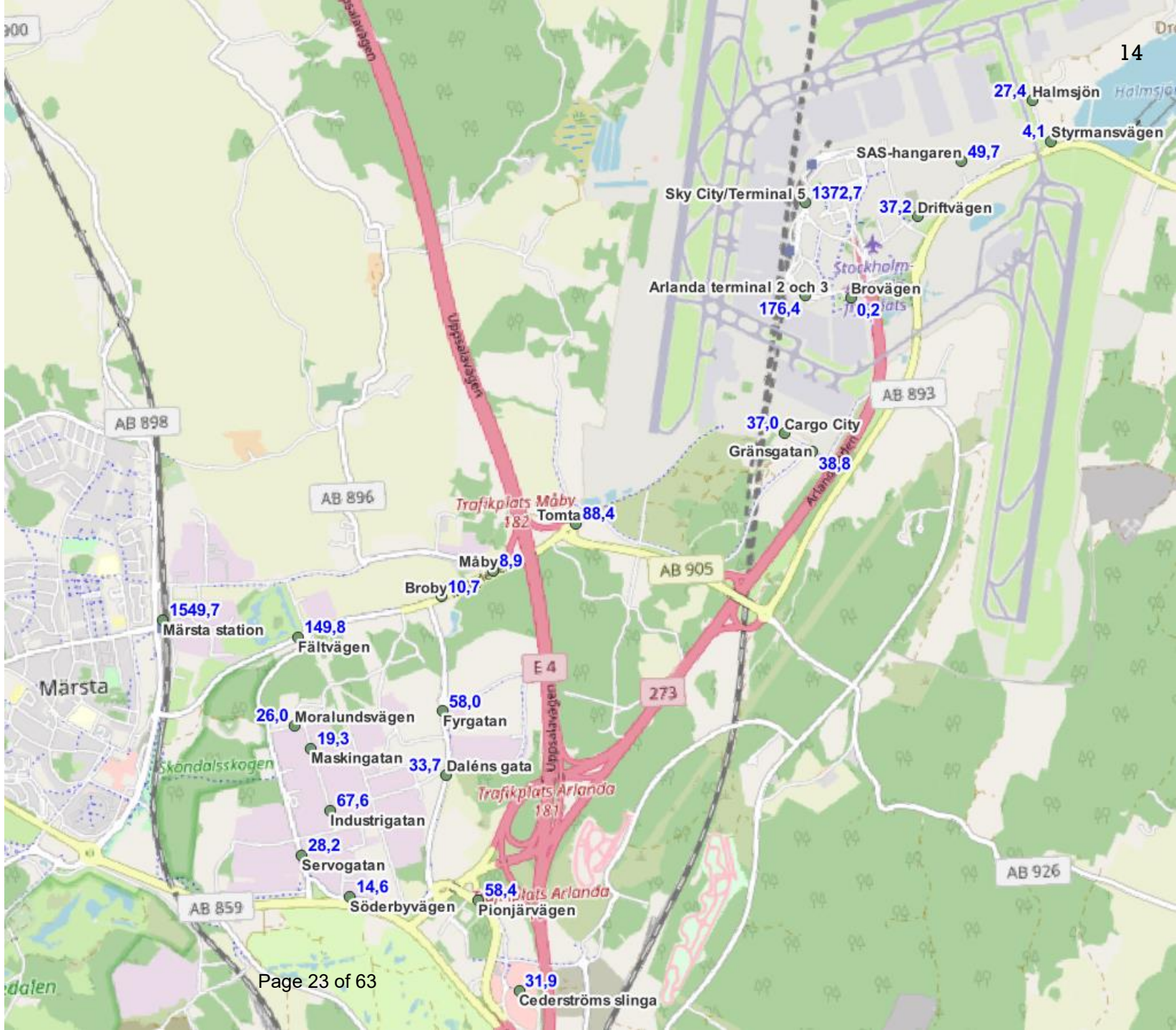
Påstigande på hållplatser

Data hämtade från Trafikförvaltningens databas RUST för mars månad 2023 visar antalet dagliga påstigningar för busshållplatser i områdena mellan Märsta station och Arlanda.

Tolkningen av data är att reseefterfrågan för kollektivtrafik i Brista och närliggande områden är väldig låg. Det högre antalet påstigningar uppmättes vid ändhållplatserna Märsta station och Arlanda flygplats vilket indikerar att den högsta efterfrågan i nuläget sker mellan dessa noder.

Summa av antal påstigande från linjer 571, 571x, 579 och 583 och för båda riktningar. Totalt per dygn





Utmaningar för kollektivtrafiken Märsta-Arlanda

I takt med att området utvecklas finns behov av att kollektivtrafikförsörja den nya bebyggelsen. Det finns behov av att tillsammans med övriga aktörer lägga fast en målbild för kollektivtrafiklösningen på lång sikt – och hur kan trafik utvecklas successivt med hänsyn till planeringen i området.

För att få en fungerande trafiksituation i området som helhet är en förändrad färdmedelsfördelning betydelsefull. De hållbara trafikslagen behöver öka sin andel av resandet. Detta ställer krav på kollektivtrafiklösningen men också utvecklade gång- och cykelmöjligheter i kombination med bilbegränsande åtgärder. Hur nå mål om ökad andel hållbart resande i området? Kollektivtrafik är ett verktyg, men även andra åtgärder behövs för att dämpa bilresandet.

För att få fler att välja kollektivtrafiken är *relevansen* avgörande, alltså att trafiken går att använda för de resor som ska göras. Utbud, restid och enkelhet är faktorer som driver resande (Källa: Kollektivtrafikbarometern, årsrapport 2021).

Samhällsplaneringen behöver integreras med kollektivtrafiken – för att möjliggöra snabb kollektivtrafik med bebyggelsekoncentration vid strategiska noder.

Ur såväl ett resenärs- som samhällsperspektiv är det viktigt att skapa en lösning som beaktar kollektivtrafiken som system. På vilket sätt kan befintlig kollektivtrafik omfördelas för att ge mer nytta, genom en översyn av mer lokala busslinjer? Vilka möjligheter finns att koncentrera resurser i ett starkt stråk där resandepotentialen och möjligheten till överflyttning av resor är som störst?

Som grund för trafiklösningen finns behov av utvecklad förståelse för resandet och kapacitetsbehovet:

- Pågående detaljplaner har en flexibilitet som gör att resandeefterfrågan är starkt avhängig av vilka verksamheter det är som slutligen etablerar sig.
- Vilket syfte finns med busstrafiken sett till resandet till/från och inom stadskärnan? Bör trafiken utvecklas vidare från Märsta och västerut mot Sigtuna?

Idag finns en relativt snabb förbindelse Märsta-Arlanda i norra delen av stadskärnan, men i den södra delen är busslinjerna relativt långsamma med ogena sträckningar. Möjliga sträckningsalternativ och framkomlighetsåtgärder behöver studeras närmare, med hänsyn till förutsättningarna på platsen.

I Trafikförvaltningens Kollektivtrafikplan 2050 finns åtgärder Stadsexpressbuss och Tvärgående Expressbuss som berör relationen Märsta-Arlanda.

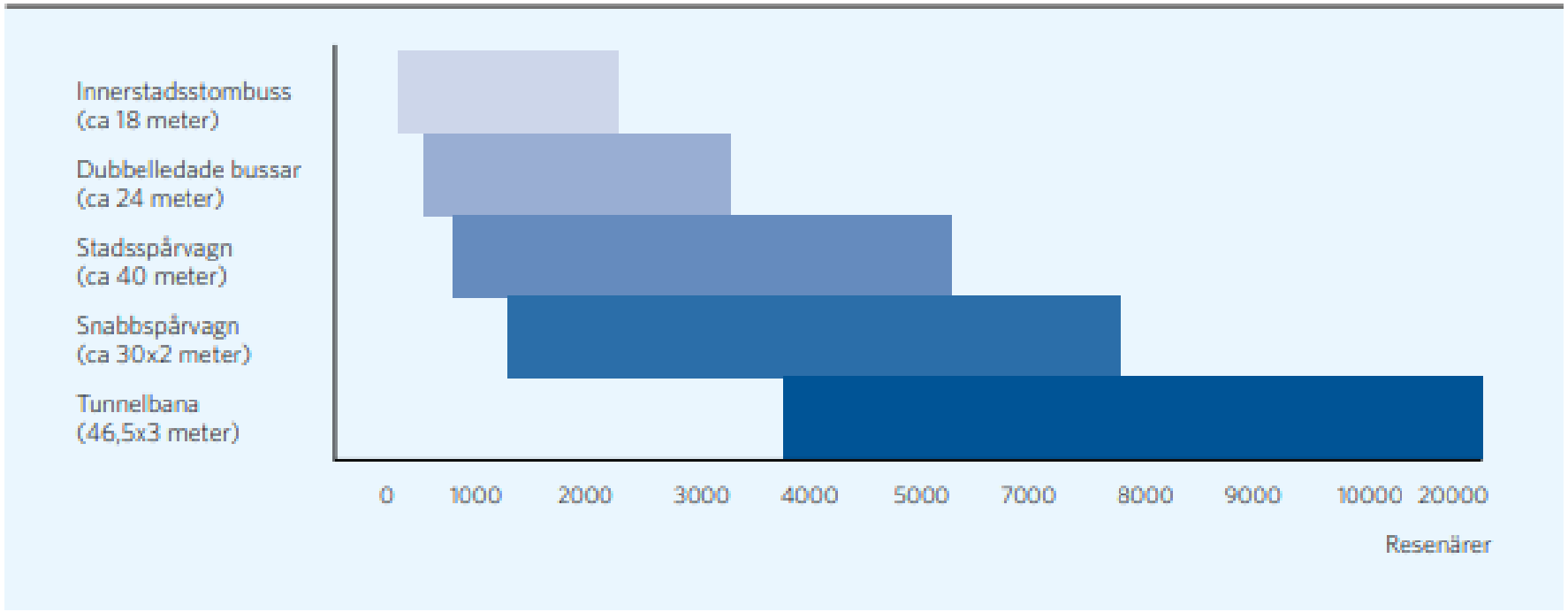
Kapacitetsbehovet behöver studeras närmare

I takt med att området utvecklas kommer behovet av kollektivtrafik att öka.

Grovt räkneexempel år 2030:

- Plus cirka 5500 arbetsplatser
- Antagen kollektivtrafikandel: 20% (högt jämfört med Sigtuna idag)
- Ger ca 1100 kollresor till/från området (om alla skulle resa den dagen)
- Om ca hälften av dessa arbetsresor antas ske under maxtimmen ger det ca 550 kollresor
- Med ledbuss (praktisk kapacitet ca 70 resenärer) skulle det motsvara 8 turer/tim, eller 7,5-minuterstrafik för de tillkommande resenärerna.
- Om linjen även ska ta hand om ändpunktsresandet Märsta till flygplatsen ökar behovet ytterligare.
- Hänsyn till dagens resande och kapacitetsbehov för befintliga verksamheter.
- Hänsyn till pendeltågstrafikens ”puls”.

FIGUR 4-28. Kapacitetsintervaller (resenärer per timme i det dimensionerande snittet, en riktning) för buss, spårväg, tunnelbana och tåg.



Källa figur: Kol-Trast. Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik

Trivector

Överväganden kring stråk, restider och utbud

En principiellt viktig fråga i stråket Märsta-Arlanda är avvägningen mellan snabba resor och kollektivtrafikens upptagningsområden.

Det finns en stor fördel med att hitta ett upplägg där resurserna kan fokuseras på ett starkt stråk, där resandevolymerna driver på ett behov av förbättrat turutbud. Ett sådant starkt stråk skulle kunna skapas i den södra delen av stadskärnan, där en attraktiv kollektivtrafik dels skulle ge snabba resor mellan Märsta och flygplatsområdet och dels försörja de framväxande stadsdelarna.

Genom att fokusera resurserna till det starka stråket skulle trafikproduktion som idag är spridd på flera busslinjer (exempelvis linje 571, 571X, 583) kunna samlas och ge en hög turtäthet.

En utmaning med att satsa resurserna på det södra stråket är kopplat till restiderna för ändpunktsresandet Märsta-Arlanda. Med dagens trafik som går snabbaste vägen i ett gent stråk är restiden cirka 11 minuter. Att istället resa genom det södra stråket ger en ökad restid som en följd av fler hållplatsstopp och längre körsträcka, uppskattningsvis ca 24 minuter.

Om trafikutbudet delas upp i ett nordligt och ett sydligt stråk finns risk att linjerna utarmar varandra och att turtätheten i respektive stråk blir begränsad. Å andra sidan, om resandet är tillräckligt stort bidrar de båda stråken tillsammans till ge kapacitet och olika resmöjligheter.

Samtidigt kan man reflektera kring behovet av hög turtäthet i stråket. Nuvarande trafikupplägg är anpassat efter SLs pendeltågstrafik vilket innebär att busstrafiken i princip går i 15-minuterstrafik för att ge smidiga byten. En ökad turtäthet för busstrafiken skulle skapa nyttor för resenärer som har start- eller målpunkt kring Märsta, men för många pendeltågsresenärer skulle det inte ha någon betydelse. Dock skulle en ökad turtäthet i busstrafiken minska behovet av att överhuvudtaget ha passning, och även möjliggöra smidiga byten till regionaltåg och pendeltåg i den mindre prioriterade riktningen.

En annan aspekt på turtäthet och restider är kollektivtrafikens konkurrenskraft. För Märsta-Arlanda finns farhågor kring kapaciteten i hela trafiksystemet och ur det perspektivet är kollektivtrafiken en viktig del i verktygslådan. Att fokusera resurserna till ett starkt stråk, som ger ett stort resandeunderlag, ger bäst förutsättningar för hög turtäthet vilket i sin tur också ökar kollektivtrafikens konkurrenskraft och möjlighet att bidra till mål om ökad andel hållbart resande.

Se principlösningarna ”Ett starkt stråk” och ”Nord och Syd” på kommande bilder.

Alternativ ”Ett starkt stråk”

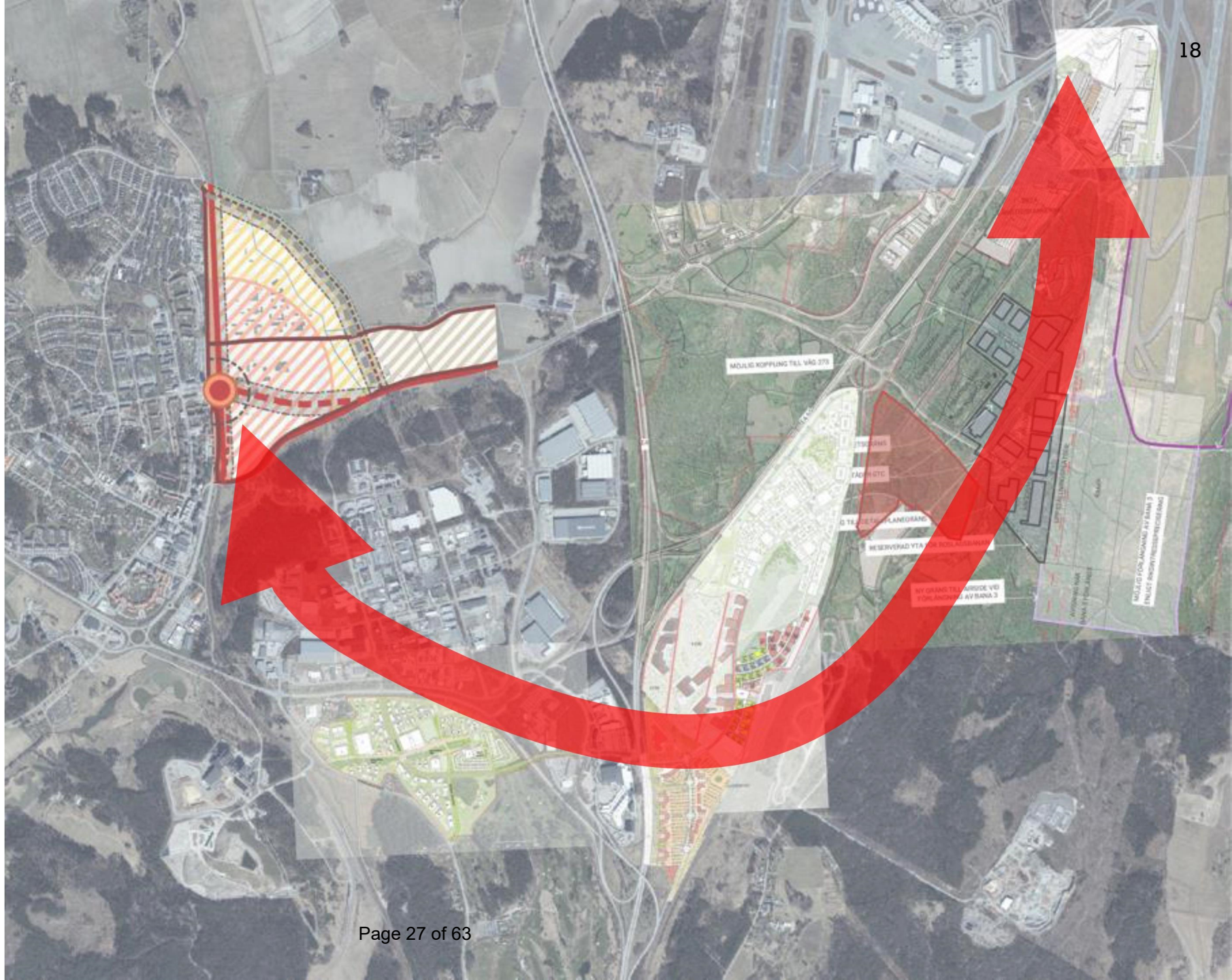
Detta alternativ innebär ett starkt sydligt stråk där resurserna fokuseras där resandeunderlaget är som störst (ett stråk för allt resande i relationen Märsta-Arlanda).

Stort totalt resandeunderlag ger underlag för ökad turtäthet.

Linjen försörjer befintliga och planerade arbetsplatsområden och stadsdelar och tar hand om kollektivtrafikresandet mellan Märsta och flygplatsen.

En förutsättning är hög framkomlighet och korta restider, som inte försämrar direktresandet mellan Märsta och flygplatsen för mycket.

Genom att skapa ett starkt stråk kan befintlig kollektivtrafik omfördelas till det nya stråket vilket ger förutsättningar för en kostnadseffektiv lösning.



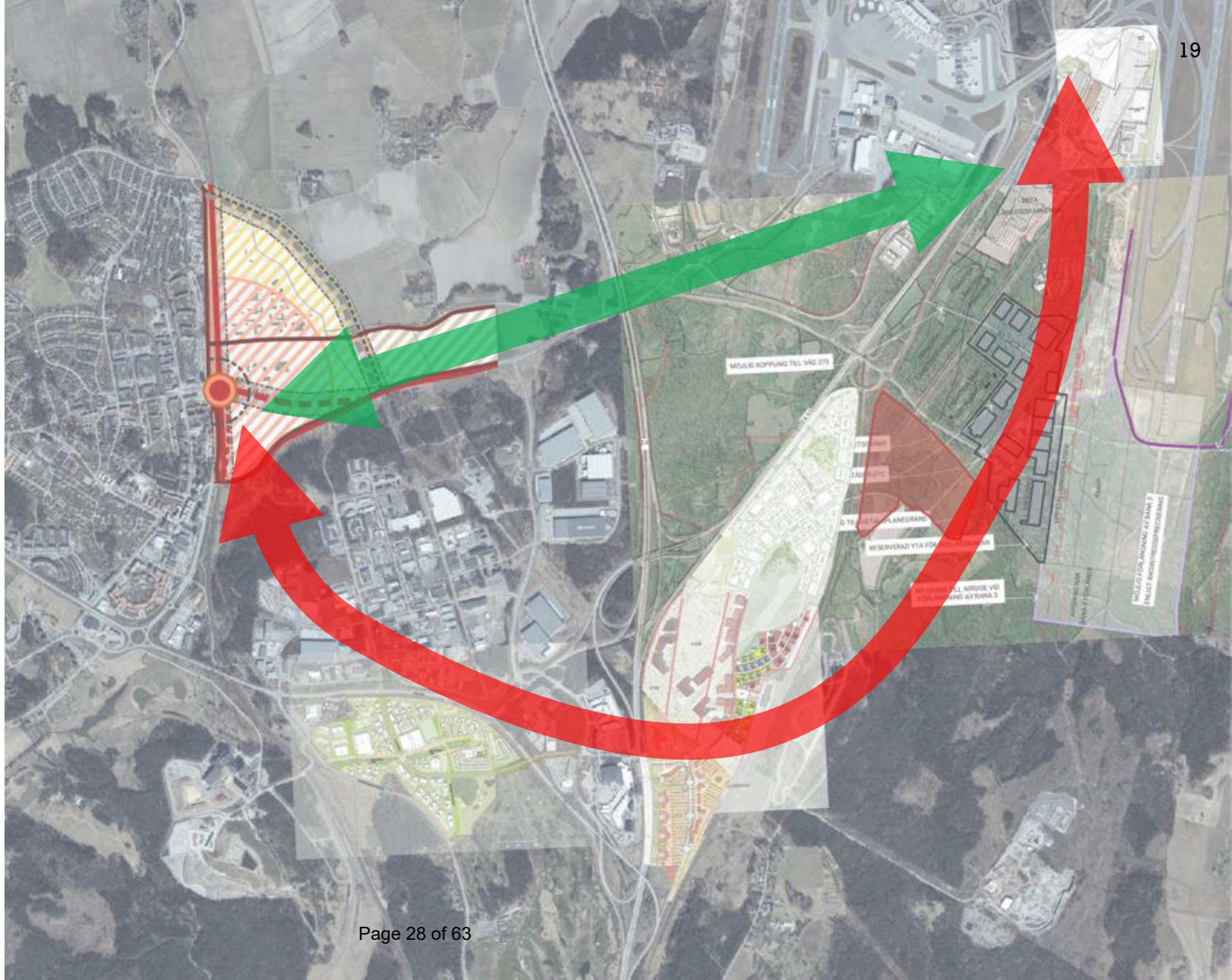
Trivector

Alternativ ”Nord och Syd”

I detta alternativ finns två kompletterande kollektivtrafikstråk mellan Märsta och Arlanda.

Det nordliga stråket har fokus på snabb koppling Märsta-Arlanda och kan sägas motsvara dagens linje 583.

Det sydliga stråket har fokus på att försörja kärnans utvecklingsområden och befintligt verksamhetsområde i Brista.



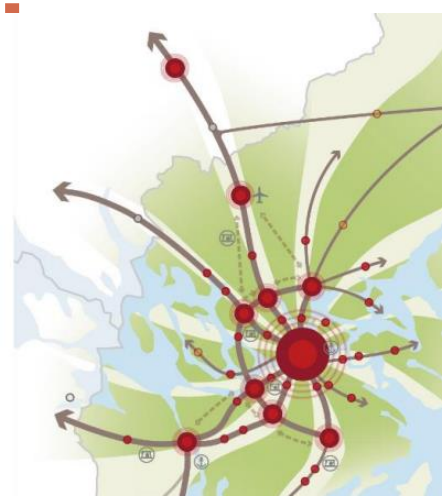
Trivector

Det saknas inte målbilder för kollektivtrafiken – men vilken gäller?

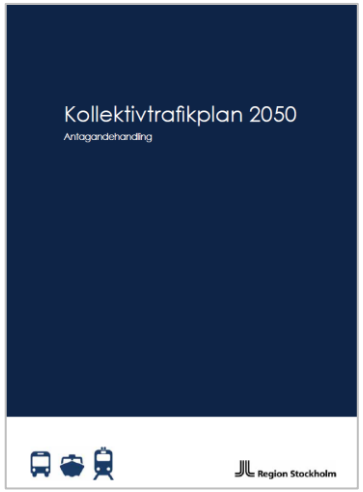
Behov av en gemensam målbild för kollektivtrafiken, och utvecklingen i stort. På planeringsnivån mellan RUFS och detaljplaner saknas en målbild som aktörerna kan verka mot.

Översiktsplanen är för övergripande, och fördjupad översiktsplan ej längre aktuell.

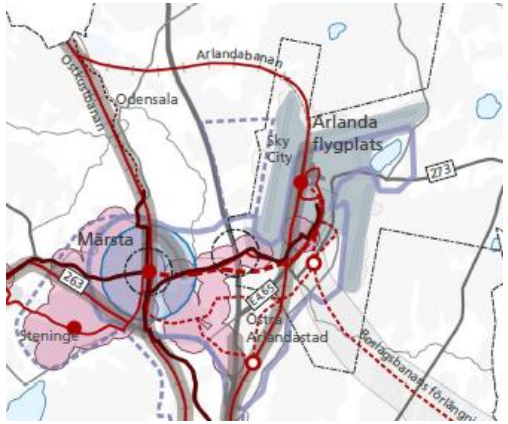
För kollektivtrafiken finns flera olika strategier med olika avsändare.



RUFS 2050







Öp 2022



FÖP 2006 (ej gällande)



3. Planeringsprinciper för en attraktiv kollektivtrafik

Bus Rapid Transit – en lösning för Märsta-Arlanda?

- Hög kapacitet
- Hög kvalitet
- Hög turtäthet
- Gen linjesträckning
- Attraktiva bussar och hållplatser

- Mittförlagda busskörfält
- Effektivt biljettsystem
- Signalprioritering
- "Tänk spårvagn – kör buss"



Lätt att förstå och använda

Kort restid

Hög turtäthet

Pålitlighet

Komfort



Attraktiv kollektivtrafik och ett ökat resande

Olika funktion och förutsättningar



Buenos Aires



Malmö

BRT i Sverige



Visionsbild Metrobuss, Göteborg



HelsingborgsExpressen



MalmöExpressen





BRT Barkarbystaden



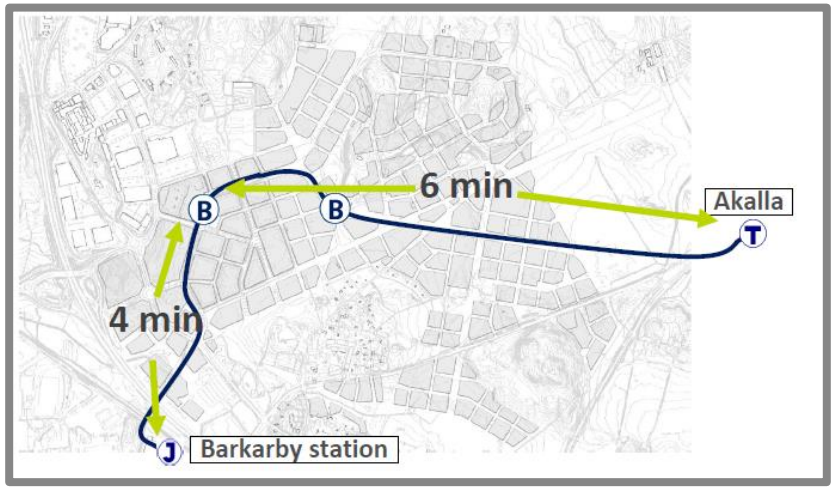
Visionsbild, BRT Örebro



Karlstadstråket

Barkarbystaden





Ett första steg innan tunnelbana



Planeringsriktlinjer stadsexpress/stadspårväg

- Pålitlig i tid och rum
- Öppet hela trafikdygnet, även natt
- Minsta turtäthet högtrafik: 7,5 min (spårväg) och 10 min (stadsexpress) – mer om kapacitetsbehov
- Målhastighet och hållplatsavstånd →
- Kort hållplatstid
- Gen linjedragning, få eller inga riktningsförändringar
- Hållplatsutformning
- Fordon
- Prioritet i gaturummet →

Typ av väg och bebyggelse-struktur	Skyltad hastighet	Minsta medelhastighet inkl. hållplatsstopp	Minsta hållplatsavstånd i medeltal
Innerstad/tät stadsstruktur	30 km/h	20 km/h	500 m
	40 km/h	25 km/h	600 m
Huvudgata/ tättbebyggt område	50 km/h	30 km/h	700 m
	60 km/h	40 km/h	1200 m
Genomfartsled	70 km/h	45 km/h	1400 m
	80 km/h	55 km/h	2000 m
Motorväg	90 - 110 km/h	65 km/h	2400 m

Tabell 13 Målstandard för medelhastighet och genomsnittligt hållplatsavstånd.

Stadsexpress	• Eget utrymme där det behövs för att hålla målhastighet, pålitlighet och regularitet. • Den fysiska utformningen förmedlar att bussen har prioritet • Full signalprioritet med stopp endast på hållplatser • Inga cyklar, störande fordon eller kantstensparkeringar där bussen har egen körbana, utfarter bör undvikas på dessa sträckor • Prioritera kantstenshållplatser för ökad framkomlighet från hållplats genom att framförvarande trafik hinner avvecklas medan bussen angör hållplats.
Stadsspårväg	• Eget utrymme som kan delas med expressbussar • Full signalprioritet med stopp endast på hållplatser • Rak passering genom cirkulationsplatser • Självförklarande gatuform med exempelvis upphöjd köryta för spårvägen och olika markbeläggning för spårväg, gångtrafik och biltrafik.

Källa:
Kollektivtrafikplan 2050,
Trafikförvaltningen SLL

Trivector

Vad säger Kollektivtrafikplan 2050 om Märsta-Arlanda?

Stadsexpressbuss Sigtuna-Märsta-Arlanda pekas ut till år 2030 Kollektivtrafikplan 2050.

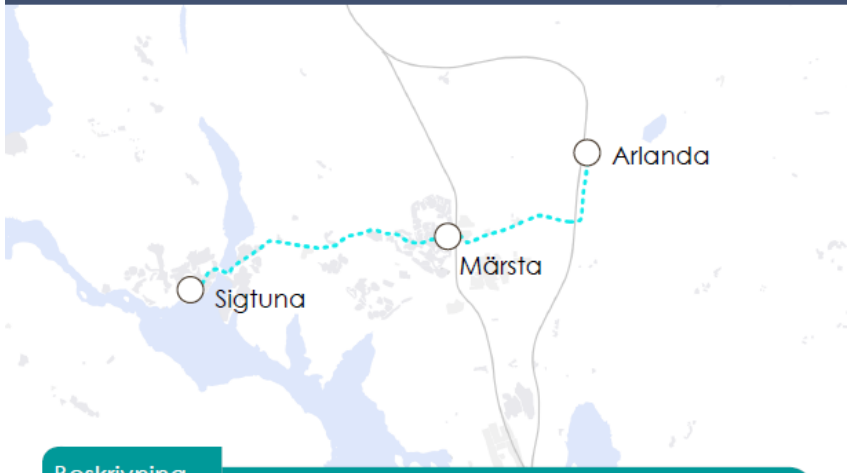
Som utredningsbehov konstateras:

- ✓ Sträckningsval, hållplatslägen och framkomlighetsåtgärder behöver utredas vidare
- ✓ Behov av förändringar i omgivande lokalbussnät med anledning av linjens inrättande behöver utredas.

Även en tvärgående expressbuss Bålsta-Arlanda, motsvarande dagens linje 579, pekas ut i planen.

36 Nivå 3 — Stadsexpress

Ny stadsexpressbuss Sigtuna-Märsta-Arlanda



Beskrivning

Åtgärden är en ny stadsexpressbuss från Sigtuna via Märsta till Arlanda.

Behov och funktion

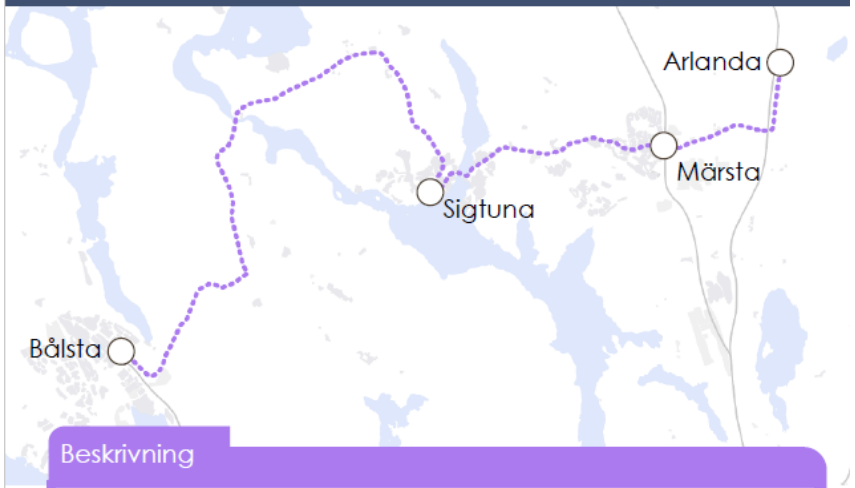
Åtgärden ger kortare restider inom den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta samt bidrar till ett mer attraktivt kollektivtrafiksystem genom förbättrade resmöjligheter. I Arlanda ska särskilt terminalområdet angöras. I Märsta måste en god bytesfunkton till pendeltåg säkerställas.

Utredningsbehov

Sträckningsval, hållplatslägen och framkomlighetsåtgärder behöver utredas vidare, Behov av förändringar i omgivande lokalbussnät med anledning av linjens inrättande behöver utredas.

24 Nivå 3 — Tvärgående expressbuss

Utveckling av tvärgående expressbuss Bålsta-Arlanda



Beskrivning

Åtgärden är en utveckling av linje 579 till en tvärgående expressbuss Bålsta-Arlanda

Behov och funktion

Åtgärden kopplar samman Bålsta (regionaltåg) – Sigtuna – Märsta – Arlanda och innebär kortare restider och bytesfria resor i en rad relationer i stråket. Linjen ökar tillgängligheten till den regionala stadskärnan Arlanda/Märsta och inte minst till arbetsplatsområdet på Arlanda.

Utredningsbehov

Trafikering och behovet av eventuella framkomlighetsåtgärder längs sträckan behöver utredas, likaså behovet av förändringar i övrig busstrafik med anledning av linjens inrättande.

Trivector

4. Alternativa lösningar

Strategiska noder för kollektiv-trafiken

Mellan Märsta station och Arlanda flygplats finns befintliga och planerade områden med olika markanvändning som skapar efterfrågan på dagliga resor (arbete och andra aktiviteter) nu och i en nära framtid.

Om en hållbar utveckling ska främjas i Märsta-Arlandaregionen är det viktigt att en stor del av de genererade resorna försörjs med kollektivtrafik.

Figuren intill visar tänkbara strategiska kollektivtrafiknoder som kan utgöra utgångspunkt för stadsbyggnadsprojekten.



Trivector

Sträcknings-alternativ

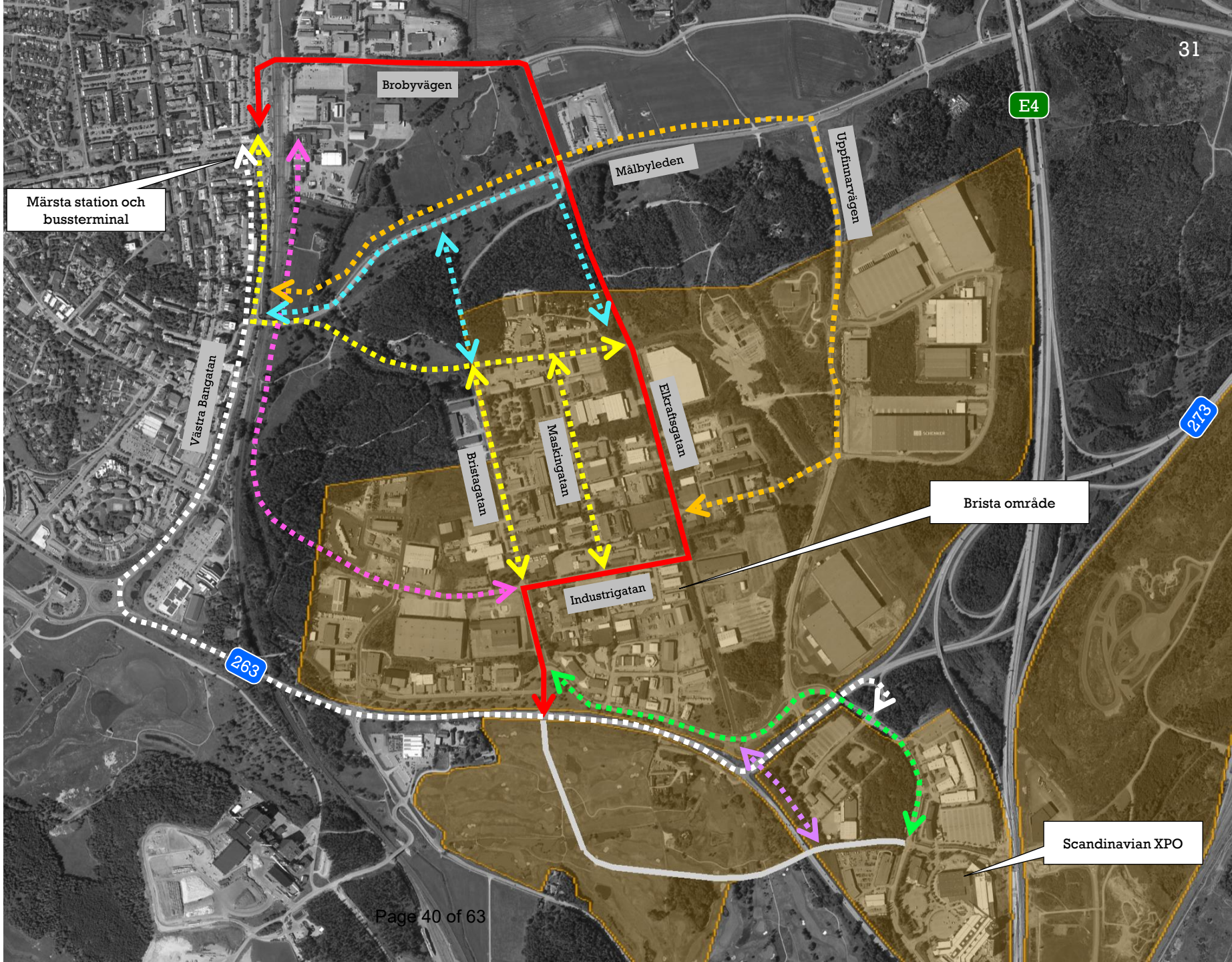
Märsta, Brista och Scandinavian XPO

Det finns olika sträckningsalternativ för busslinjer som skulle försörja Brista och Scandinavian XPO områden i anslutning till Märsta station och bussterminal. Bilden visar de alternativen som har studerats övergripåande i denna utredning.

Anslutning till Märsta station och bussterminal: de befintliga järnvägsspåren skapar en segregering för trafiken mellan Märsta och Brista. I nuläget finns det tre alternativ: en bro söder om Märsta station (Måbyleden), cirkulationsplatsen Västra Bangatan/väg 263 längre söderut och en plankorsning norr om Märsta station (Brobyvägen).

Bristaområdet: två tillfarter till området finns på norra sidan (Bristagatan och Uppfinnarvägen) och några tillfarter på södra sidan via väg 263. Om en busslinje Märsta-Arlanda ska trafikera Brista rekommenderas att den kommer från norra sidan och kör söderut. Den optimala linjesträckningen genom Brista är gen med god framkomlighet samtidigt som den ger god tillgänglighet och närhet till kollektivtrafiken.

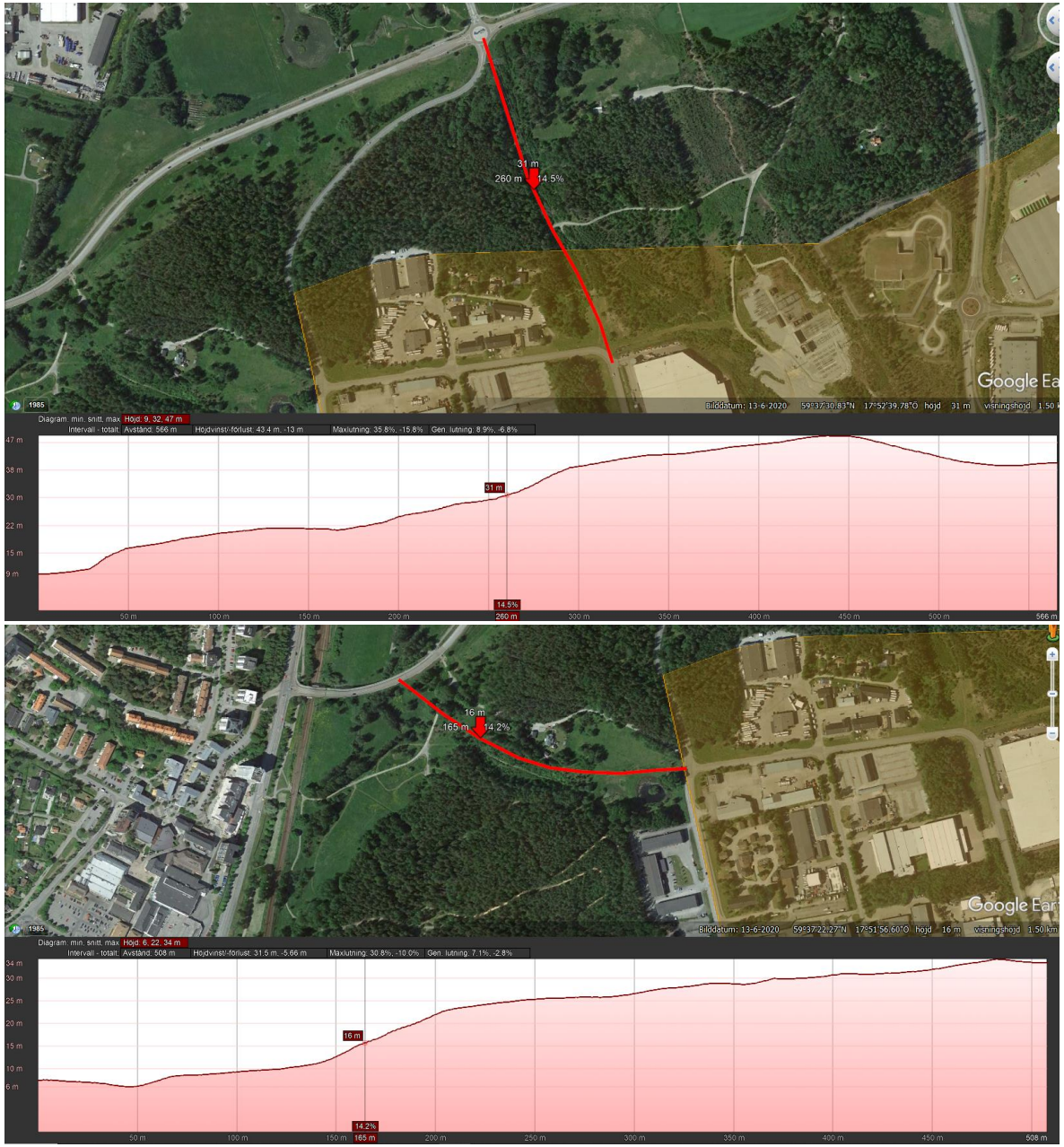
Restider för olika kombinationer av delsträckor visas under avsnittet Restider på sidan 47-49.



Önskvärt med en genare sträckning Märsta-Brista

För att skapa en attraktiv sträckning från Märsta genom Brista är det viktigt att skapa en genare sträckning. Förutsättningarna för detta behöver studeras närmare med hänsyn till det grönområde som berörs.

Bilderna illustrerar terrängprofilerna som erhållits från Google Earth. De visar att skogsområdena ligger på en kulle. För att möjliggöra något av dessa alternativ med god standard avseende lutningar för busstrafiken skulle det krävas schaktarbeten.





Sträcknings-alternativ

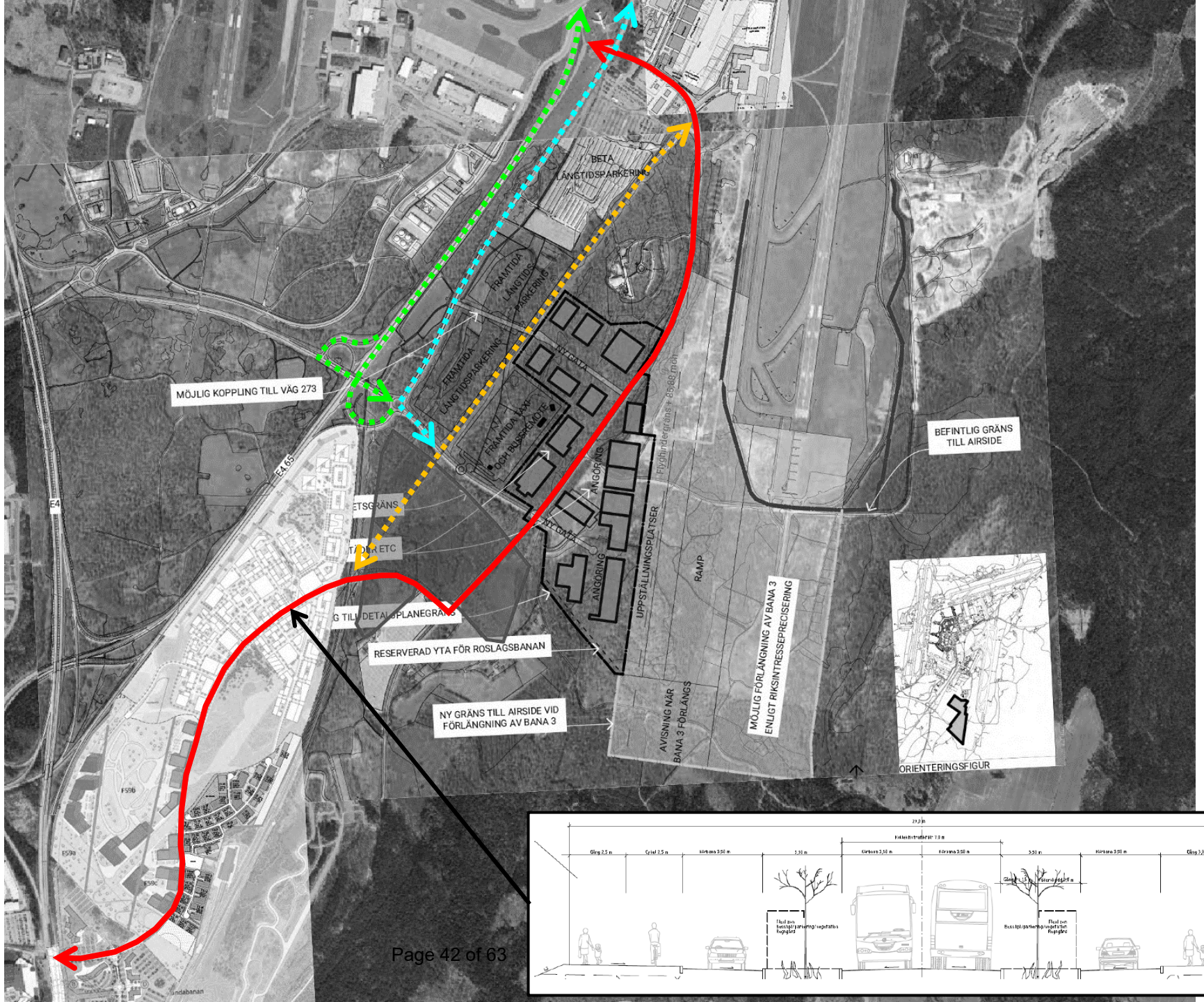
Stadsdel 4, 5 och 6

Sträckning genom stadsdelarna 5, 6 och 7 följer i princip de huvudgator som har föreslagits på detaljplanerna. I den nordöstra delen av området finns det alternativ för linjesträckningen.

Den genaste dragningen representeras av den gula streckade linjen och skulle vara där det finns kraftledning i nuläget. Förutom att den är rakare och kortare finns annan fördel i att den går genom Swedavias långtidsparkeringar och cargo områdena som planeras byggas i framtiden.

Även om det är ett längre alternativ än de andra, skulle den röda linjen gynnas av befintlig väginfrastruktur och skulle även försörja Swedavias långtidsparkeringar och cargo områdena.

De gröna och blå linjerna är alternativ som skulle nyttja befintlig väginfrastruktur. De ligger i glesare områden vad gäller planområden och kollektivtrafiks efterfrågan. De skulle kunna tolkas som mer direkta alternativ med högre medelhastigheter och kortare restider.



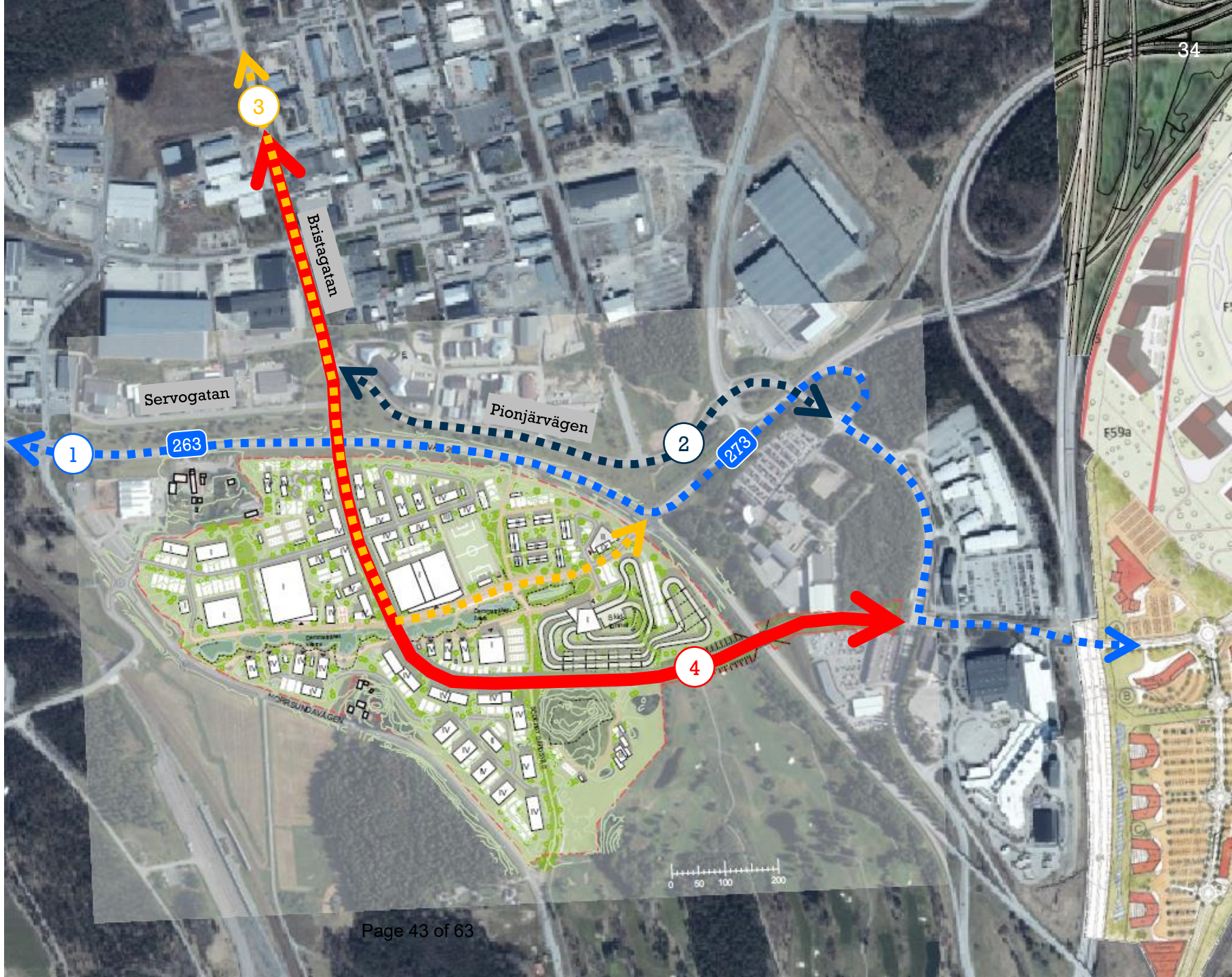
Sträcknings-alternativ

Training Academy

Planen för området Training Academy syftar till att utveckla den norra delen av befintlig golfbana till område med idrottsverksamhet riktat mot nationella förbund och breddidrott, men även kontor, hotell, handel och mötesaktiviteter som kompletterar idrotten och kringliggande verksamhet.

Det är ett område som kommer att ha stor nytta av kollektivtrafik med tanke på de planerade aktiviteterna.

Eftersom utbyggnaden av området kommer att ske i etapper över en längre tidsperiod bör kollektivtrafikensinfrastruktur och utbud anpassas för att möta den växande resandeefterfrågan. Fyra olika linjesträckningar kan ses i bilden till höger.



Trivector

Training Academy – kort sikt (2025)

Genomförande av Traning Academy är planerad att starta 2025 med dess nordöstra del. I detta tidiga utvecklingsskede kan busslinjen ta väg 263 (alt. 1) eller alternativt Pionjärvägen (alt. 2). Busshållplatser som föreslås i bilden skulle försörja efterfrågan i södra Brista samt till och från Training Academy.

Alt. 1 skulle rekommenderas som ett alternativ där bussarna skippar Brista-området helt och kör direkt från Märsta station till Scandinavian XPO-området. Alt. 2 gäller för en busslinje som skulle trafikera Bristaområdet innan den fortsätter till Scandinavian XPO-området.

I båda fall skulle den befintliga trafiksignalen på korsningen väg 263/väg 273 behöva justeras för att ta hänsyn till övergångställen och cykelpassager.

Alt. 2 skulle kräva en komplettering GC-bana mellan busshållplatsen på Pionjärvägen och den trafiksignalreglerade korsningen.



Trivector

Training Academy – 2027/2028

I fas 2 planeras Training Academy att vara till hälften färdigbyggd i mitten av 2027 (den norra delen).

I detta skede skulle busslinjen som kommer från Märsta station och Brista trafikera en del av huvudgatan som redan skulle ha implementerats och sedan fortsätta österut på lokalvägen tillbaka till väg 263.

Korsningen väg 263/väg 273 skulle kräva ytterligare justeringar för att ta hänsyn till den södra tillfarten från Training Academy samt övergångsställen och cykelpassager.



Trivector

Training Academy - 2030

Det sista skedet för Training Academy, som motsvarar en fullständig utbyggnad av området, kan förväntas till 2030. Områdets huvudgata har utformats för att ta hänsyn till busskörfält i mitten, vilket visas i exempelsektionen. Bussarna skulle kunna trafikera hela området på huvudgatan.

En ny förbindelse över 263 mellan Training Academy och Scandinavian XPO-området planeras på den östra sidan. Trots att en brolösning föreslås i detaljplanen kan denna korsning också genomföras i olika etapper beroende på trafikflödesnivån på väg 263.

En trafiksignalreglerad plankorsning har utretts som en första lösning för korsningen, vilket presenteras på följande sidor. Bron skulle sedan byggas vid en tidpunkt då trafikflödena på väg 263 skulle ha nått en viss nivå som gör att trafiksignalen inte längre är effektiv.



Trivector

Signalreglerad korsning

Rekommendationen är att endast tillåta busstrafik på den nya förbindelsen mellan Training Academy och Scandinavian XPO-området.

Signalreglerad korsning med prioriteringsfunktion för busstrafiken – bussarna anmäler prioriteringen via detektorer som ligger ca 100m från korsningen. Bussarna får grönt ljus omedelbart. Prioritering avbryts av detektorer placerade efter korsningen. Signalen växlar tillbaka till grönt för väg 263.

En känslighetsanalys har gjorts för att utvärdera hur mycket kan trafiken på väg 263 öka innan köerna kommer att påverka närliggande korsningarna. Trafiken för basscenariot hämtades från Trafikverkets databas för oktober 2021 (mätpunkt 11810059 på väg 263). Bastrafiken ökades stegvis och de resulterande kölängderna analyserades.



Trivector

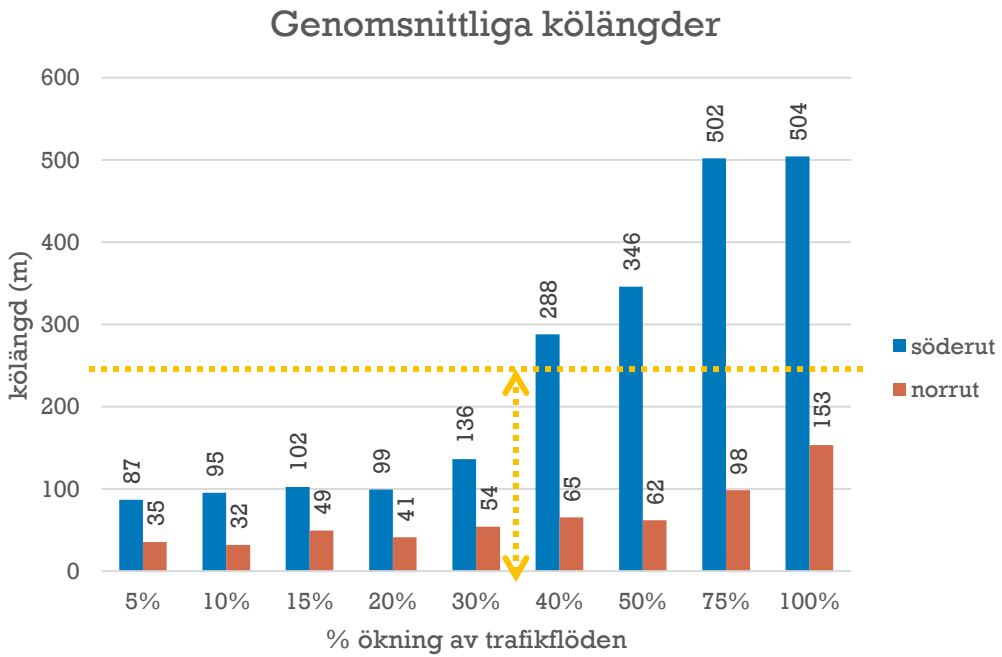
Känslighetsanalys

Ökning	Trafikflöden per riktning (fordon/h)	
	söderut	norrut
Nuläget	1100	710
5%	1155	746
10%	1210	781
15%	1265	817
20%	1320	852
30%	1430	923
40%	1540	994
50%	1650	1065
75%	1925	1243
100%	2200	1420

Trafikflödena som används som indata i simuleringsmodellen motsvarar morgonrusningsmönstret dvs fler fordon kör söderut på väg 263 mot Stockholm. Tabellen visar de trafikflödes har ökats och testats i känslighetsanalysen för olika scenarion.

Resultaten för de genomsnittliga kölängderna hämtades från modellen och användes för att ta fram diagrammet som visas till höger. Bilden i det övre högra hörnet visar avståndet mellan den föreslagna korsningen och den närliggande korsningen väg 263/väg 273 (260m). De genomsnittliga köerna som uppmätts i simuleringen överstiger 260 m, dvs når korsningen uppströms, när trafikflödena ökar med cirka 35%.





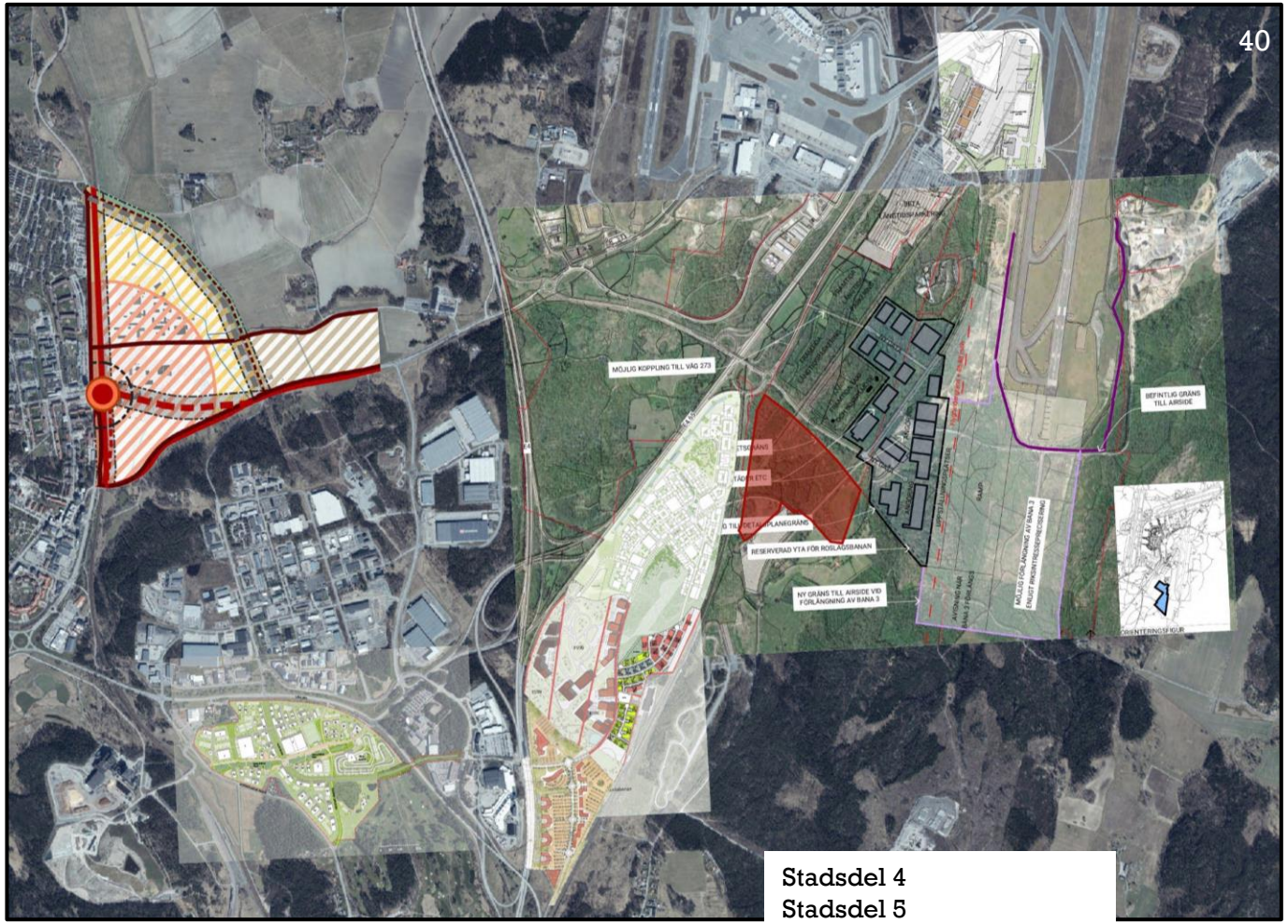
Den teoretiska grundkapaciteten för ett körfält är mellan 1500 och 1800 fordon per timme och varierar beroende på vägens egenskaper. När trafikflödet ökas med 40% är flödet i södergående riktning högre än 1500 fordon per timme, vilket indikerar att körfältet är nära kapacitetsgränsen.

Som jämförelse är trafikflödena för år 2040 i Trafikverkets prognosmodell Sampers 1190 fordon/h i södergående riktning och 866 fordon/h i norrgående riktning. Detta motsvarar en ökning på ca 8% i den södergående riktningen och ca 22% i den norrgående riktningen. Det vill säga att, om Trafikverkets prognos håller, innebär det att den föreslagna trafiksignalen med prioritet för bussar kan hantera trafiken på väg 263 utan betydande brister fram till 2040.

Skiss på successiv trafikutveckling

Det finns flera pågående detaljplaner för Märsta-Arlanda stadskärna. Utvecklingen kommer att ske över en längre tidsperiod, och resandet och behovet av förstärkt kollektivtrafik kommer att öka successivt. För att främja hållbara resvanor är det viktigt att det finns kollektivtrafik på plats från dag 1.

På följande sidor presenteras en idéskiss på hur en successiv utveckling av kollektivtrafiken i Märsta-Arlanda skulle kunna se ut, förutsatt tidslinjen nedan.



2025
Stadsdel 4
Stadsdel 5

2027
Stadsdel 4
Stadsdel 5
Training Academy – fas 1

2030
Stadsdel 4
Stadsdel 5
Stadsdel 6
Training Academy – fas 1
Training Academy – fas 2

2035
Stadsdel 4
Stadsdel 5
Stadsdel 6
Training Academy – fas 1
Training Academy – fas 2
Training Academy – fas 3
Märsta stationsområde

Busstrafik 2025

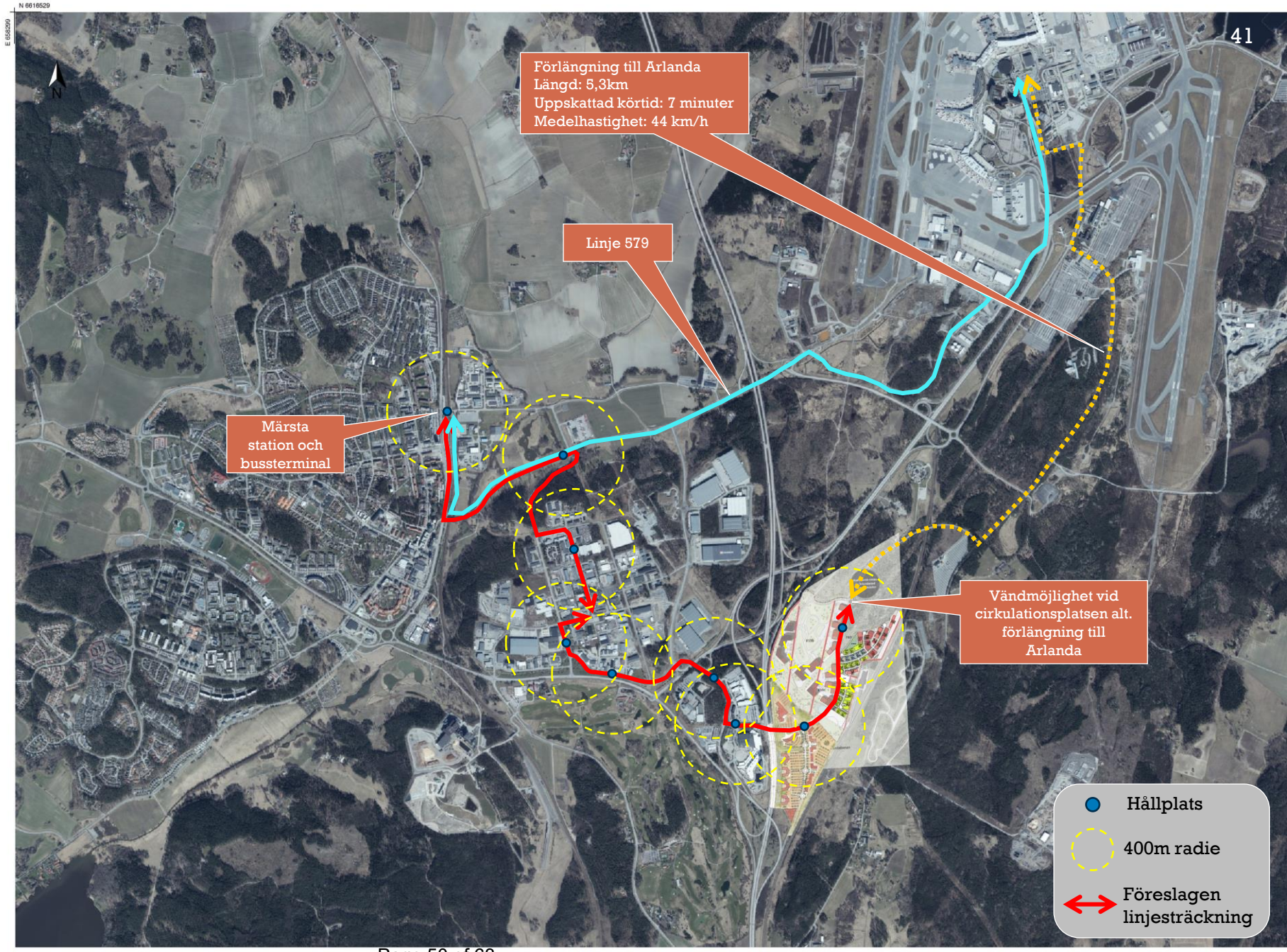
Stadsdel 4 och 5

Stadsdelar 4 och 5 planeras att vara delvis byggda redan 2025 och skulle kräva infrastruktur för kollektivtrafik för att försörja området. Det finns även möjlighet att förlänga linjen hela vägen till Arlanda genom den befintliga väginfrastrukturen för att binda samman stadskärnan.

I detta första steg föreslås en förlängning av linje 571 till norra delen av detaljplaneområdet där en cirkulationsplats kommer att byggas.

Linje 571 har i dagsläget en restid på ca 15 minuter per riktning mellan Märsta station och Cederströms slinga. Linje 571 skulle förlängas med cirka 1 400 meter vilket skulle motsvara en ytterligare restid på 3 minuter per riktning (18 minuter). Om linjen förlängs till Arlanda kan körtiden öka till cirka 25 minuter.

Linje 579 skulle finnas kvar som förbindelse mellan Märsta station och Arlanda flygplats.



Trivector

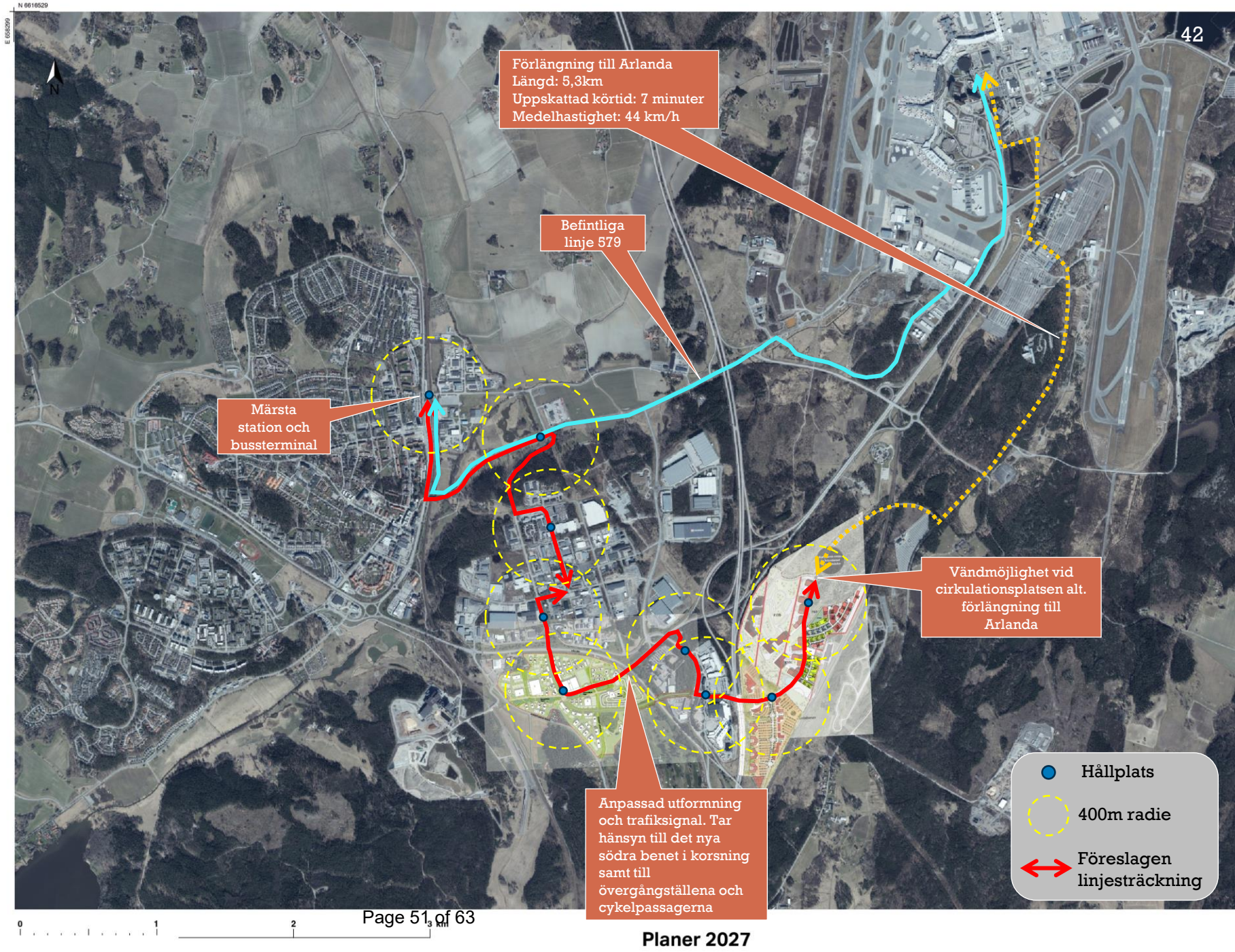
Busstrafik 2027

Stadsdel 4 och 5
Training Academy – fas 1

I nästa utvecklingssteg antas även Training Academy vara delvis utbyggt. Linje 571 skulle då kunna få en ny sträckning genom Training Academys lokalgata och försörja området.

Korsningen väg 263/väg 273 skulle behöva justeras i detta skede för att ta hänsyn till trafiken till och från Training Academy samt övergångställen och cykelpassager.

Restiden uppskattas öka med ytterligare 1,5 minuter på grund av två signalreglerade korsningar som bussarna måste passera Den uppskattade körtiden per riktning för linje 571 i detta skede är 19,5 minuter.



Busstrafik 2030

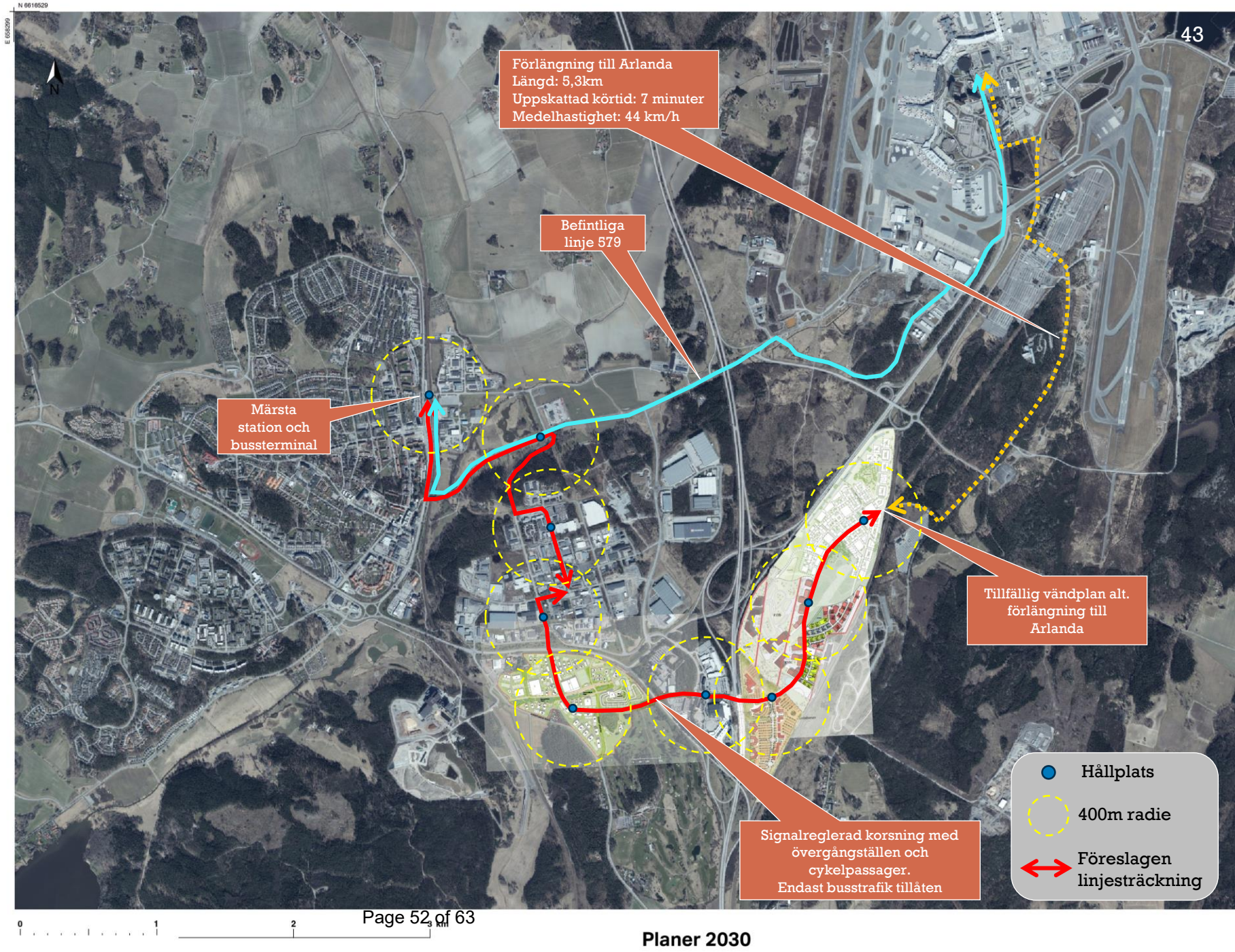
Stadsdel 4, 5 och 6
Training Academy – fas 1
Training Academy – fas 2

Till 2030 planeras att stadsdelarna 4 och 5 ska vara fullt utbyggda och stadsdel 6 vara under uppförande och delvis genomförda. I detta skede antas Training Academy vara fullt utvecklat och kollektivtrafiken kommer att köra på huvudgatan som är utformad för att ha busskörfält i mitten.

I denna etapp kan en trafiksignalreglerad korsning där Training Academys huvudgata möter väg 263 vara en lösning. Endast kollektivtrafik skulle tillåtas på sekundärgatan och bussar aktiverar signalen genom prioriteringsutrustning. Gjord simulering för denna trafiksignal visar att lösningen ger god framkomlighet för busstrafiken, med en genomsnittliga körtidsförlängning på 4 sekunder per tur.

Linjesträckningen förlängs ytterligare norrut för att trafikera och försörja stadsdel 6. Restiden beräknas öka med 1 minut vilket ger en total körtid på 20,5 minuter för denna etapp.

En vidare förlängning mot Arlanda kan övervägas för att binda samman stadskärnan.



Planer 2030

Busstrafik 2035 – Alternativ 1

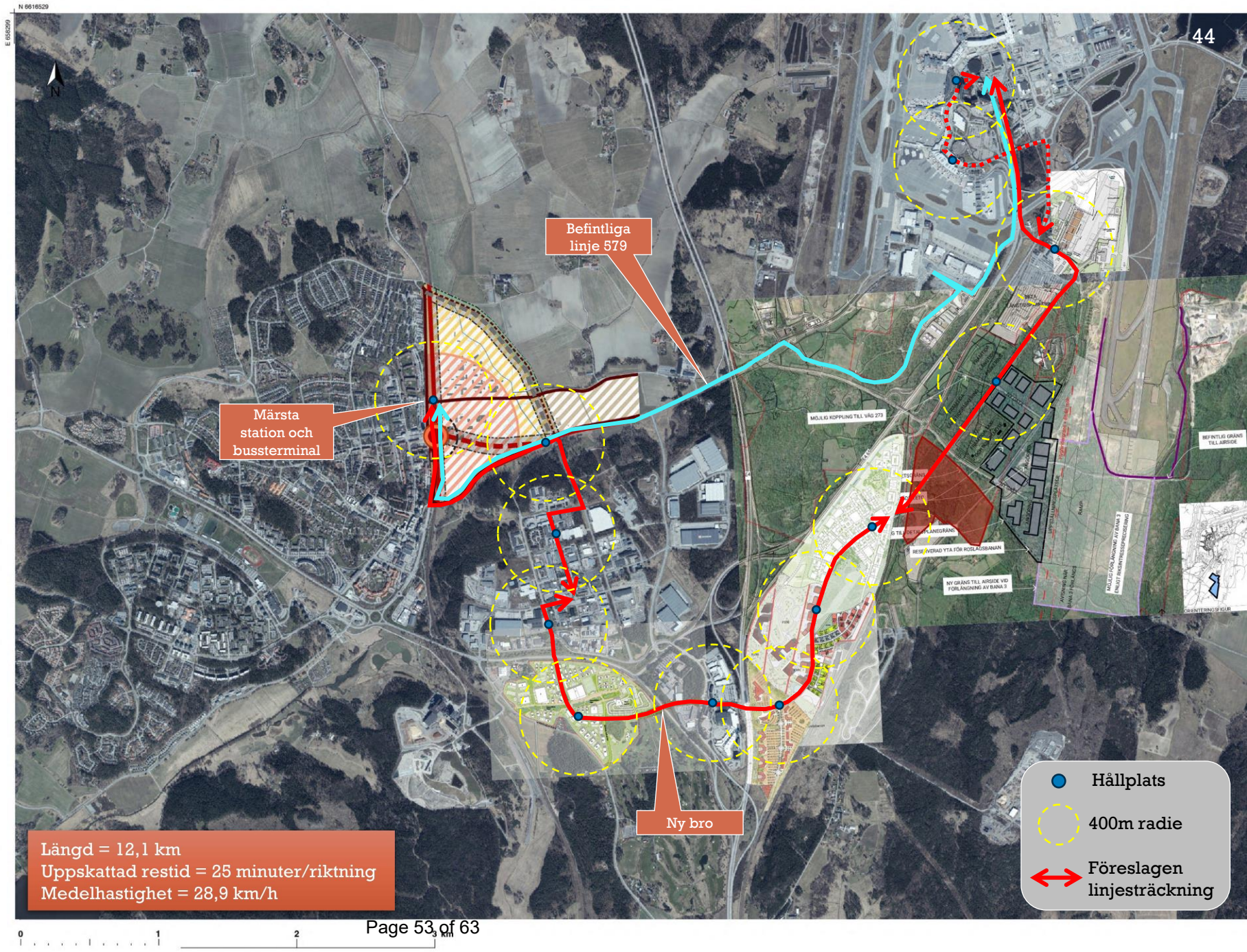
Stadsdel 4, 5 och 6
Training Academy – fas 1, 2 och 3
Märsta stationsområde

Bedömningen är att samtliga stadsdelar samt Training Academy är färdigbyggda. Andra detaljplaner skulle också finnas på plats framför allt i områdena närmare flygplatsen. Dessa områden kommer också att generera resebehov som skulle behöva försörjas med kollektivtrafik. Så en ytterligare förlängning av linjen, hela vägen till Arlandas terminal 5, föreslås vid denna tidpunkt.

På denna lite längre sikt har antagits att sträckningen Märsta-Brista kan ha rätats ut.

Trafiksignalen vid korsningen väg 263/huvudgatan Training Academy skulle kunna ersättas av en planskild lösning (ny bro), vilket skulle förbättra framkomligheten på väg 263.

För sträckan mellan stadsdel 6 och Arlanda föreslås att kollektivtrafiken får en sträckning så rakt som möjligt och går längs det utrymme som i dagsläget upptas av kraftledningar. De långa parkeringsplatserna skulle ha busshållplatser som förbinder parkeringsplatser med arbetsplatser och flygplatsen.



Trivector

Busstrafik 2035 – Alternativ 2

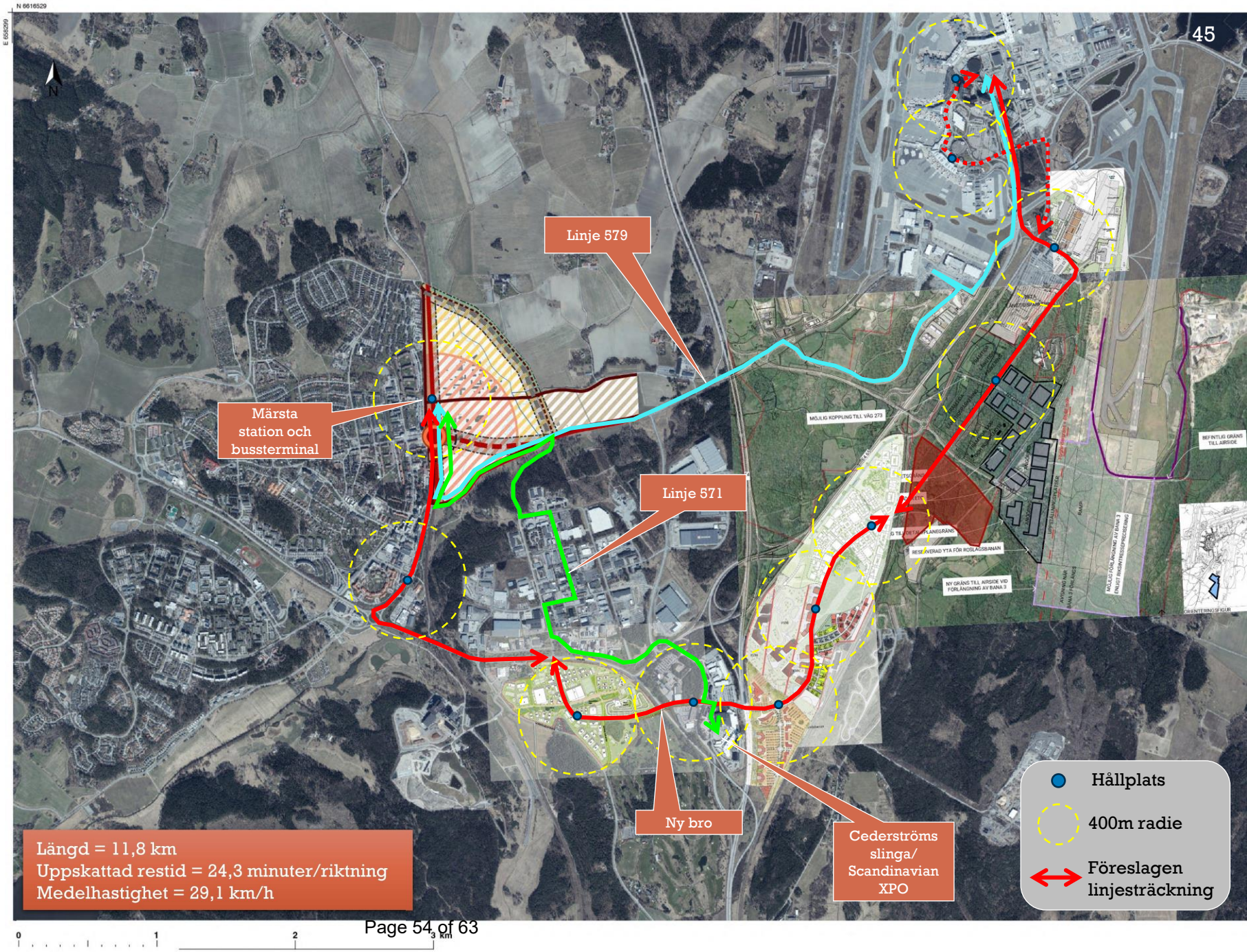
Stadsdel 4, 5 och 6
Training Academy – fas 1, 2 och 3
Märsta stationsområde

Det föreslagna upplägget för alternativ 2 är att återställa linje 571 till sin ursprungliga sträckning och skapa en ny linje som förbinder Märsta station med Arlanda genom väg 263 och planområdena. Linje 271 skulle trafikera Brista-området medan den nya linjen skulle försörja Training Academy, stadsdelar 4,5, och 6 samt långtidsparkeringen och cargo-områdena närmare flygplatsen. Alternativ 2 skulle vara något kortare och snabbare än alternativ 1.

Det finns dock två starka argument mot detta alternativ. Det första argumentet är att det inte finns några verkliga restidsvinster jämfört med alternativ 1. Alternativ 2 beräknas ha en 1 minut kortare körtid.

Det andra argumentet gäller reseefterfrågan inom Brista. Påstigande data för hållplatser inom Brista-området visar att efterfrågan på kollektivtrafik är mycket låg för de befintliga linjerna 571 och 571x enligt data från Trafikförvaltningen.

Trafikekonomiskt är detta alternativt tveksamt då det ger kraftigt ökad trafikproduktion men små nyttor.



Trivector

Restider

Vad säger Kollektivtrafikplan 2050?
Målstandarder för kollektivtrafikens utveckling

Framkomlighet

Kollektivtrafikens framkomlighet påverkar inte bara kollektivtrafikens attraktionskraft utan även kostnader i form av fordonsbehov och antal depåplatser. I följande tabeller presenteras målstandarder för god framkomlighet genom medelhastighet och genomsnittligt hållplatsavstånd.

Hållplatstid

Med hållplatstid avses fordonets tid vid hållplats. Det är en viktig faktor för att minska restider och driftskostnader eftersom hållplatstiden utgör en betydande del av körtiden. Målstandard för genomsnittlig hållplatstid i medeltal längs en linje (från dörröppning till dörrstängning) är:

- 20 sekunder för följande matartrafik, direktbuss, stadsexpress, stadsspårväg, radiell- och tvärgående expressbuss.
- 25 sekunder för tvärbana och roslagsbana
- 30 sekunder för tunnelbana
- 40 sekunder för pendeltåg

Vilka faktorer påverkar medelhastigheten och restider?

Medelhastigheten för kollektivtrafiken påverkas av flera faktorer som kan vara avgörande för resenärernas upplevelse och effektiviteten hos kollektivtrafiksystemet. Här är några viktiga faktorer och hur de påverkar medelhastigheten:

1. **Trafikflöde**: Högt trafikflöde och trängsel på vägarna kan leda till att kollektivtrafiken rör sig långsamt och ökar restiden.
2. **Hållplatser och uppehåll**: Antal och placering av hållplatser längs linjen kan påverka medelhastigheten. Fler hållplatser och längre uppehållstider minskar genomsnittshastigheten.
3. **Trafiksignaler och prioritering**: Användning av trafiksignaler och företräde för kollektivtrafik kan påverka hastigheten genom att minska stopptider vid korsningar.
4. **Hastighetsbegränsningar**: Vägspecifika hastighetsbegränsningar påverkar naturligtvis medelhastigheten för kollektivtrafiken.
5. **Vägavstånd och rutter**: Längden på rutten och dess topografi, såsom backar och kurvor, kan påverka medelhastigheten.
6. **Anslutningar och övergångar**: Smidiga anslutningar mellan olika kollektivtrafiklinjer och transportmedel, som tåg och bussar, kan påverka övergripande restiden och medelhastigheten.
7. **På- och avstigningsprocessen**: Effektiva processer för på- och avstigning av passagerare kan minimera stopptider vid hållplatser och därmed öka medelhastigheten.

Restider för alt. 1 och alt.2

Känslighetsanalys

Diagrammen till höger visar en känslighetsanalys av hur restiderna mellan Märsta och Arlanda varierar i förhållande till olika medelhastigheter för sträckningsalternativ 1 och 2 (2035). Alternativ 1 är något längre än alternativ 2. Enligt dokumentet Kollektivtrafikplan 2050 skulle målet för medelhastighet, inklusive stopp, för en bra framkomlighet vara cirka 25 km/h och 30km/h för den typ av väg- och bebyggelsestruktur som finns i planområdena.

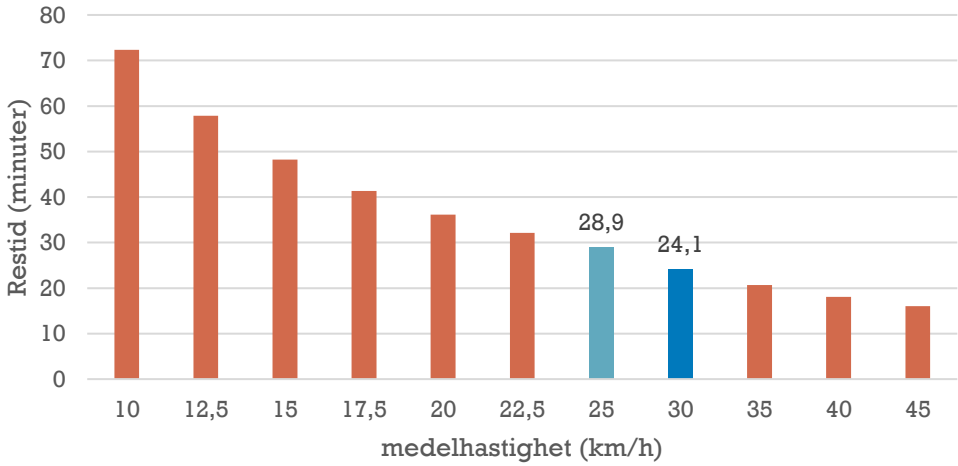
Tabell 4 Målstandarder god framkomlighet genom medelhastighet och genomsnittligt hållplatsavstånd för trafikkoncept i gatumiljö.

Typ av väg och bebyggelsestruktur	Skyltad hastighet	Minsta medelhastighet inkl. hållplatsstopp	Minsta hållplatsavstånd i medeltal
Innerstad/tät stadsstruktur	30 km/h	20 km/h	500 m
	40 km/h	25 km/h	600 m
Huvudgata/ tättbebyggt område	50 km/h	30 km/h	700 m
	60 km/h	40 km/h	1200 m
Genomfartsled	70 km/h	45 km/h	1400 m
	80 km/h	55 km/h	2000 m
Motorväg	90 - 110 km/h	65 km/h	2400 m

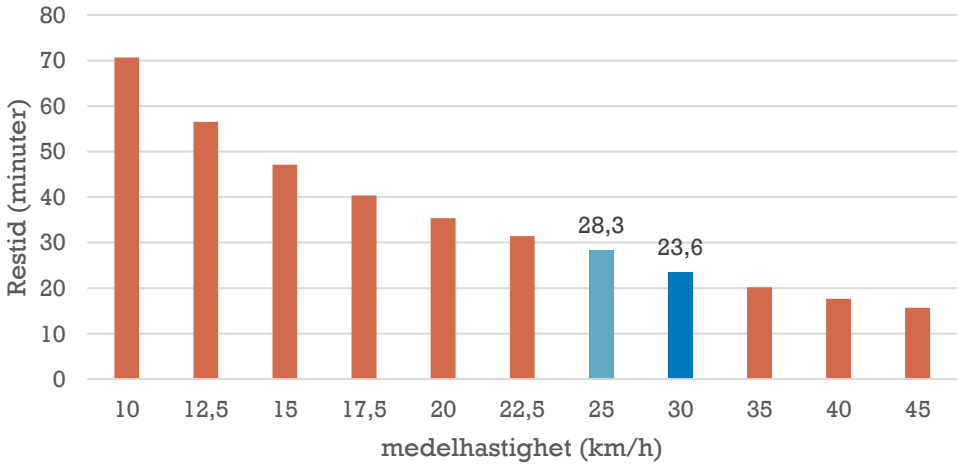
De vägar som trafikeras av de föreslagna linjesträckningarna har varierande hastighetsbegränsningar vilket direkt skulle påverka de genomsnittliga hastigheterna och restiderna. Några ligger på 70km/h medan andra ligger på 40km/h. Tolkningen av tabellen ovan är att en högre medelhastighet kan förväntas om skyltad hastigheter och bebyggelsestrukturen varierar längst med linjesträckningen.

Den beräknade restiden för alternativ 1 och alternativ 2 är 25 respektive 24,3 minuter vilket motsvarar 28,9 km/h och 29,1 km/h.

Alternativ 1 – längd 12,1 km



Alternativ 2 – längd 11,8 km



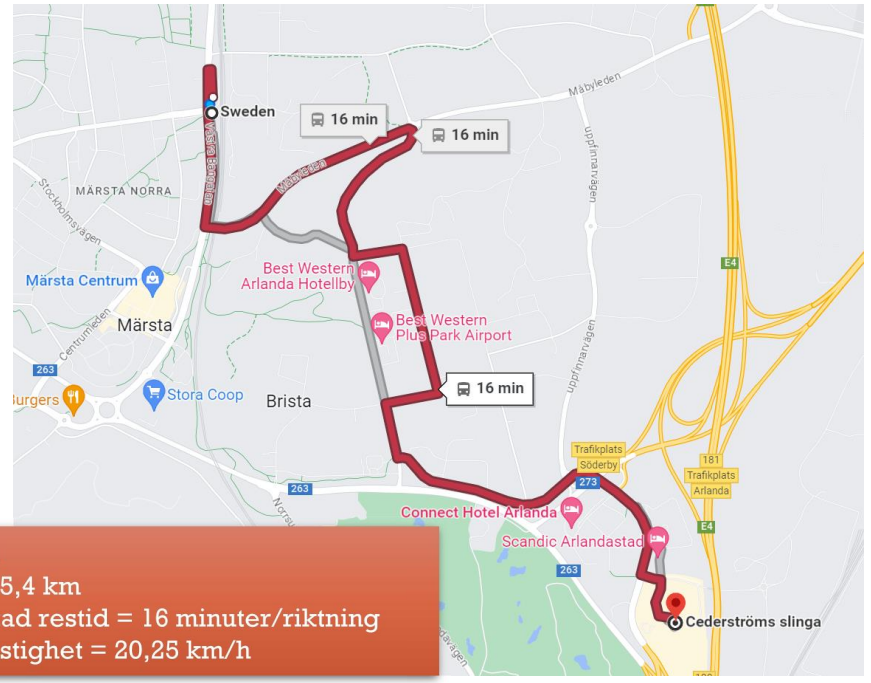
Restider Märsta-Arlanda

Befintliga linjer 579, 583 och 571 och 571x

Linje 579 (grå linje)
Längd = 9 km
Uppskattad restid = 21 minuter/riktning
Medelhastighet = 25,7 km/h

Linje 583 (röda linje)
Längd = 8 km
Uppskattad restid = 14 minuter/riktning
Medelhastighet = 34,3 km/h





Linje 571
Längd = 5,4 km
Uppskattad restid = 16 minuter/riktning
Medelhastighet = 20,25 km/h



Linje 571X (begränsade avgångar)
Längd = 5,2 km
Uppskattad restid = 11 minuter/riktning
Medelhastighet = 28,4 km/h

5. Möjliga vägar framåt

Intressenter

Ett stort antal intressenter utöver ArlandaGroup påverkar och påverkas av kollektivtrafik i stråket Märsta-Arlanda.

Nyckelintressenter för att komma vidare i frågan om den framtida lösningen är:

- Trafikverket
- Sigtuna kommun
- Regionen/Trafikförvaltningen

Intressent	Kommentar
Swedavia	Äger, driver och utvecklar Arlanda. Utveckling av området och påverkan på struktur. Interna transportlösningar.
Trafikverket	Ansvar statlig vägar. Regional planering. Nationell plan. ”Acceptera” lösning och utveckling.
Sigtuna kommun	Politik, ledning, tjänstepersoner/handläggare. Planer.
Regionen SLL (Tillväxt och regionplan)	Regionplanerare. RUFS (under revidering) och regionala stadskärnor. Länsplan (finansiering). Politik och tjänstemannaorg.
Staten	Nationell politik.
Länsstyrelsen	Intresse i fungerande lösning.
Trafikförvaltningen SLL	Regional kollektivtrafikmyndighet. Upphandling av trafik. Trafikförändringar.
Trafikutövare	Transdev inom avtal E31 till år 2029.
Häradsallmänningen	Fastighetsägare. Påverkan på struktur/vägnät.
Arlandabanan	Avtal förlängt 2040 till 2050.
Näringsliv och verksamhetsutövare	Behov av kollektivtrafiklösning.
Forskning och akademi	Kunskap, nya tekniker.
Test självkörande bussar	Arlandastad Group AB, Rise, Vy mfl
Kommersiell kollektivtrafik	Shuttlebussar, Flygbussarna etc.
Angränsande infraprojekt	Roslagsbanan till Arlanda, pendeltågsstation, 4-spår etc
Resenärer	Olika behov beroende på ärende: arbetspendling, besökare, handel, fritidsresor, flygresenärer etc.
Intresseorganisationer	Exempelvis Naturskyddsföreningen
Skyddsvärda områden	Påverkan på sträckningsval.
…	

Kan vi lyfta in Märsta-Arlanda befintliga ”planeringsramverk”?

På övergripande nivå anges mål och inriktning för kollektivtrafikens utveckling i Trafikförvaltningens regionala **trafikförsörjningsprogram**, som också kan ses som en konkretisering av de ambitioner som finns i Regionala utvecklingsplanen **RUFS**. Dessa kan ses som strategiska ramverk för kollektivtrafiken.

Trafikförvaltningen har också i samråd med länets kommuner tagit fram **Kollektivtrafikplan 2050** som ytterligare pekar ut planeringsprinciper och åtgärder i systemet, och då på linjenivå. Det kan noteras att det för stråket Märsta-Arlanda pekas ut såväl tvärgående Expressbuss och Stadsexpress i Kollektivtrafikplanen i ett 2030-perspektiv. I planen görs inga ställningstaganden kring linjesträckning och utbud, däremot konstateras att det finns ett utredningsbehov. Inom projektet ÅVS Expressbuss 2.0 genomförs **linjestudier** som syftar till att hitta åtgärder, både avseende trafikeringsupplägg och behov av infrastrukturåtgärder, för prioriterade linjer från Kollektivtrafikplan 2050.

I samband med trafikupphandlingar kan så kallade **sektorsutredningar** genomföras av Trafikförvaltningen, i syfte att konkretisera Kollektivtrafikplan 2050 och även ge en tydligare bild av vilken trafikutveckling som kan bli aktuell inom avtalsområdet. För det aktuella trafikavtalsområdet är trafiken relativt nyligt upphandlad i det så kallade **E31-avtalet**, med Transdev som trafikutövare. Avtalet sträcker sig fram till 2029. Inom trafikavtalet arbetar TF och trafikutövaren med **trafikutvecklingsplaner**.

I den mer operativa planeringsprocessen tar Trafikförvaltningen inför varje nytt trafikår fram **trafikförändringar**, vilket sker i dialog med kommunerna.

Sigtuna kommun spelar en nyckelroll i att peka på behov av trafikutveckling, och också som möjliggörare genom att skapa goda förutsättningar för kollektivtrafiken med framkomlighetsåtgärder och utrymme i vägnätet. Det finns en fördjupad översiktsplan för området som dock inte längre bedöms aktuell.

Rekommendation

En utvecklad samverkan med Trafikförvaltningen, Sigtuna kommun, Trafikverket och andra berörda aktörer är en avgörande för att hitta en väg framåt med kollektivtrafiklösningen. Tillsammans behöver aktörerna hitta formerna för på vilket sätt utredningsarbetet kring den framtida kollektivtrafiken ska ske.

För att finna lösningar på längre sikt skulle så kallade sektorsutredningar och linjestudier kunna vara verktyg för att komma vidare i processen. Tajmingen behöver dock vara den rätta bland berörda parter, och tveksamt om denna typ av utredningar är aktuella för tillfället. Dialog kring detta bör ske med kommunen och Trafikförvaltningen.

För att fokuserat hitta en lösning specifikt för kollektivtrafiken kan en gemensam **kollektivtrafikstrategi** eller **kollektivtrafikplan** vara lämplig. Liknande dokument finns framtaget sedan tidigare (2013) av såväl Sigtuna kommun som av Airport City. Det finns ett värde i att ta fram en ny fördjupad strategi, i samarbete mellan parterna och med utgångspunkt de nu gällande planeringsförutsättningarna.

Det kan också övervägas att ta sig an frågan med ett bredare perspektiv och snarare ta fram en ”mobilitetsstrategi”. På det sättet fångas åtgärder upp som också ligger utanför själva kollektivtrafiksystemet. En åtgärdsvalsstudie är också ett tänkbart verktyg för en mer trafikslagsövergripande utredningsansats.

Upplägg av en kollektivtrafikstrategi



- Metodiken för Åtgärdsvalsstudier kan vara en lämplig utgångspunkt för att forma en kollektivtrafikstrategi. Innebär ett partsgemensamt arbete där arbetet drivs framåt enligt en stegvis process.
- Initierafasen är en inledande dialog och överenskommelse om att starta upp och genomföra arbetet.
- Innan arbete påbörjas med åtgärder säkerställs att alla parter har en gemensam bild av problem, förutsättningar och mål i fasen ”Förstå situationen”.

Identifierade utredningsfrågor

Nedan en ansats för vilka frågeställningar som en kollektivtrafikstrategi skulle kunna hantera.

Förstå situationen

Målbild

Att skapa en gemensam målbild är en framgångsfaktor som ger stöd för de åtgärder och avvägningar som behöver ske i den mer konkreta planeringen.

Förstå situationen

Resmönster och förutsättningar

Hur ser resmönster och behov ut? Eventuell resvaneundersökning. Kartläggning av förutsättningar, planer och projekt.

Förstå situationen

Analys av olika trafikupplägg och lösningar

Fördjupad analys av resbehovet och resandet Märsta-Arlanda, och test av olika utredningsalternativ. Kan göras med Trafikförvaltningens analysmodell VISUM, Med tanke på områdets komplexitet blir kontrollen av indata och förutsättningar särskilt viktig.

Ger svar på frågor kopplat till resenärsmängder, kapacitet, utbud och trafikproduktion/trafikekonomi. Ett stöd för att hitta en helhetslösning för kollektivtrafiken. Vad är lämpligt system (buss, BRT, spårväg etc).

Pröva tänkbara lösningar

Sträckningsalternativ och struktur

I denna förstudie framgår att det finns ett stort antal sträckningsalternativ att pröva i stråket. Ett arbete behöver göras för att klargöra förutsättningarna för dessa sträckningar – vilka är relevanta och vilka kan avfärdas?

En fördjupning bör också ske kring hållplatser och noder som kan fastställas för den kommande stadsutvecklingen så att parterna har en gemensam och överenskommen inriktning för planeringen.

Pröva tänkbara lösningar

Vilken infrastruktur behöver kollektivtrafiken?

Målet är en ökad andel hållbart resande i området där kollektivtrafiken tar en betydande del av resandet. För att nå dit är ett attraktivt utbud (hög turtäthet) och korta restider viktiga, i kombination med bildämpande åtgärder.

Rekommendationen är att ta fasta på de riktlinjer som finns för BRT-system, och även planeringsriktlinjerna i Kollektivtrafikplan 2050, för att skapa ett starkt kollektivtrafikstråk.

Åtgärder kan handla om att skapa genare sträckning, glesa ut hållplatser, bussprioritering i korsningar, separata busskörfält etc.

Som denna förstudie visar finns det också ett tidsperspektiv där åtgärder kan genomföras i takt med att behoven uppstår.

Pröva tänkbara lösningar

Åtgärder på kort sikt kopplat till detaljplaner

På den korta sikten (1-5 år) behövs dialog med Trafikförvaltningen, Sigtuna och Trafikverket om lämpliga lösningar. Vad krävs för att få en fungerande kollektivtrafik för detaljplanerna Training Academy och Sjätte stadsdelen?

Forma inriktning och rekommendera åtgärder

Ansvar, roller och finansiering

När åtgärdsbehovet kartlagts behöver finansieringsmöjligheter ses över för infrastrukturåtgärder.

När det gäller finansiering av trafik kan en möjlighet vara att göra tillköp av trafik utöver det som Trafikförvaltningen avser att ta ansvar för. Det kan också övervägas om det finns möjligheter att integrera den shuttletrafik som drivs kommersiellt i den samhällsupphandlade SL-trafiken.