



Titel: Handlingsplan för Mobility Management i Stockholms län
Publikationsnummer: 2012:173
ISBN: 978-91-7467-375-3
Fol ID: 5163
Utgivningsdatum: December 2012 (färdigställd 2012-06-20)
Utgivare: Trafikverket
Kontaktperson: Lotta Palmlund
Produktion: Grafisk form
Tryck: Trafikverket
Distributör: Trafikverket

Innehåll

1 Inledning	5
1.1 Disposition	6
2 Bakgrund	8
2.1 Mobility Management (MM)	8
2.1.1 Definition	8
2.1.2 Tillämpning av MM inom olika användningsområden	9
2.1.3 Vad är en MM-utredning?	12
2.2 PIMMS CAPITAL	13
2.2.1 Beskrivning av projektet	14
2.2.2 Kommissionens krav på Regional Action Plan	15
3 Metod - Implementering av Goda exempel	16
3.1 Import från Frankfurt och Birmingham	16
3.2 Inledningen på en process	17
3.3 Koppling till andra pågående projekt	18
4 Strategi - ett gemensamt arbetssätt	20
5 Handlingsplan för Stockholmsregionen	22
5.1 Målsättning i förhållande till EU:s vitbok och nationella mål	22
5.2 Nuläge - problembild och potential	23
5.3 Urvalskriterier	26
5.4 Åtgärdsförslag	27
5.4.1 Vad avses med åtgärder	27
5.4.2 Generella satsningsområden	28
5.4.3 Södertälje (E4/E20, Röda linjen, pendeltåg)	30
5.4.4 Ost (Slussen, Nacka, Värmdö)	32
5.4.5 Tvärstråk Söderort utmed stomlinje 173 och 172	34
5.4.6 Tvärstråk Norrort inre utmed stomlinje 176 och 177	35
5.4.7 Nordväst (Gröna linjen, Mäljarbanan, Västerort)	36
5.4.8 Nordost (Vallentuna/Danderyd/Åkersberga/Vaxholm)	38
5.4.9 Nord/Arlanda-Uppsala (Ostkustbanan, E4)	39
5.4.10 Syd/Nynäsbanan	40
5.4.11 Tvärstråk Norr yttre (Järfälla, Sollentuna, Täby)	41
5.4.12 Sydost/Tyresö	41
6 Potentiell finansiering	43
7 Fortsatt arbete och kritiska framgångsfaktorer	45
Fotnotslista	46
Referenser	48
Bilaga 1-5	



1 Inledning

Denna rapport är ett underlag till en Regional Action Plan (RAP) som är slutresultatet av projektet PIMMS CAPITAL. En viktig del av RAP är att beskriva möjlig finansiering av implementeringen genom Europeiska Utvecklingsfonden (ERUF) (se vidare 2.2.2 Kommissionens krav på Regional Action Plan). Det är ett projekt inom ramen för programmet INTERREG IVC. Det finansieras med 1,4 miljoner euro av den Europeiska Kommissionen. Stockholmsregionen (d v s länet) deltar genom Trafikverket som partner och Länsstyrelsen som medfinansier. Alla aktörerna inom ResSmart (d v s även Stockholm Stad och SL) stod dock bakom regionens ansökan och har deltagit i arbetet.

PIMMS CAPITAL har som syfte att stimulera en övergång till mer hållbara transporter genom att öka implementeringen av effektiva Mobility Managementmetoder och strategier i Europeiska regioner. Detta ska ske genom överföring av Good Practices (goda exempel) mellan de deltagande regionerna. De goda exempel som väljs ska bidra till att lösa specifika regionala problem. Därför har Stockholmsregionen valt att importera en metod som heter Corridor Approach från Birmingham.

De specifika regionala problem som implementering av Corridor Approach avser att arbeta med är kapacitetssituationen och miljöproblemen i regionens trafiksystem. Flera vägar och kollektivtrafikleder lider av trängsel under högtrafik, vilket ger upphov till förseningar och försämrad punktlighet. Stockholmsregionen växer snabbt. Befolkningen i Stockholm stad beräknas öka med 25 procent fram till år 2030, och det finns prognoser som tyder på att biltrafiken kommer att öka ännu mer. Detta betyder att ännu fler personer kommer att leva på och samsas om samma yta, vilket ställer höga krav på transportsystemet. Enligt Trafikverkets kapacitetsutredning beräknas trängseln öka för vägtrafiken, den spårburna trafiken och cykeltrafiken (Trafikverket, 2011 "Bristanalys 2025 Region Stockholm – Underlag till kapacitetsutredningen"). Det kommer, enligt Stockholm stads framkomlighetsstrategi, uppstå stora störningar i transportsystemet om alla nyinflyttade använder bilen i samma utsträckning som befolkningen idag.

Samtidigt som befolkningen beräknas öka kraftigt i Stockholms län pågår och påbörjas ett stort antal trafikrelaterade byggprojekt i länet. Dessa projekt kommer att minska kapaciteten i transportsystemet under byggtiden, vilket kommer att leda till störningar och förseningar. De största trafikstörningarna beräknas inträffa år 2017 ("Förslag till Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030 – En strategi för storstadsgator i världsklass", Remissversion, Stockholms stad, 2011).

Transporterna i Stockholms län bidrar även till en rad miljö- och hälsorelaterade problem. Transportsektorn är den sektor i Stockholms län som bidrar mest till koldioxidutsläppen i regionen. Luftkvaliteten i Stockholm är dålig i vissa områden och miljökvalitetsnormerna överskrids. Dessutom är vissa områden utsatta för höga bullernivåer.

Corridor Approach bygger på att aktörerna i ett stråk bildar partnerskap för att samordna åtgärder, i syfte att gemensamt få ut mer effekt av sina respektive satsningar. Tidsplan och finansiering av åtgärder som förbättrar kvaliteten och utbudet av hållbara resalternativ koordineras i stråket. På så vis förstärker de varandra och ett Mobility Managementpaket används för att lansera och synliggöra den gemensamma satsningen för utvalda målgrupper i stråket. Den här svenska underlagsrapporten till Regional Action Plan (RAP) beskriver konkret ett genomförande av Corridor Approach i Stockholmsregionen i form av en handlingsplan.

Målsättningen med handlingsplanen är att öka effektiviteten i transportsystemet, dvs minska problemen med trängsel, förseningar, bristande punktlighet, negativ miljöpåverkan. Effektiviseringen ska ske genom överflyttning av resor från ensamåkande i bil till gång-, cykel- och kollektivtrafik samt genom att påverka själva resbehovet. Framtagandet av handlingsplanen innebär även en utveckling av samverkansområde 2, 10 och 11 inom Samverkansprogrammet som blev resultatet av SATSA 1:1.

För att nå en så stor potential som möjligt fokuserar handlingsplanen främst på områden där det finns brister idag samt där det finns stor potential för överflyttning (se 5.3 Urvalskriterier). Detta angreppssätt är också i enlighet med Corridor Approach. 10 stråk har identifierats och i varje stråk har pågående och planerade aktiviteter inventerats. Vidare föreslås ytterligare åtgärder som skulle förbättra förutsättningarna att resa hållbart samt MM-åtgärder. Stråken som ingår i handlingsplanen är:

1. Södertälje (E4/E20, Röda linjen, pendeltåg).
2. Ost (Slussen, Nacka, Värmdö).
3. Tvärstråk Söderort stomlinjer 173 och 172.
4. Tvärstråk Norrort inre stomlinjer 176 och 177.
5. Nordväst (Gröna linjen, Mälarbanan, Stockholm Västerort).
6. Nordost (Vallentuna, Danderyd, Åkersberga, Vaxholm m fl).
7. Nord/Arlanda-Uppsala (Ostkustbanan, E4).
8. Tvärstråk Norr yttre (Järfälla, Sollentuna, Täby – Norrortsleden).
9. Syd/Nynäsbanan.
10. Sydost/Tyresö.

Handlingsplanen har tagits fram i en arbetsgrupp med Trafikverket, Stockholm stad, Länsstyrelsen och SL. Dessutom har handlingsplanen diskuterats i två workshops, där även deltagare från andra kommuner deltog.

1.1 Disposition

Som bakgrund ges en beskrivning av vad Mobility Management (MM) är och några vanliga användningsområden för metoden. Vidare en beskrivning av projektet PIMMS CAPITAL och den Regional Action Plan som det här dokumentet utgör en underlagsrapport till.

I kapitel 3 återfinns en beskrivning av de erfarenheter från Frankfurt och Birmingham som valts att importera till Stockholmsregionen inom ramen för projektet PIMMS CAPITAL. Vidare hur arbetet med att ta fram den här handlingsplanen/implementeringsstrategin har gått till och i vilket sammanhang i den regionala planeringen arbetet kommer in och kan tas till vara framöver.

Hur regionens aktörer kan arbeta gemensamt med effektivisering av transportsystemet genom att använda MM som en del av ett helhetsgrepp beskrivs i kapitel 4. Det innehåller dels en redogörelse för de grundläggande tankarna bakom ett gemensamt arbetssätt, dels ett antal punktsatser som innebär ett konkret förhållningssätt.

Kapitel 5 utgör själva handlingsplanen. Där återfinns förslaget till åtgärder för respektive stråk. Kapitlet inleds med en målanalys, följt av en generell nuläges- och problembild när det gäller hållbart resande i regionen, samt de parametrar som använts för att välja ut stråken.

I kapitel 6 finns en beskrivning av hur finansieringen av åtgärderna skulle kunna hanteras, och vilken typ av åtgärder som skulle kunna finansieras med struktur-fondsmedel under kommande programperiod 2014–2020. Avslutningsvis återfinns utblick framåt i kapitel 7 – hur det konkreta arbetet i stråken kan drivas samt eventuella risker för att det inte kommer igång.





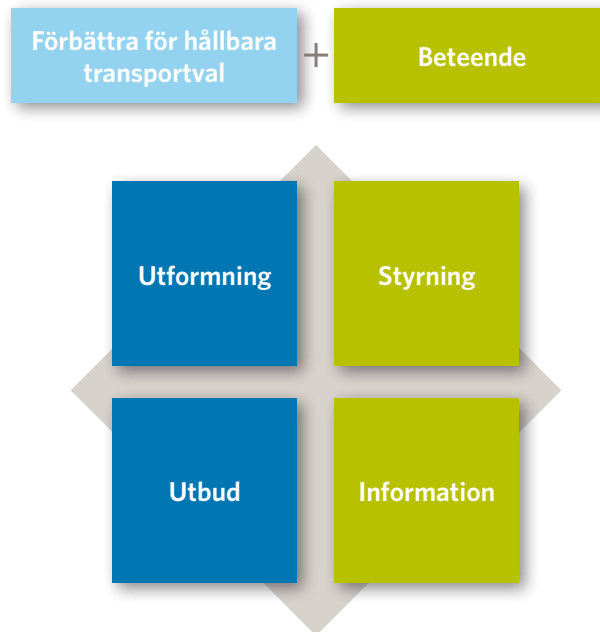
2 Bakgrund

2.1 Mobility Management (MM)

2.1.1 Definition

Mobility Management (MM) är en metod med syfte att minska behovet av resor och transporter generellt samt ensamåkande i bil specifikt. MM kan beskrivas som en verktygslåda med åtgärder för att påverka resandet och bilanvändningen genom att förändra attityder och beteenden. Åtgärderna ska bidra till ett effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur och minskad miljöbelastning, dels genom att påverka transportbehovet och val av transportsätt, dels genom att styra resandet i tid och rum. Verktögen som används inom MM är inte nya i sig, t ex samarbete, styrmedel, hållbar samhällsplanering, information och marknadsföring. Det innovativa inslaget i MM är att strukturera och samla flera olika åtgärder i ett helhetskoncept som skraddarsys för specifika förhållanden. Att välja rätt åtgärdspaket för den aktuella målgruppen och/eller det geografiska området är grunden för ett effektivt MM-projekt och det som skiljer det från allmän information. Ett paket av MM-åtgärder är oftast målgruppsanpassat och bör helst innehålla en väl avvägd blandning av ”piskor och morötter”. Effekten av ett MM-projekt kan mätas på olika sätt men färdmedelsfördelningen före och efter mäts alltid eftersom målsättningen är att förändra just denna.

När det gäller information som verktyg inom MM handlar det t ex om att rikta speciellt anpassad trafikinformation till olika identifierade målgrupper eller enskilda individer. Här finns stor potential i samordning med ITS, d v s att använda ITS-kanaler/-verktyg för riktad information. Genom ekonomiska styrmedel kan trafiken påverkas i relativt stor utsträckning. Styrmedlen är t ex vägavgifter eller differentierade parkeringsavgifter i kombination med parkeringspolicys av olika slag. Ett annat sätt är att subventionera de resealternativ som infrastrukturhållaren och/eller byggherren förespråkar. Det kan handla om gratis eller billigare kollektivtrafik, möjlighet att ta med cykel på tåget, gratis lånecyklar, subventioner av cyklar och kringutrustning, stöd till samåkning, gratis matartrafik till buss- eller järnvägsstation, infartsparkering som är gratis för bilpool eller resenärer med kollektivtrafikkort.



Figur 1. Förbättrade möjligheter att resa hållbart och MM-åtgärder förstärker varandra.

Bara om det finns goda förutsättningar för att kunna göra hållbara transportval är också insatsen av MM-åtgärder meningsfull och effektiv. Att kombinera MM med förbättringar att resa hållbart ger bäst effekt. Även det omvända gäller, där MM kan användas för att få ut mer nytta av gjorda förbättringar (se figur 1). Åtgärder som förbättrar förutsättningarna kan delas in i Utformning och Utbud. Utformning innebär t ex infrastrukturåtgärder som komplettering av kollektivtrafikkörfält eller cykelbanor. När det gäller kollektivtrafik räcker det inte att utformningen förbättras om inte utbudet som kommer trafikanterna till godo förbättras, t ex i form av kortare restid. MM för ny kollektivtrafik innebär att lansera ett nytt utbud med ett målgruppsinriktat MM-paket.

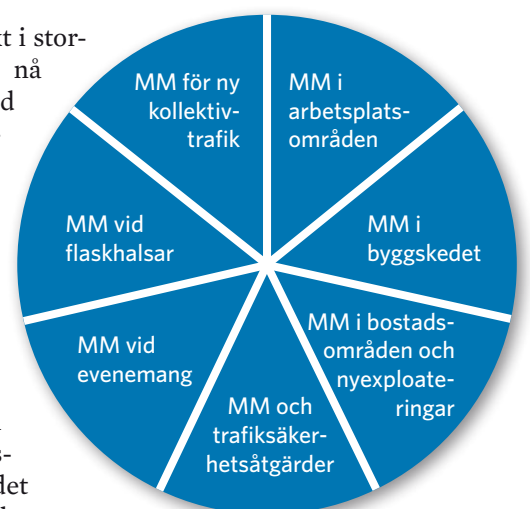
2.1.2 Tillämpning av MM inom olika användningsområden

Grunden för ett effektivt MM-projekt är att välja rätt åtgärds mix beroende på lokala förutsättningar och den specifika målgruppen, bl a baserat på en riktad resvaneundersökning. Trots detta är det vissa grundkoncept som oftast förekommer inom ett antal olika användningsområden (se figur 2). Åtgärdsförslagen i kapitel 5 relaterar till dessa användningsområden.

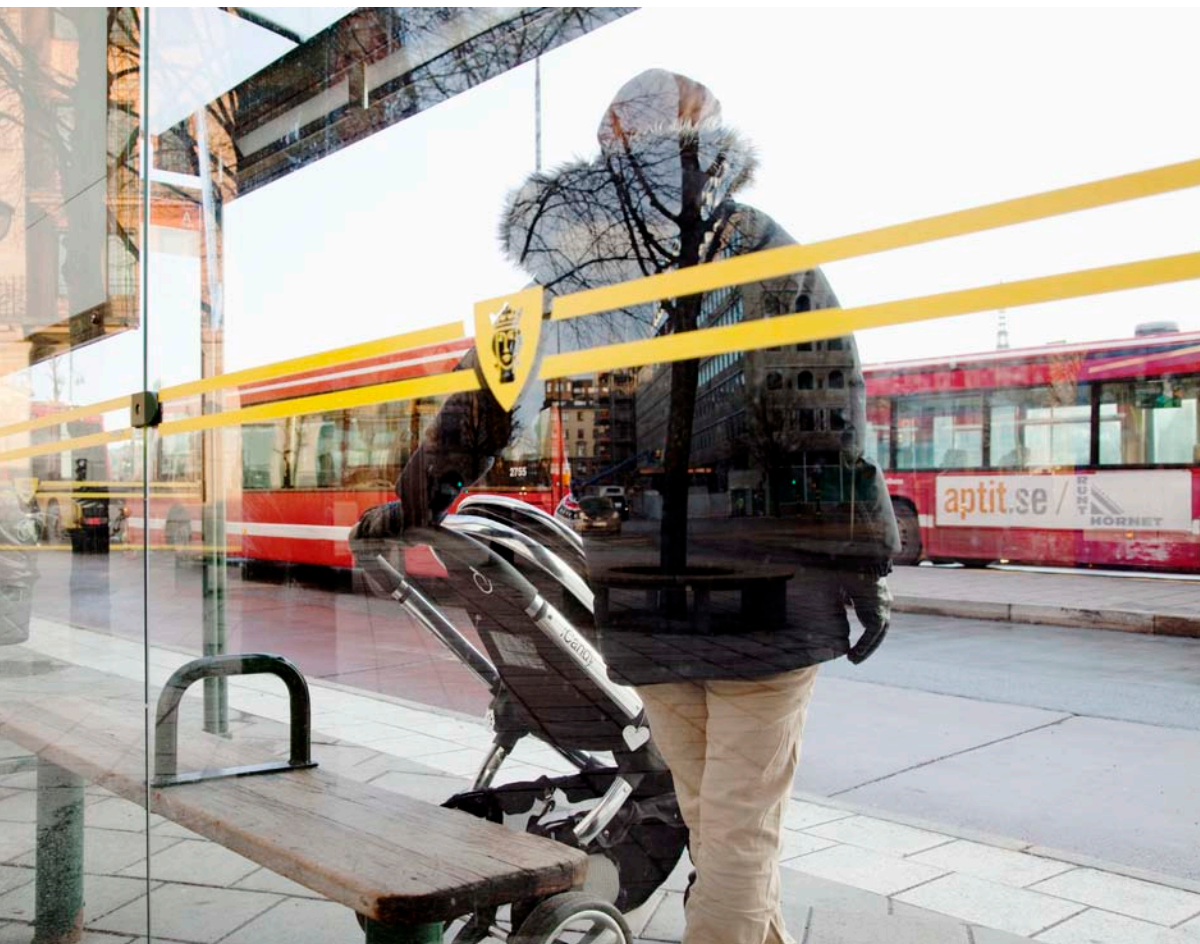
MM i arbetsplatsområden

Att påverka arbets- och tjänsteresor ger mest effekt i storstädernas transportsystem. Ett smidigt sätt att nå pendlarna är genom arbetsgivarna. Att arbeta med MM i arbetsplatsområden är därför ett framgångsrikt sätt att uppnå en förändrad färdmedelsfördelning på systemnivå.

Samarbete mellan de aktörer som är ansvariga för infrastruktur och transporter är också viktigt för att lyckas med att påverka pendlingsresandet eftersom trafikanterna rör sig genom olika delar av transportsystemet under sin färd till arbetet. Samarbetet kan organiseras i ett Local Travel Plan Network (LTPN). Etablerandet av en mobilitetsfunktion med ansvar att hålla ihop helheten när det gäller alla MM-aktiviteterna i arbetsplatsområdet kan utgöra en åtgärd. Mobilitetsfunktionen kan utgöra



Figur 2. Olika användningsområden för MM.



ett kompetensstöd och driva på arbetet med resplaner. I MM-projekt i arbetsplatsområden ingår i princip alltid att göra resplaner (även kallat mobilitetsplaner eller gröna resplaner). En resplan reglerar företagets/arbetsplatsens tjänste- och arbetsresor med syfte att minska klimatpåverkan och kostnader. Det kan också vara gemensamma resplaner för området och de företag, fastighetsägare eller offentliga arbetsgivare som verkar där. Det finns många variationer av resplaner eftersom det är när åtgärderna är specifikt företagsanpassade som det finns goda möjligheter att skapa en tydlig och effektiv plan som är förankrad med de anställda och som kommer att minska företagets resande och reskostnader. Det finns därför ingen bruttolista på vilka åtgärder som ska ingå i en resplan, men några exempel på de vanligaste är:

- Resfria möten (till exempel genom videokonferens).
- Bilpool.
- Samåkning.
- Subventionerat kollektivtrafikkort.
- Parkeringsåtgärder, exempelvis högre avgift ju oftare man parkerar.
- Miljökrav på taxi.
- Milersättning beroende på fordonstyp.
- Hemarbete.
- Cykelåtgärder (t ex leasingcykel, cykelrabatt, cykelställ, dusch).
- Incitamentsprogram (t ex Mobility Budget eller PACT).
- Rese- och mötespolicy.



MM i byggskedet och MM vid nyexploateringar

Erfarenheter visar att människor är mer benägna att förändra vardagsresvanor i samband med livsförändringar eller vid stora dagliga störningar. Exempel på detta kan vara vid en flytt, byte av arbetsplats eller när ett byggprojekt skapar störningar som försvårar att ta sig fram den vanliga vägen. Vid dessa tillfällen ser människor över sitt resande och funderar på att eventuellt hitta nya sätt att resa. Därför är dessa tillfällen när det är effektivt att påverka människors resval genom MM, dels vid inflyttning till ett nytt område, dels när ett byggprojekt påverkar den dagliga resan till jobbet.

När det gäller MM-projekt i nya bostadsområden handlar det om att i tidigt skede samarbeta med byggherrar och fortsättningsvis även med fastighetsägare och mäklare. Samhälls- och trafikplaneringen i området måste naturligtvis även stötta hållbart resande. Vissa funktioner måste också finnas på plats vid inflyttning, t ex bilpool, och här är det viktigt att kommunen är involverad för att upprätta fungerande affärsmodeller¹. Exempel på åtgärder som kan förekomma och kombineras i ett MM-koncept i ett nytt område är:

- Cykelparkering/-service/-prova-på-kampanj.
- Lånecyklar.
- Utbildningspaket för boende, bostadsrättsföreningar och mäklare.
- Mobilitetsrådgivare.
- Individualiserad marknadsföring.
- Resplaner för skolor.
- Bilpool.
- Parkeringsåtgärder/-normer.

Ovan nämnda åtgärder används tillsammans med ett förbättrat kollektivtrafikutbud och cykelutbud. Den största effekten uppnås genom att genomföra MM-åtgärder samtidigt som utbudsförbättringar. När det gäller bygg- och underhållsarbeten som leder till störningar i trafiksystemet kan man förutom att anpassa byggverksamheten så att färre störningar uppstår eller att flytta trafiken förbi byggarbetsplatsen, även arbeta med MM för att minska biltrafiken i sin helhet. MM i byggskedet kan i ett sådant läge även ge bestående förändringseffekter, förutsatt att möjligheterna att resa hållbart kvarstår efter avslutat byggprojekt. Skalan på investeringsprojektet, dess influensområde, vilka målgrupper som påverkas o s v skiljer sig mycket åt mellan olika projekt. Därför går det inte att generalisera vilka åtgärder som är vanligast, utan en fullständig MM-utredning (begreppet beskrivs i 2.1.3) får visa vilka åtgärder som är mest lämpliga för respektive projekt².

MM i befintliga bostadsområden

Bostadsområdesriktade åtgärder handlar främst om olika upplägg av kampanjer för personlig reseinformation. Två etablerade metoder är testresenärer och individualiserad marknadsföring (personlig reseplanering/-rådgivning) för hushåll. Testresenärer är när en resenär får prova att resa med ett annat färdmedel under en viss tid (vanligtvis några månader). Åtgärden kan t ex innehålla råd till resenärerna, subventionerat månadskort med kollektivtrafiken. Processen för individualiserad marknadsföring bygger på ett stegvis förfarande, där olika åtgärder riktas mot olika målgrupper, där den främsta insatsen fokuserar på gruppen vanebilister som visar ett intresse för förändring. Personlig reseplanering ger mer effekt kombinerat med Testresenärer.

Övriga användningsområden

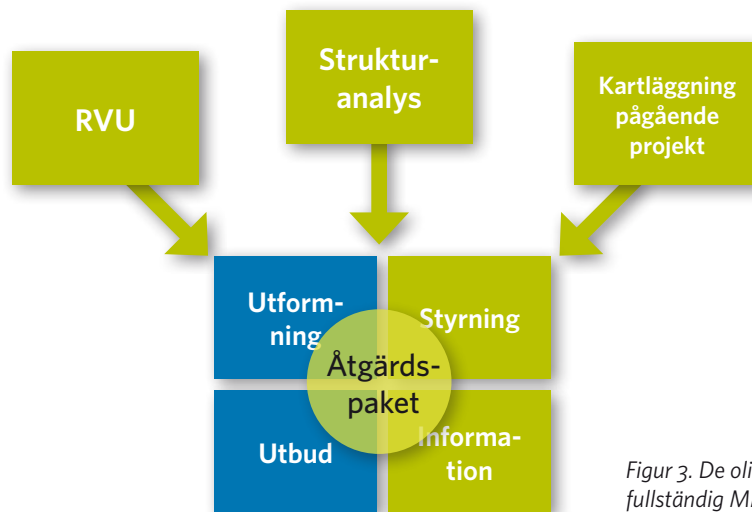
Några mer specifika men väl etablerade användningsområden med goda erfarenheter är MM vid skolor (som har starka kopplingar till trafiksäkerhet), MM vid evenemang och MM vid flaskhalsar. Även för skolor görs resplaner och åtgärderna kan t ex handla om vandrande skolbuss, olika cykel- och gångkampanjer/-tävlingar eller samordnade varuleveranser till skolor. Arbetet med skolor fyller även en funktion för att det kan påverka föräldrarnas val av färdmedel till arbetet och kan vara en viktig pusselbit ihop med andra MM-åtgärder i ett område. Att arbeta med barn kan naturligtvis även bidra till bestående värderingsförändringar på längre sikt. MM vid evenemang handlar om att påverka resandet kopplat till ett event eller tidpunkt. Detta är aktuellt för exempelvis större idrottsevenemang, mässor eller en turistattraktion med avgränsade besökstider som exempelvis skidorter och badstränder. Exakt hur åtgärderna ser ut är väldigt beroende av det specifika evenemanget eller verksamheten. Övergripande kan rekommenderas att det görs en resplan för evenemanget. Exempel på idrottsevenemang som gjort/gör stora MM-insatser kombinerade med ITS är fotbolls-VM i Sydafrika och OS i London. För Stockholmsregionens del skulle det kunna handla om MM inför evenemang på de stora nya arenorna. Att använda MM för att komma tillrätta med flaskhalsar i vägsystemet har den nackdelen att det kan vara svårt att identifiera en målgrupp att rikta åtgärderna till. MM vid flaskhalsar kan dock vara lämpligt om t ex startpunkten för dem som belastar det aktuella vägavsnittet är tydlig (t ex specifikt bostadsområde som alstrar mycket trafik genom den aktuella flaskhalsen) eller om det finns en tydlig målpunkt för biltrafiken genom flaskhalsen (t ex ett specifikt arbetsplatsområde).



2.1.3 Vad är en MM-utredning?

Syftet med en MM-utredning är att ta fram ett paket med åtgärder utifrån specifika förutsättningar. Aktiviteterna som föreslås inom paketet ska vara avpassade för varandra, så att ett mervärde uppstår av helheten, med förbättringar av möjligheterna att resa hållbart och beteendepåverkande åtgärder. En MM-utredning innehåller någon form av resvaneundersökning (RVU) och en sk strukturanalys. Båda dessa ligger till grund för den tredje delen – åtgärdsförslaget. Ofta behövs även en kartläggning av aktiviteter i angränsade projekt, dels för att ta vara på material som kan användas i utredningen, dels för att det kan behövas samordning i genomförandeskedet (åtgärder som riktas mot samma målgrupp koordineras).

Det finns ett antal metoder för att göra en RVU. Valet av metod i respektive MM-utredning beror på vilka data om resmönster som redan finns tillgängliga och



Figur 3. De olika delarna i en fullständig MM-utredning.

projektets storlek. Det kan t ex vara ett brett utskick från SCB för stora projekt där befintlig data saknas helt eller en enkel webbenkät om det finns etablerade kanaler till den potentiella målgruppen t ex via företag i ett arbetsplatsområde. Det finns tre viktiga syften med att göra en RVU – att få underlag för att identifiera målgrupperna för MM-projektet (vilka reser och hur samt var har de sina start-/målpunkter), att bidra till bedömningen av vilken typ av åtgärder som lämpar sig bäst för de aktuella målgrupperna (t ex svar på värderingsfrågor) och att utgöra nollmätning för att kunna göra en uppföljning av MM-projektets effekt (t ex färdmedelsfördelning före och efter).

Att en specifik RVU behöver göras inom ramen för de flesta MM-utredningar beror på att det är ont om data avseende färdmedelsfördelning och resmönster på en mindre aggregerad nivå än länsnivå. Det är inte ett tillräckligt detaljerat underlag för att identifiera målgrupper i specifika geografiska områden och stråk.

Strukturanalysen består av en kartläggning av förutsättningarna att resa hållbart i influensområdet. Med influensområdet avses det geografiska område som MM-projektet ska omfatta, inom vilket arbetet med att förändra resmönster ska ske. Stöd för att avgränsa influensområdet fås från RVU-resultatet – vilka resmönster och geografiska start och/eller målpunkter som kan identifieras som lämpliga att arbeta vidare med. Vanliga inslag är kartläggning av restider och turtäthet med olika typer av kollektivtrafik, analys av restidskvoter för bil/kollektivtrafik och cykel samt en fältinventering av t ex cykelbanor, gångstråk och skyltning. Aktuella förbättringar av förutsättningarna som kommer att realiseras under projekttiden måste också kartläggas.

Omfattningen och därmed kostnaden för en MM-utredning kan följaktligen variera stort beroende på vilket material som redan finns tillgängligt och vilket geografiskt område den ska omfatta. Handlar det om att ta fram ett MM-paket för en specifik utbudsförbättring av kollektivtrafik, kan strukturanalysen uteslutas helt. För en bred informationssatsning kan det t o m räcka med en enklare målgruppsanalys i samband med att innehållet i kommunikationsinsatsen tas fram. För att påverka resandet i ett stort geografiskt område (t ex för MM i byggskedet vid ett stort väg-investeringsprojekt) är det dock viktigt att ha ett korrekt beslutsunderlag för att ta fram rätt riktade åtgärder till rätt målgrupp för att inte få ett verkningslöst MM-projekt och då behövs alla delarna i MM-utredningen.

2.2 PIMMS CAPITAL

2.2.1 Beskrivning av projektet

PIMMS CAPITAL är ett projekt inom ramen för programmet INTERREG IVC. INTERREG IVC stödjer enhetligheten i Europa genom ett interregionalt samarbete, samt genom överföring av kunskap. Akronymen PIMMS CAPITAL står för "Capitalising on Partner Initiatives in Mobility Management Services". Projektet påbörjades i oktober 2010 och pågår under 26 månader. Det finansieras med 1,4 miljoner euro av den Europeiska Kommissionen.

Stockholmsregionen (d v s länet) deltar genom Trafikverket som partner och Länsstyrelsen som medfinansier. Alla aktörer inom ResSmart (d v s även Stockholm Stad och SL) stod bakom regionens ansökan och har deltagit i arbetet.

Capitalisationprojekt är en typ av Interregionala samarbetsprojekt med fokus på överföring av Good Practices (goda exempel) inom regional utveckling, oavsett ämnesområde. Det viktigaste resultatet är en "handlingsplan" som anger hur de goda exemplen kommer att överföras och genomföras inom ramen för de regionala strukturfondsprogrammen.

Målet för PIMMS CAPITAL är att stimulera en övergång till mer hållbara transporter genom att öka implementeringen av effektiva MM-metoder och -strategier i europeiska regioner. Detta ska ske genom att:

- praktiskt omsätta erfarenheterna från de föregående projekten PIMMS och PIMMS TRANSFER,
- involvera en bred krets av berörda aktörer på kommun- och länsnivå,
- inhämta goda erfarenheter även från andra källor, speciellt andra EU-finansierade projekt,
- påvisa hur MM kan tillföra ett mervärde till ERUF-finansierade investeringar i fysisk infrastruktur, speciellt kollektivtrafiken i konvergensregioner (ERUF, Europeiska Utvecklingsfonden, d v s finansiering genom strukturfondsprogrammen).

Varje deltagande region har identifierat specifika lokala eller regionala problem som kan lösas genom PIMMS CAPITAL. Inom ramen för PIMMS CAPITAL tas en handlingsplan fram för varje medverkande EU-region (12 totalt), där de viktigaste aktörerna ställer sig bakom implementeringen av de goda erfarenheter som regionen valt ut.

De tolv regioner (sexton partner) som deltar i projektet identifierade fjorton olika goda exempel som exporteras mellan regionerna inom ramen för projektet – totalt 32 utbyten. Stockholm exporterar "Regional Platform for Mobility Management" till Western Greece, S & E Ireland och Basilicata samt "Regional Transport, Mobility Management and Spatial Planning" till Moravia-Silesia, West Transdanubia och Basilicata. Delegationerna med aktörer från Stockholm valde att studera "Aktionsprogram Effizient Mobil" Frankfurt och "Integrated Transport Strategy" i West Midlands (Centro, Birmingham). Efter

PIMMS CAPITAL Deltagande Regioner

Frankfurt (Tyskland)
Basilicata (Italien)
Veneto (Italien)
South East Regional Assembly (Irland)
Moravia-Silesia (Tjeckien)
Central Transdanubia (Ungern)
West Transdanubia (Ungern)
West Midlands (Storbritannien)
Western Greece (Grekland)
Stockholm (Sverige)
City of Larnaca (Cypern)
City of Sofia (Bulgarien)



Figur 4. Grov tidsplan för projektet PIMMS CAPITAL.

studiebesöken på plats gjorde dock delegationerna från Stockholm bedömningen att dessa goda exempel inte var lämpliga att importera i sin helhet i Stockholmsregionen. Därför har valdes att implementera vissa delar av arbetssättet i Birmingham och Frankfurt (se kapitel 3.1 "Import från Frankfurt och Birmingham").

2.2.2 Kommissionens krav på Regional Action Plan

Varje deltagande region ska leverera en s k Regional Action Plan (RAP) i slutet av projektet. Deltagarna har tagit fram en gemensam mall för RAP som har godkänts av kommissionen. För Stockholms del ska den ifyllda mallen signeras av Trafikverket i egenskap av partner och Tillväxtverket i egenskap av Managing Authority. Eftersom Länsstyrelsen är medfinansiär är det lämpligt att även Länsstyrelsen signerar RAP. Kommissionen betonar dock att det är viktigt att resultatet av Capitalisation projekt och förslaget till implementeringen av goda exempel förankras med viktiga aktörer i regionen. Därför kan det vara önskvärt att även SL och Stockholm Stad (som även stod bakom projektansökan) signerar RAP samt eventuellt även några andra kommuner av större betydelse för transportsystemet såsom Solna och Nacka.

RAP ska bl a innehålla en beskrivning av hur den regionala myndighetens (i det här fallet Trafikverkets) transportpolicy speglar EU:s vitbok om transporter³ och hur myndighetens mål bidrar till att uppnå det allmänna målet för EU år 2020⁴. RAP ska ses som en översättning av EU:s vitbok på regional nivå och som en överenskommelse om att implementera de utvalda goda exemplen. Den ska därför även innehålla en beskrivning av hur de goda exemplen kan hjälpa den regionala myndigheten i arbetet med att uppnå sina mål och därmed det som är syftet med EU:s vitbok om transporter.

Hur de goda exemplen ska implementeras ska även beskrivas. I Stockholmsregionens fall innebär det bl a att bilda partnerskap i utpekade stråk. En viktig del av RAP är att beskriva möjlig finansiering av implementeringen genom den Europeiska Utvecklingsfondens (ERUF) regionala strukturfonder och annan möjlig finansiering.

Det återstår inga medel i den nuvarande programperiod för regionala strukturfonden, därför beskriver Stockholmsregionens RAP en regional satsning som föreslås finansieras med strukturfondsmedel under nästa programperiod 2014–2020.

Den här svenska rapporten utgör en underlagsrapport till RAP. Eftersom RAP är att betrakta som en avsiktsförklaring mellan de signerande parterna återfinns ytterligare delar från underlagsrapporten som parterna anser angelägna i RAP.



3 Metod – Implementering av Goda exempel

3.1 Import från Frankfurt och Birmingham

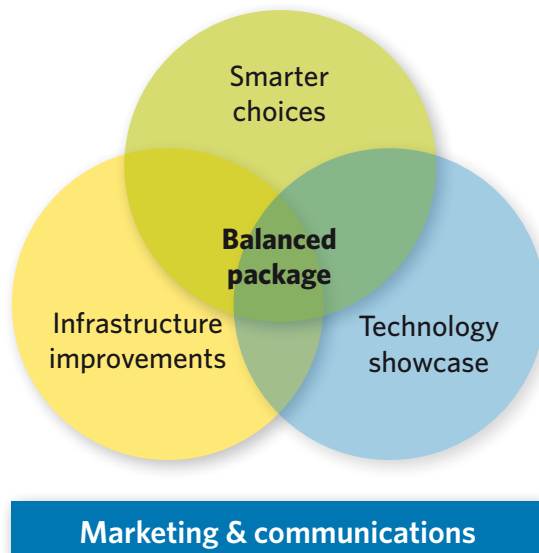
De goda exempel som Stockholmsregionen valde att studera var "Aktionsprogram "Effizient Mobil" i Frankfurt och "Integrated Transport Strategy" i West Midlands (Centro, Birmingham). Efter studiebesöken på plats gjorde dock delegationerna från Stockholm bedömningen att dessa goda exempel inte var tillämpliga i sin helhet i Stockholmsregionen.

Från det arbete som den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Birmingham "Centro" bedriver inom ramen för West Midlands goda exempel, valdes därför ett arbetssätt ut – the Corridor Approach (se figur 5). Det utgör kärnan i handlingsplanen i den här underlagsrapporten. Corridor Approach bygger på att aktörerna i ett stråk bildar partnerskap för att samordna åtgärder med syftet att gemensamt få ut mer effekt av respektive satsningar. Tidsplan och finansiering av åtgärder som förbättrar kvaliteten och utbudet av hållbara resalternativ koordineras i stråket. På så vis förstärker de varandra och ett MM-paket används för att lansera och synliggöra den gemensamma satsningen för utvalda målgrupper i stråket. Detta stämmer väl överens med det tankesätt som vi utvecklat i Sverige, att åtgärder i form av utbuds- förbättringar och MM som koordineras förstärker varandra (se även 2.1.1 figur 1).

Både West Midlands och Frankfurt har aktivt arbetat med att främja kollektivtrafiken på flera sätt som är intressanta för Stockholm att importera. Till implementeringen av Corridor Approach adderas därför även delar av detta arbetssätt från Birmingham som delegationerna bedömde som intressanta och som kan tillföra ett värde till åtgärdspaketet i korridorerna.

Det handlar om riktade åtgärder mot målgrupper och marknadsföring av förbättringar från Birmingham, t ex:

- synliggörande av kollektivtrafiken och hur lättanvänd den är,
- lansering av specifika utbudsförbättringar (namngivningstävling för nya bussar, bandklippning när nya kollektivkörväg tas i bruk o dyl),
- informationsinsatser som vänder sig till specifika målgrupper som befinner sig i sk Key Life Stages,
- inriktning mot kundgrupper med personlig information.



Figur 5. Grunden i Corridor Approach.

Frankfurt arbetar mycket med dels lokalt anpassad information till olika målgrupper, dels kombinationer av klassisk trafikinformation och MM/marknadsföring av kollektivtrafik. Från Frankfurts arbete bedömde delegationen följande som intressant:

- Marknadsföring av kollektivtrafiken genom att kombinera information och PR för kollektivtrafik.
- ”Den korta vägen”, lokalt riktad informationskampanj i förorter.
- Rådgivning om kollektivtrafik i skolan.
- Lokala pedagogiska kartor för barn som visar t ex gångvägar, busshållplatser, lokala stationer.

3.2 Inledningen på en process

Det som i figur 6 kallas Avsiktsförklaring är den signerade slutrapporteringen av projektet till EU-kommissionen i form av Regional Action Plan (se kap 2.2.2 Kommissionens krav på RAP). Den ska framför allt innehålla en beskrivning av hur implementeringen av de goda exemplen ska ske och hur de kan finansieras genom den Europeiska Utvecklingsfondens (ERUF) regionala strukturfonder (nuvarande period om möjligt, annars nästa programperiod 2014–2020).

Denna svenska underlagsrapport till RAP ”Handlingsplan för Mobility Management i Stockholms län”, beskriver konkret ett genomförande av Corridor Approach i Stockholmsregionen och kan ses som en implementeringsstrategi. Den är mer omfattande än vad EU kräver som slutredovisning av projektet. Eftersom det goda exemplet Stockholm valt att importera (Corridor Approach) handlar om just att få ut mer nytta genom samordning även av befintliga medel, d v s en form av handlingsplan i sig, så påbörjas på detta vis arbetet med implementeringen redan i denna rapport.

Förutom att utgöra underlag till RAP och föreslå en satsning för strukturfondsmedel 2014–2020 kan den här rapporten utgöra underlag för åtgärdsplaneringen, bl a den regionala inriktning som kommer att tas fram under sommaren.



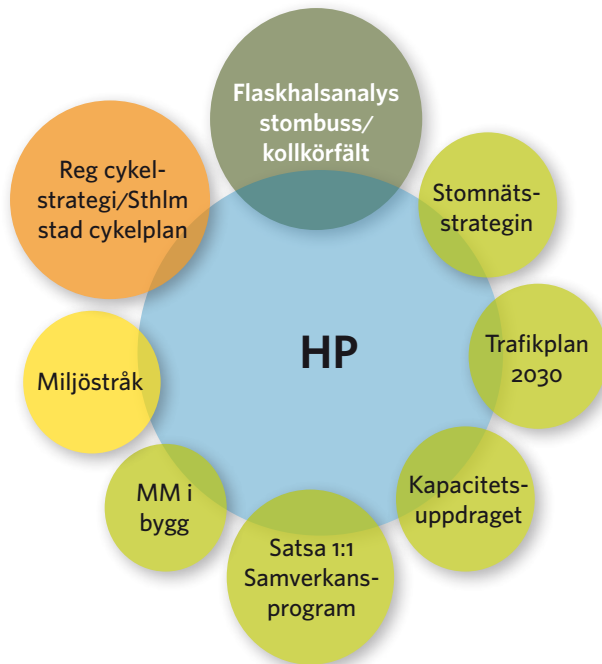
3.3 Koppling till andra pågående projekt

Stockholmsregionens handlingsplan bygger delvis på resultat från pågående och avslutade projekt i länet. Arbetet inleddes med en inventering av slutsatser och material från dessa, i form av planerade och pågående aktiviteter. Detta är också en del av grundtanken med Corridor Approach – att få ut ett mervärde av redan planerade aktiviteter. Det som inventerats är planer på åtgärder som förbättrar möjligheterna att resa hållbart som trimningsåtgärder i stombussnätet (t ex signalprioritering), mindre infrastrukturåtgärder (t ex komplettering av kollektivtrafikkörfält och cykelbanor) och planer på förbättrat kollektivtrafikutbud. Även pågående och planerade MM-aktiviteter har inventerats. Inventeringen är inte fullständig utan måste göras mer detaljerad inom ramen för fortsatt arbete i respektive stråk. Exempelvis behöver vägobjekten i befintlig länsplan studeras närmare för att se om de innehåller några förbättringar för kollektivtrafik eller cykel samt ytterligare kommunala planer inkluderas (resultat av inventeringen se bilaga 5).

Bland annat har material från SL:s Trafikplan 2030 och arbetet med stamnätsstrategi etapp 1 och 2 utgjort underlag till handlingsplanen. Vidare har material från Stockholm stads cykelplan och arbetet med en regional cykelstrategi inom ramen för strukturfondsprojektet SATSA II använts. Andra exempel på underlag är Trafikverkets redovisning av regeringsuppdraget om kapacitet och effektivitet i transportsystemet, Länsstyrelsens Åtgärdsprogram för kvävedioxid och PM10 och material från Trafikverkets arbete med en ny handbok för arbete med MM i samband med byggprojekt. En sammanställning av underlagsmaterialet finns under avsnitt ”Referenser”.



Figur 6. Processen för att realisera Handlingsplanen som återfinns i kapitel 5.



Figur 7. Handlingsplanen utgår bl a från pågående projekt

Det har även varit viktigt att arbetet med handlingsplanen bygger vidare på redan formaliserade samarbeten mellan de regionala aktörerna som initierats genom tidigare överenskommelser. Det gäller samarbetet kring planering och åtgärder för bättre regional framkomlighet (avtal mellan dåvarande Vägverket, Storstockholms Lokaltrafik AB, Stockholm stad och Solna stad) och Regionalt samverkansprogram för effektiv trafik SATSA 1:1.

I det sistnämnda är det framför allt följande samverkansområden som har utvecklats i handlingsplanen.

- *2. Dämpa efterfrågan på resor och transporter med bil*
Stockholm stad, SL och Trafikverket har ett gemensamt ansvar för detta område med den gemensamma samverkansplattformen ResSmart som sammankallande. Arbetet ska ske tillsammans med Trafikberedningens övriga aktörer samt övriga kommuner.
- *10. Effektivare busstrafik*
SL tillsammans med kommuner och Trafikverket.
- *11. Bättre förutsättningar för gång- respektive cykeltrafiken*
Trafikverket tillsammans med trafikberedningens övriga aktörer samt övriga kommuner.



4 Strategi – ett gemensamt arbetssätt

I syfte att tackla de närmsta årens utmaningar i transportsystemet behövs ett gemensamt arbetssätt för ett effektivt användande av befintlig infrastruktur. Det krävs en helhetssyn när det gäller av planering och genomförande där MM utgör en del av den tillgängliga åtgärdsarsenalen.

Inriktningen är att initiera, implementera och utvärdera kända och effektiva MM-åtgärder inom områden där behovet och potentialen är stor. Vidare handlar det om att fortlöpande tillämpa detta arbetssätt för att effektivisera användningen av transportsystemet och att i viss mån frångå en fortsatt satsning på t ex piloter, till förmån för en strukturerad gemensam implementering av redan erhållna erfarenheter.

MM-åtgärder får större effekt om de kombineras med förbättrade möjligheter att resa hållbart och vice versa. Nyttan av utbudsförbättringar blir större om nyttjandegraden kan höjas genom MM. Därför bör det vara naturligt att addera ett MM-paket när förbättringar av möjligheterna att resa hållbart genomförts, t ex när ny kollektivtrafik eller förbättrade cykelstråk tas i bruk.

Ett exempel skulle kunna vara om de kollektivkörfält på Essingeleden som nu utreds av Trafikverket och SL, medför en utbudsförbättring för busstrafiken (t ex ökad punktlighet, minskad restid eller fler avgångar), så skulle lanseringen av både infrastruktursatsningen och utbudsförbättringen kunna ske inom ett paket med MM-åtgärder. På så vis tydliggörs nyttan av satsningen för trafikanterna och nyttjandet av kollektivtrafikalternativet i berörda relationer kan öka.

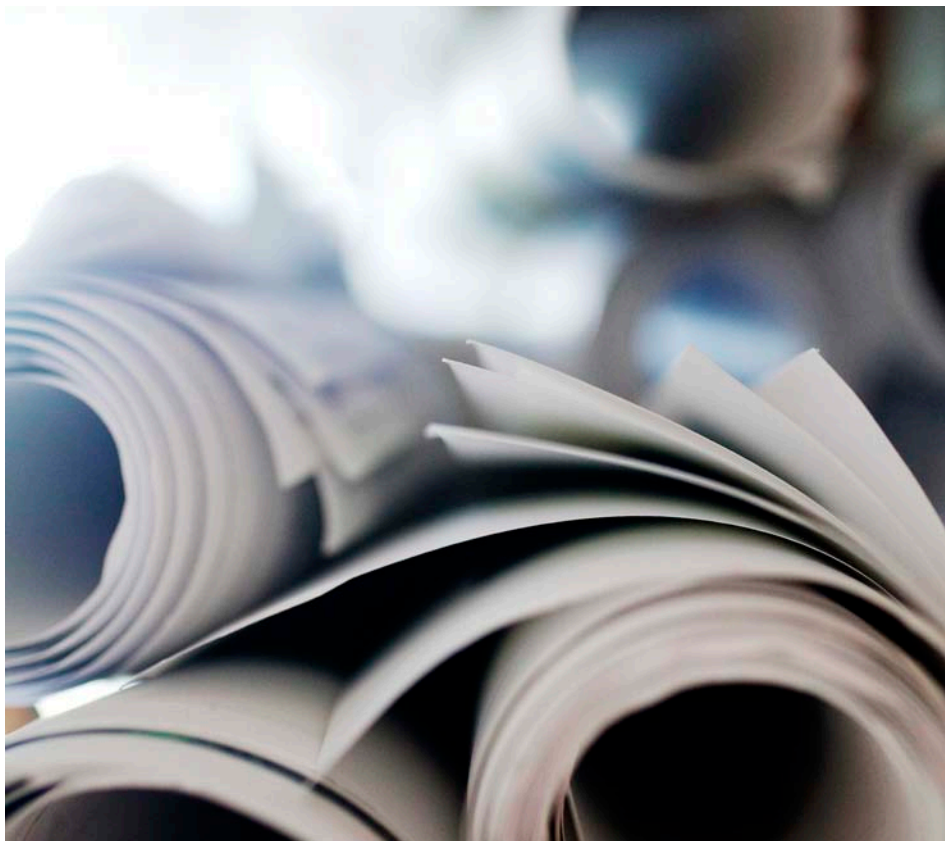
Ett regionalt samarbete med systemperspektiv innebär även att problemen i större utsträckning löses där de uppstår. Exempelvis genererar områden med spridd bebyggelse och stora arbetsplatsområden med dåligt kollektivtrafikutbud generellt mycket ensamåkande i bil. Därför bör åtgärder (MM i kombination med

förbättringar av möjligheterna att resa hållbart) i större utsträckning användas för att påverka dessa resmönster, istället för att infrastrukturåtgärder sätts in för att lösa framkomlighetsproblem i flaskhalsarna. Det handlar om att implementera vedertagna åtgärder i mål- och startpunkter med hög andel ensamåkning i bil.

Att lösa problemen där de uppstår kan även appliceras i samhällsplaneringen. Att integrerat arbeta med markanvändnings- och trafikplanering för samtliga transportslag inklusive gång och cykel är viktigt för att möjliggöra hållbart resande. En hållbar samhällsplanering innebär att MM finns med i planeringen redan i tidigt skede av exploateringsprojekten, så att möjligheterna att resa hållbart finns på plats vid inflyttning.

I syfte att hantera utmaningarna i transportsystemet de kommande åren avser handlingsprogrammets aktörer att framöver tillämpa ett gemensamt arbetssätt där MM utgör en naturlig del. Aktörerna i Stockholmsregionen:

- Fokuserar på att lösa resenärernas behov ur ett systemperspektiv för att få en effektiv användning av regionens samlade infrastruktur.
- Samarbetar utifrån var och ens respektive ansvarsområde för att förbättra utformning och utbud, samt arbetar med MM så att åtgärdernas sammanlagda effekt förstärks.
- Arbetar integrerat med samhälls- och trafikplanering för samtliga transportslag inklusive gång och cykel och tillämpar hållbar samhällsplanering i samband med nyexploateringar.
- Arbetar målgruppsorienterat för att möjliggöra hållbara resval, t ex med tvärförbindelser och behovsanpassade lösningar.
- Fokuserar på att med hjälp av MM minska resbehovet totalt sett och att sprida resandet i tid över dygnet.
- Tillämpar MM i byggskedet
 - › för att proaktivt hantera såväl framkomligheten förbi respektive arbetsplats som störningsbilden på systemnivå,
 - › som ett redskap för att uppnå långsiktiga förändringar av resmönster.
- Arbetar med de egna anställdas arbets- och tjänstresor.





5 Handlingsplan för Stockholmsregionen

5.1 Målsättning i förhållande till EU:s vitbok och nationella mål

När det gäller koldioxidutsläpp är det övergripande EU-målet för år 2020 en minskning av utsläppen med 20 procent jämfört med 1990 års nivåer. EU:s 2020-mål för Sverige är en minskning med 17 procent jämfört med 1990 års nivåer. Långsiktigt ska det s k 2-gradersmålet respekteras, d v s att den globala temperaturen inte ska öka mer än 2° C jämfört med preindustriella temperaturer. Transportsektorn bör bidra till att dessa övergripande EU-mål för år 2020 uppnås.

EU:s s k vitbok för transporter specificerar utsläppsmålen för transportsektorn⁵. Det övergripande målet för transportsektorn är att minska koldioxidutsläppen med 20 procent till 2030 jämfört med 2008 års nivåer (vilket motsvarar en ökning med 8 procent jämfört med 1990). Till år 2050 är målet att minska koldioxidutsläppen i EU:s transportsektor med 60 procent jämfört med 1990.

Det svenska övergripande nationella målet för år 2020 är att uppnå minst 10 procents förbrukning av förnybar energi i transportsektorn, ha en 20 procent mer effektiv energianvändning och att minska koldioxidutsläppen med 40 procent jämfört med 1990. För år 2030 är målet att ha en fordonsflotta helt oberoende av fossila bränslen och år 2050 bör det inte finnas några koldioxidutsläpp alls i Sverige.

Trafikverket har ytterligare omvandlat dessa nationella mål för koldioxidutsläpp till mål för transportsektorn. För att kunna nå de nationella målen är det nödvändigt att transportsystemet bidrar med en minskning med 40 procent fram till år 2020 och med 80 procent fram till 2030. Trafikverkets planeringsunderlag visar att för att 2-gradersmålet ska kunna nås måste biltrafiken minska till en nivå år 2030 som motsvarar trafiknivåerna i början av 80-talet⁶. Trafikverket har ytterligare strategiska

mål för perioden 2011–2020, som ligger i linje med de EU satt upp för år 2020 och i vitboken för transporter. Ett sådant är att kollektivtrafikandelen ska fördubblas till år 2020 jämfört med 2006.

Miljö kvalitetsnormerna för luft utgår från EU:s ramdirektiv (08/50/EG) om luftkvalitet och renare luft i Europa. Regeringen utfärdade år 1998 en förordning om miljö kvalitetsnormer, Luftkvalitetsförordningen (2010:477). De ämnen som reglerades var kvävedioxid/kväveoxider (NO₂), svaveldioxid och bly. Förordningen har sedan dess reviderats ett antal gånger och kompletterats med ytterligare normer för partiklar (PM 10 och PM 2,5), bensen, arsenik, ozon, kolmonoxid, kadmium, nickel och bens(a)pyren. Vägtrafiken är den dominerande källan till både PM10 och kväveoxider. Enligt regleringsbrevet för 2011 ska Länsstyrelserna revidera åtgärdsprogrammen för luftkvalitet avseende PM10 och NO₂ som tidigare har fastställts för länen. I Stockholms län finns nu en remissversion av ett sådant åtgärdsprogram⁷.

Den här handlingsplanens målsättning ligger i linje med de viktigaste målen i EU:s vitbok – att bygga ett konkurrenskraftigt transportsystem som kommer att ge ökad tillgänglighet, ökad sysselsättning och samtidigt minska koldioxidutsläppen – och med de allmänna EU-målen för år 2020 inom framför allt områdena klimatförändring, sysselsättning och social integration samt EU:s ramdirektiv för luftkvalitet.

Handlingsplanen utgör även en implementeringsstrategi för importen av goda exempel från Frankfurt och Birmingham samt en utveckling av samverkansområde 2, 10 och 11 inom Samverkansprogrammet från strukturfondsprojektet SATSA 1:1 (beskrivs i kapitel 3). De aktiviteter som föreslås ska bidra till ökad effektivitet i transportsystemet och minskad negativ miljöpåverkan. Detta ska ske genom överflyttning av resor från ensamåkande i bil till gång-, cykel- och kollektivtrafik samt genom förändring av resbehovet. Kärnan i handlingsplanen är användningen av MM i kombination med förbättrade förutsättningar att resa hållbart, för att uppnå förändrad färdmedelsfördelning och ändrade resmönster. Detta leder då i sin tur till ökad effektivitet i transportsystemet och minskade negativa miljöeffekter t ex koldioxid- och kväveoxidutsläpp.

5.2 Nuläge - problembild och potential

Stockholms läns trafiksystem är idag hårt belastat. Flera vägar och kollektivtrafikleder lider av trängsel under högtrafik, vilket ger upphov till förseningar och försämrad punktlighet. Stockholmsregionen växer snabbt och befolkningen i Stockholm stad beräknas öka med 25 procent fram till år 2030, och det finns prognoser som tyder på att biltrafiken kommer att öka ännu mer⁸. Detta betyder att ännu fler personer kommer att leva på och samsas om samma yta, vilket ställer höga krav på transportsystemet. Enligt Trafikverkets kapacitetsutredning beräknas trängseln öka för vägtrafiken, den spårburna trafiken och cykeltrafiken

Bilnehavet i Stockholm har varit relativt stabilt de senaste 10 åren. År 2000 var bilnehavet i Stockholm kommun 366 bilar per 1 000 invånare. År 2010 hade bilnehavet minskat till 359 bilar per 1 000 invånare (Stockholms stads miljöbarometer). Den stagnerande trenden kan delvis förklaras av ekonomiska faktorer, men det kan även delvis handla om ett trendbrott. Å ena sidan kör äldre personer bil i större utsträckning än tidigare (vilket ökar bilnehavet och körsträckor), å andra sidan kör ungdomar (singlar under 35 år) bil i mindre utsträckning än tidigare. Körkortsinnehavet bland unga (mellan 18–24 år) har också minskat markant i Stockholms län: i början av 80-talet hade omkring 80 procent av männen mellan 18 och 24 år körkort och år 2000 var det endast 60 procent som hade körkort. År 2010 var det endast 40 procent av ungdomarna i samma åldersgrupp (både män och kvinnor) som hade körkort⁹. Det fanns en tydlig ökning i vägtrafiken fram till år 2004 (förutom i innerstaden där den har legat på en konstant nivå sedan 70-talet), men sedan dess har trafik tillväxten i länet avtagit och på senare år har körsträckorna



per invånare minskat något i Stockholm stad¹⁰. Minskningen av vägtrafiken har varit särskilt stor i innerstaden. Trafiken har t ex minskat med ca 20 procent över trängselskatteavgiftssnittet¹¹.

Eftersom biltrafiken är betydligt mindre yteffektiv än kollektiv- och cykeltrafiken så kommer det, enligt Stockholm stads framkomlighetsstrategi, uppstå stora störningar i transportsystemet om alla nyinflyttade använder bilen i samma utsträckning som befolkningen idag¹². Den kapacitetsstarka cykel-, gång- och kollektivtrafiken måste därför prioriteras. Parkeringsplatser för bilar tar exempelvis upp ca 25 procent av Stockholms stads gatumark medan reserverade busskörfält och busshållplatser tar upp mellan 1 och 2 procent av gatumarken.

Flera stora investeringsprojekt pågår och kommer att påbörjas under de kommande åren. Detta kommer att ytterligare öka trycket på transportsystemet och byggprojekten kommer att leda till stora trafikstörningar på många platser.

Förutom trängsel och förseningar så ger transportsystemet upphov till en rad negativa miljöeffekter. Transportsektorn står för ca 60 procent av Stockholms läns koldioxidutsläpp och det är transportsektorn som har ökat utsläppen mest sedan 90-talet¹³. De långsiktiga klimatmålen (2-gradersmålet) kommer bli svåra att nå om inte biltrafiken minskar.

Miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid och PM10 överskrider på 36 respektive 48 vägar och gator i Stockholms län. Överskridande sker både på det kommunala och statliga vägnätet och i 7 av länets 26 kommuner (se karta bilaga 3). Vägtrafiken är den viktigaste källan till både PM10 och NO₂ i Stockholms län och de högsta halterna finns längs trafikerade vägar och gator. Åtgärder för att minska risken för överträdande är delvis olika för PM10 och NO₂ och varierar också mellan lokal gata och statlig väg. En minskning av det totala trafikarbetet är en effektiv åtgärd för att minska nivåerna av kvävedioxid (NO₂).

Kollektivtrafiken är mycket konkurrenskraftig för resor med mål i innerstaden under vardagar mellan kl 7–9. I dessa reserelationer (exkl resor som startade i innerstaden) står kollektivtrafiken för hela 82 procent av alla motoriserade resor (79 procent inkl resor med gång och cykel). Dessa resor mot innerstaden står dock endast för 21 procent av alla länets resor (under vardag mellan kl 7–9). Även resor inom innerstaden görs till stor del med kollektivtrafik under högtrafik (71 procent av motoriserade resor kl 7–9). För övriga reserelationer ligger kollektivtrafikandelen på mellan 29 och 41 procent under vardagens högtrafik kl 7–9¹⁴. Detta betyder att kollektivtrafiken är ett mycket konkurrenskraftigt färdmedel i och in till innerstaden, men att marknadsandelen sjunker snabbt för tvärresor. Orsaken till låg kollektivtrafikandel kan till viss del vara dålig kunskap om kollektivtrafikutbudet, men främst handlar det om kollektivtrafikens oförmåga att konkurrera med biltrafiken vid tvärresor. Kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen kan förbättras med t ex kortare restid för kollektivtrafiken, bättre koppling till övrig kollektivtrafik, bättre koppling mellan kollektivtrafik och gång och cykel, bättre skyltning och information om kollektivtrafiken, begränsningar för biltrafiken.

En möjlighet att förbättra kollektivtrafikens tillgänglighet är genom att ta bort flaskhalsar för kollektivtrafiken. I en flaskhalsanalys för kollektivtrafiken i Stockholm har 74 flaskhalsar identifierats för busstrafiken. 55 procent av flaskhalsarna, 41 stycken, är direkt trafiksignalrelaterade. Många av dessa kan åtgärdas relativt enkelt med prioritering i trafiksignalerna. Många flaskhalsar uppstår även på grund av bilköer och många av dessa kan åtgärdas med prioriterade kollektivtrafikkörfält. Under varje stråk förs en generell diskussion om störningar och flaskhalsar längs varje stråk. För en mer detaljerad analys av flaskhalsar och störningar hänvisas till rapporten "Flaskhalsar för busstrafiken i Stockholms län"¹⁵.

Även förutsättningarna för cykelpendling måste förbättras. Den potentiella cykelpendlingen i Stockholm har bedömts som mycket stor (utifrån de som bor och arbetar inom en radie av 10 km från Slussen). Totalt 392 000 personer bor och arbetar inom en radie på 10 km från Slussen. Passager som Skanstull, Tranebergsbron, Danvikstull, Liljeholmsbron, Ålkistan och Årstabron har mycket stor potentiell cykelpendling. I Skanstull, där potentialen är störst, har det potentiella cykelresandet bedömts till 47 000 resenärer per dag¹⁶. Cykeltrafiken ökar snabbt i Stockholm, men för att cykelpendlingen ska öka ytterligare krävs god tillgänglighet och säkerhet i viktiga stråk.

Det är även viktigt att fokusera på att påverka resandet i tid. Kapacitetsproblemen (för väg-, spår- och cykeltrafik) är koncentrerade till morgonens och kvällens högtrafik. Om fler reser utanför högtrafiktid kan kapacitet frigöras i transportsystemet.



5.3 Urvalskriterier

Fokusområdena för handlingsplanen och stråkens inbördes prioritering utgår från följande kriterier:

- Omfattande arbetspendling.
- Hög potential till överflyttning från bil (d v s hög bilandel, möjlighet till förbättringar för cykling och i kollektivtrafikutbudet).
- Bristande resmöjligheter för invånarna.
- Dålig luftkvalitet och höga bullernivåer.
- Dålig framkomlighet (samtliga färdmedel).

Verktyget i handlingsplanen, för att uppnå ökad effektivitet i transportsystemet och minskade negativa miljöeffekter, är användningen av MM i kombination med förbättrade förutsättningar att resa hållbart. Utgångspunkten för analysen av stråk och åtgärder är därför potentialen för överflyttning till hållbara transportslag. I viss mån ger det ett annat perspektiv på trafiksystemet än en renodlad bristanalys, som har befintliga framkomlighetsproblem som utgångspunkt. En hög andel ensamresor i bil till/från ett geografiskt område eller i ett stråk med stort totalt resande, är en stor brist i sig ur ett systemperspektiv och det problem som MM-åtgärder avser att hantera. I kombination med att det finns en potential för att förbättra möjligheterna att resa hållbart (som i t ex Södertälje-stråket) innebär detta därmed en hög prioritet för att arbeta med att förändra färdmedelsfördelningen. En relativt liten procentuell minskning av bilandelen ger då systemeffekter p g a att det berör många bilresor som annars skulle förflytta sig genom systemet. Lokala flaskhalsar kan ibland vara olämpliga att lösa med MM, t ex om färdmedelsfördelningen redan i nuläget är acceptabel och det totala resandet är litet eller om det är svårt att förbättra möjligheterna att resa hållbart och de berörda bilresorna är få till antalet ur ett systemperspektiv.

Ytterligare en faktor som varit viktig i Birminghams arbete med the Corridor Approach är de sociala förutsättningarna för boende i stråken. Detta har även varit en av utgångspunkterna i arbetet med handlingsplanen. Potentialen för att förbättra resmöjligheter där det idag förekommer begränsningar för invånarna, har därmed varit ett kriterium för prioritering.

Genom arbetsgruppsmöten med deltagare från Stockholm stad, Trafikverket, Länsstyrelsen och SL, samt utifrån befintligt underlag har 10 radiella stråk och 3 tvärstråk identifierats. De stråk som identifierats är följande:

1. Södertälje (E4/E20, Röda linjen, pendeltåg).
2. Ost (Slussen, Nacka, Värmdö).
3. Tvärstråk Söderort stomlinjer 173 och 172.
4. Tvärstråk Norrort inre stomlinjer 176 och 177.
5. Nordväst (Gröna linjen, Mäljarbanan, Stockholm Västerort).
6. Nordost (Vallentuna, Danderyd, Åkersberga, Vaxholm m fl).
7. Nord/Arlanda–Uppsala (Ostkustbanan, E4).
8. Syd/Nynäsbanan.
9. Tvärstråk Norr yttre (Järfälla, Sollentuna, Täby–Norrortsleden).
10. Sydost/Tyresö.

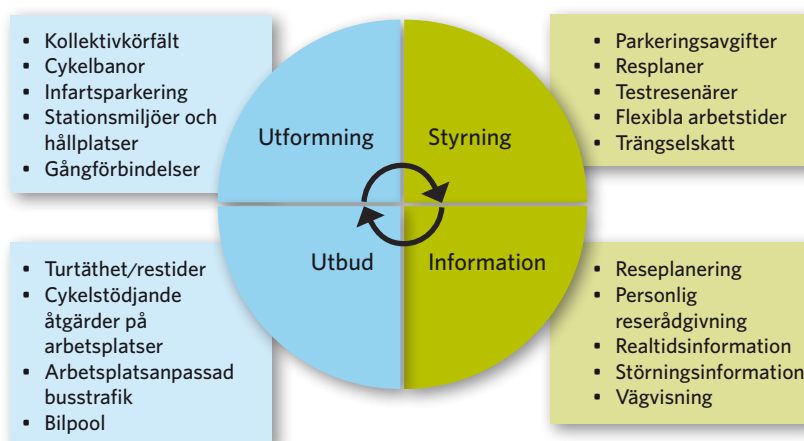
I kartorna i bilaga 1 och 2 visas potentiella trafikflöden vid arbetspendling för varje stråk (för samtliga färdmedel). I kapitel 5.4 presenteras brister och möjliga åtgärder för respektive stråk. Alla stråk beskrivs och aktiviteter som identifierats som viktiga i samband med inventeringen listas. Vidare föreläs nya åtgärder. Det gäller i viss mån samtliga stråk men de med få åtgärder anses lägre prioriterade. Ibland för att det helt enkelt pågår mycket redan nu, i andra fall för att potentialen inte är tillräckligt stor. Ordningen på stråken utgör även en prioritering i sig.

5.4 Åtgärdsförslag

5.4.1 Vad avses med åtgärder

Målet med den regionala handlingsplanen är att öka effektiviteten i transportsystemet. För att uppnå detta ingår en rad åtgärder i handlingsplanen, både åtgärder som stärker förutsättningarna att resa hållbart och Mobility Managementåtgärder (se figur 8). Syftet med handlingsplanen är att ta fram paket av åtgärder som stödjer varandra och som förbättrar förutsättningarna att resa med kollektivtrafik, cykel och till fots.

De åtgärder som återfinns i inventeringen av pågående och planerade aktiviteter är sådana som planeras vara genomförda från och med år 2012 till och med år 2017, bl a för att det är året då Citybanan tas i drift. Trafik Stockholms framtida roll när det gäller koordinering av genomförandet av åtgärder i länet inklusive MM kommer troligen också att bli större från och med 2016.



Figur 8. Exempel på åtgärder

Handlingsplanen har också fokus på samordning och genomförande av åtgärder inom samma period men med en utblick mot 2020. Kommande programperiod för EU:s regionala utvecklingsfond är 2014–2020. Den här rapporten utgör ett underlag för ett inspel om finansiering av åtgärder från strukturfonden under den perioden (beskrivs i kapitel 6 ”Potentiell finansiering”).

Med åtgärder avses i det här sammanhanget även utredningar eller ett sätt att arbeta i stråket som att tillsätta en koordinator.

5.4.2 Generella satsningsområden

Utöver specifika åtgärder inom respektive stråk (5.4.3–5.4.12) föreslås följande generella satsningsområden för samtliga stråk och på sikt även för regionen som helhet:

- *Utveckling av integrerade bytespunkter:* I samtliga stråk ska det finnas god koppling mellan olika kollektivtrafiksystem (t ex tunnelbana och buss) i viktiga bytespunkter samt mellan kollektivtrafik och gång respektive cykel. Det handlar bl a om gena och säkra cykelbanor, stort utbud av säkra cykelparkering, tydliga stråk till busstrafiken och även konceptet Smart infartsparkering (resenärer fick tillgång till gratis infartsparkering om de hade periodkort i kollektivtrafiken, prova-på-kort delades ut till ett antal försöksperoner). SL har en genomförandestrategi för smart infartsparkering, där områden för infartsparkeringar pekats ut (se bilaga 4). Denna strategi föreslås genomföras i stråken.
- *Ökad framkomlighet för busstrafiken:* Trafikverket har tillsammans med SL, Stockholm stad och Solna tagit fram en flaskhalsanalys för busstrafiken i länet, där 74 flaskhalsar har identifierats. Många av flaskhalsarna är trafiksignalrelaterade (55 procent) eller beroende av ett reserverat kollektivtrafikkörfält. Många kan åtgärdas med relativt små medel.
- *Ökad framkomlighet för cykeltrafiken:* Cykeltrafiken kan gynnas genom t ex utbyggda cykelkörfält (fler och bredare), signalprioritering vid trafiksignaler (grön våg), säkra cykelparkeringar, bättre och tydligare vägvisning. Stockholm stads cykelplan och den regionala cykelstrategin pekar ut cykelfrämjande åtgärder vars genomförande bör prioriteras i stråken.
- *Pendelbåtar och sjöburen kollektivtrafik:* bör övervägas som komplement till den ordinarie kollektivtrafiken.
- *Resplaner för företag i stora arbetsplatsområden och för offentliga organisationer:* Resplaner bör successivt genomföras i alla större arbetsplatsområden i Stockholms län samt på alla större offentliga arbetsgivare (se kapitel 2.1.2 för förklaring av konceptet).
- *Resplaner för skolor och dagis:* Kommunerna har en viktig roll när det gäller att arbeta med säkra och hållbara resor till och från skolor. Genom skolresplaner kan skjutsningen av elever till skolorna minskas, vilket i sin tur minskar behovet av bilpendling till arbetet för föräldrarna. Att arbeta just med barns resor kan även bidra till att etablera ett mer hållbart resebeteende på lång sikt.
- *MM i nyexploatering:* Stockholm förväntas öka med ca 300 000 invånare till år 2020 (Bristanalys 2025 Region Stockholm). Det innebär att många nya bostadsområden kommer att byggas. Det är viktigt att skapa goda förutsättningar för hållbara resor i dessa områden, med början redan i planeringsskedet (se kapitel 2.1.2).
- *MM åtgärder i befintliga bostadsområden* (se kapitel 2.1.2).
- *MM-satsning inför att Citybanan tas i bruk och utbudet förbättras år 2017.*





5.4.3 Södertälje (E4/E20, Röda linjen, pendeltåg)

Stråket sträcker sig mellan Södertälje och längs E4/E20, röda tunnelbanelinjerna och pendeltåget till Södertälje. Stråket pekades ut som prioriterat både under Import Workshop i december 2011 och av arbetsgruppen under våren 2012.

Kollektivtrafikandelen är hög längs stråket men trots detta reser många med bil under högtrafik. Enligt SL:s Trafikplan 2020 gjordes 12 100 kollektivtrafikresor i stråket år 2008 till innerstaden under högtrafik¹⁷. Prognosen i SL:s stamnätsstrategi för år 2030 beräknar att det kommer göras över 110 000 bilresor som startar i stråket under vardagens högtrafik år 2030, tillsammans med resorna i de andra två sydstråken, och ca 96 000 resor med kollektivtrafik.

Det stora trafikflödet leder till att miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och PM10 överskrids utmed stora delar av E4. Många platser utsätts även för höga bullernivåer.

Det finns reserelationer längs stråket med mycket låg kollektivtrafikandel (och högt bilresande). Bland dessa utmärker sig Huddinge, Flemingsberg, Södertälje och Nykvarn.

Fem flaskhalsar för busstrafiken är identifierade och vägtrafiken har framkomlighetsproblem under högtrafik på vissa ställen, särskilt på E4/E20 (som är den enda sydliga infarten till Stockholm). Under förmiddagens högtrafik förekommer det köer från Skärholmen in mot staden. På eftermiddagen är det ofta köer i båda riktningarna. På fredagar och större helger kan det vara stora köer på E4/E20.

Det finns även bristande kapacitet på cykelvägar och inte tillräckliga cykelparkeringar¹⁸.

Längs stråket finns det ett antal planerade förbättringar i kollektivtrafiken. Omkring år 2017 kommer t ex turtätheten på röda linjen Norsborg–Ropsten att öka.

**Planerade och pågående aktiviteter
(se bilaga 5)**

PÅGÅENDE UTBUDSFÖRBÄTTRINGAR

- Dubbelspårsutbyggnaden till Södertälje centrum, klar december 2012.

PLANERADE UTBUDSFÖRBÄTTRINGAR

- Ny tidtabell pendeltåg december 2012.
- Turtätheten kommer öka på röda linjen Norsborg-Ropsten ca 2017.

PÅGÅENDE UTREDNINGAR OM UTBUDSFÖRBÄTTRINGAR

- Inventering av kapacitet i cykelnätet. Klar till sommaren 2012.
- Fördjupad översiktsplan Flemingsberg – underlagsstudie av bl a förutsättningar cykel och koll.
- Södertörnsleden cykelåtgärder.

MM-PROJEKT

- Pågående MM i bygg-utredning för Förbifart Stockholm.
- MM i bygg-utredning ska påbörjas för Södertörnsleden.
- Ettårigt MM-projekt ska påbörjas för Kungens kurva som drivs av kommunen tillsammans med handlarna.

**Potentiellt partnerskap
för stråkpaket**

Länsstyrelsen, Trafikverket, RKM, SL, arbetsgivare/företag, eventuellt andra Kollektivtrafikföretag.

Kommuner: Nykvarn, Södertälje, Salem, Botkyrka, Huddinge, Stockholm.

**Förslag till ytterligare åtgärder i
samordnade stråkpaket inkl MM
(se även Generella satsnings-
åtgärder, 5.4.2)**

GENOMFÖRS PÅ KORT SIKT

- Riktad informationskampanj om utbudsförbättringarna för pendeltågen. En enkel målgruppsanalys ingår i arbetet att ta fram kampanjen. Lämpligaste tillfälle med tanke på tillförlitlighet får diskuteras och kanske samköras med cykelkampanj istället.
- MM-projekt i arbetsplatsområdet Flemingsberg (MM i arbetsplatsområden beskrivs i kap 2.1.2), t ex resplaner vid de stora offentliga arbetsplatserna (start 2013).
- Genomföra MM-paket för lansering av cykelförbättringarna (våren 2014). Målgruppsanalys och studie för att fram lämpligt paket innan. Paketet kan t ex komma att innehålla personlig reserådgivning och testcyklister.

ÅTGÄRDER PÅ LÄNGRE SIKT

- MM-utredning (se kap 2.1.3) för att identifiera målgrupper och geografiska områden samt ta fram åtgärdsförslag. Genomförande av föreslagna åtgärder, inklusive ytterligare utbudsförbättringar. Koordineras med MM i byggskedet av Förbifart Stockholm.



5.4.4 Ost (Slussen, Nacka, Värmdö)

Stråket sträcker sig från Värmdö och Nacka till Slussen. Stråket pekades ut som prioriterat både under Import Workshop i december 2011 och av arbetsgruppen under våren 2012.

Potentialen för pendlingsresor beräknas till ca 27 000 (utifrån bostads och arbetsplats, se bilaga 1). Enligt prognoser i SL:s stombusstrategi kommer ca 33 000 bilresor starta i stråket år 2030 (under vardagens högtrafik kl 7–9). Motsvarande siffra för kollektivtrafiken är ca 27 000 resor¹⁹.

Kollektivtrafiken i Nacka och Värmdö består till stor del av bussar in mot Slussen men Saltsjöbanan erbjuder även ett spårburet alternativ. Det stora antalet kollektivtrafikresenärer under högtrafik leder till köer för busstrafiken vid Skurubron och vid Henriksdal. På kort sikt är det svårt att öka kapaciteten för busstrafiken in mot Slussen, men en effektiv åtgärd vore att sprida ut resandet mer över dygnet (så att inte all trafik koncentreras till högtrafiken) samt att erbjuda tvärbusslinjer som inte passerar Slussen (t ex bussar till Gullmarsplan och Huddinge). Problemen med trängsel för buss- och biltrafiken kommer att förvärras de kommande åren i och med ombyggnationen av Slussen.

Den höga trafikmängden leder till höga lokala luftföroreningar i vissa områden. Dygnsmedelvärden för PM10 utmed väg 222 överskrider t ex miljö kvalitetsnormerna. Det finns även problem med buller som överskrider riktvärdena.

Planerade och pågående aktiviteter (se bilaga 5)

PÅGÅENDE UTBUDS-FÖRBÄTTRINGAR

- Busskörfält mellan Lugnet och Nacka färdiga. Finansierat av Strukturfonden.
- Grisslingerrakan – återinföra cykelbanor.

PLANERADE UTBUDS-FÖRBÄTTRINGAR

- Cykelvägar kommer att förbättras.

PÅGÅENDE OCH PLANERADE UTREDNINGAR

- Åtgärdsvalsstudie väg 222.
- SL stornästsstrategi för ytterförort studerar bl a förbättrade möjligheter för arbetspendling till målpunkter söderut.
- Idéstudie för hela kollektivtrafiken för Ostsektorn.

MM-PROJEKT

- Aktörsgemensam MM i byggskedet-utredning för Slussen – Skuru planerad att gemenföras 2012.

Potentiellt partnerskap för stråkpaket

Länsstyrelsen, Trafikverket, Byggherrar, RKM, SL, eventuellt andra Kollektivtrafikföretag.

Kommuner: Värmdö, Nacka, Stockholm.

Förslag till ytterligare åtgärder i samordnade stråkpaket inkl MM (se även Generella satsningsåtgärder, 5.4.2)

GENOMFÖRS PÅ KORT SIKT

- Den gemensamma MM i byggskedet-utredningen (MM-utredning beskrivs i kap 2.1.3) för Slussen – Skuru startas under 2012 för att få fram åtgärdsförslag i tid.
- Riktad informationskampanj om utbudsförbättringarna för cykel. En enkel målgruppsanalys ingår i arbetet att ta fram kampanjen.
- Tillsätta en koordinator vars roll blir att samordna, driva och skapa organisation för planering och genomförande av MM-åtgärderna i stråket inklusive Slussen samt att samordna genomförandet av övriga åtgärder i stråket som förbättrar förutsättningarna för hållbart resande.
- Genomföra förslagna åtgärder från MM i byggskedet-utredningen och Åtgärdsvalsstudie väg 222 (åtgärder som förbättrar förutsättningarna för hållbart resande och MM-åtgärder).
- Arbeta med byggherrar och ställa krav på dessa i samband med de omfattande nyexploateringarna i stråket.
- Återuppta Smart infart Sickla.

ÅTGÄRDER PÅ LÄNGRE SIKT

- Förbättra möjligheterna till arbetspendling med kollektivtrafik till målpunkter söderut.
- Frigöra mark för infartsparkering för bil och cykel.
- Förbättra bytespunkter och satsa på mer realtidsinformation.

5.4.5 Tvärstråk Söderort utmed stomlinje 173 och 172

Stomlinje 172 och 173 knyter samman östra och västra delarna av södra Stockholm. Linje 173 går mellan Skarpnäck och Skärholmen, linje 172 knyter samman Skarpnäck med Norsborg. I dessa tvärilinjer är kollektivtrafiken inte konkurrenskraftig med bilen (i fråga om restid) och marknadsandelen för kollektivresor är låg. Längs stråket finns det ett antal identifierade flaskhalsar som skulle kunna åtgärdas men på längre sikt bör busslinjerna även göras mer gena för att de ska vara attraktiva. Kopplingarna till övrig kollektivtrafik (tunnelbana) och cykelnät bör även förbättras. I dagsläget finns det en del bristfälliga kopplingar mellan busshållplatser och tunnelbanestationer. För att busslinjen ska vara ett konkurrenskraftigt alternativ måste restiden med busslinjen förkortas. Busslinjerna 172 och 173 måste marknadsföras bättre och göras mer synliga för att resenärerna ska få ökad kunskap om att dessa linjer finns. Förbättrad skyltning av stråken och marknadsföring bör göras i samband med utbudsförbättringar där restiden förkortas (t ex borttagning av flaskhalsar).

Planerade och pågående aktiviteter (se bilaga 5)

PÅGÅENDE OCH PLANERADE UTREDNINGAR

- Förstudie med fokus på oskyddade trafikanter på väg 226.
- Studie för att ta fram ytterligare trimningsåtgärder utöver de kända från bl a flaskhalsanalysen för stombussnätet.

Potentiellt partnerskap för stråkpaket

Länsstyrelsen, Trafikverket, RKM, SL, eventuellt andra Kollektivtrafikföretag, lokala privata aktörer vid bytespunkterna
Kommuner: Huddinge, Stockholm

Förslag till ytterligare åtgärder i samordnade stråkpaket inkl MM (se även Generella satsningsåtgärder, 5.4.2)

GENOMFÖRS PÅ KORT SIKT

- Studie för att ta fram konkreta åtgärdsförslag för att förbättra gånganslutningar busshållplatser - tunnelbanestationer och strategiska bytespunkter i stombussnätet (gångstråk, skyltning, tydliggöra stomlinjekonceptet, förbättrat pendlarparkering för cykel vid strategiska bytespunkter).
- Genomföra föreslagna trimningsåtgärder.
- Studie innehållande målgruppsanalys och förslag till MM-paket (inte fullständig MM-utredning) inför lansering av utbudsförbättring.
- Genomföra förbättringar av gånganslutningar busshållplatser - tunnelbanestationer.
- Genomförande av MM-paket troligtvis riktat mot bostadsområden ("MM i befintliga bostadsområden" beskrivs i kap 2.1.2) när åtgärderna (trimning och förbättrade byten) är genomförda.

5.4.6 Tvärstråk Norrort inre utmed stomlinje 176 och 177

Stomlinje 176 och 177 knyter samman östra och västra delarna av norra Stockholm. Linjerna sträcker sig från Ekerö via Bromma och Solna till Mörby centrum. Det är ganska många som bor i Danderyd och Täby som arbetar i norra Västerort, ca 3 600 personer (se bilaga 2). Kopplingarna med kollektivtrafiken är idag bristfällig i dessa tvärförbindelser och stombussarna 176 och 177 har ett flertal flaskhalsar. Framkomligheten för bussarna kan förbättras genom trimningsåtgärder som tar bort flaskhalsarna. Det finns även några bristfälliga kopplingar mellan busshållplatser och tunnelbanestationen som kan förbättras. Biltrafiken har också problem med trängsel och bristfällig tillgänglighet. På Drottningholmsvägen är det köer mellan Alvik och Essingeleden mot Brommaplan under för och eftermiddagens högtrafik.

Planerade och pågående aktiviteter (se bilaga 5)

PLANERADE UTBUDS-FÖRBÄTTRINGAR

- Ekerövägen 2+2 körfält med kollektivtrafikkörfält.

PÅGÅENDE OCH PLANERADE UTREDNINGAR

- Studie för att ta fram ytterligare trimningsåtgärder utöver de kända från bl a flaskhalsanalysen för stombussnätet.

MM-PROJEKT

- MM i byggutredning för Förbifart Stockholm.
- Ekerövägen - Trafikverket planerar åtgärdsvalsstudie enbart för Steg 1 och 2.

Potentiellt partnerskap för stråkpaket

Länsstyrelsen, Trafikverket, RKM, SL, eventuellt andra Kollektivtrafikföretag, lokala privata aktörer vid bytespunkterna.

Kommuner: Ekerö, Stockholm, Sundbyberg, Solna, Danderyd.

Förslag till ytterligare åtgärder i samordnade stråkpaket inkl MM (se även Generella satsningsåtgärder, 5.4.2)

GENOMFÖRS PÅ KORT SIKT

- Studie för att ta fram konkreta åtgärdsförslag för att förbättra gånganslutningar till busshållplatser, tunnelbanestationer och strategiska bytespunkter i stombussnätet (gångstråk, skyltning, tydliggöra stomlinjekonceptet, förbättrat pendlarparkering för cykel vid strategiska bytespunkter).
- Genomföra föreslagna trimningsåtgärder och åtgärder från Trafikverkets åtgärdsvalsstudie Ekerövägen.
- Studie innehållande målgruppsanalys och förslag till MM-paket (inte fullständig MM-utredning) inför lansering av utbudsförbättring.
- Genomföra förbättringar av gånganslutningar till busshållplatser och tunnelbanestationer.
- Genomförande av MM-paket när åtgärderna (trimning och förbättrade byten) är genomförda. Samordnas om möjligt med MM-åtgärder för trafikstart på Tvärbanans förlängning till Solna.

5.4.7 Nordväst (Gröna linjen, Mälarbanan, Västerort)

Stråket breder ut sig i Stockholm Västerort, längs tunnelbanans gröna linje och Mälarbanan. Kollektivtrafikandelen in till innerstaden låg på 86 procent under morgonens högtrafik år 2008 vilket motsvarar 35 000 resor²⁰. Enligt SL:s stamnätsstrategi beräknas 74 100 resor starta i stråket år 2030 under morgonens högtrafik (samtliga resor som startar där, inte bara resor med målpunkt i innerstaden), och antalet resor som startar i stråket med kollektivtrafik beräknas till 68 700 år 2030. Detta ger en kollektivtrafikandel på 48 procent. För resor som slutar i stråket år 2030 (morgonens högtrafik) beräknas kollektivtrafikandelen till 37 procent²¹. Radiella resor in mot innerstaden domineras av kollektivtrafiken, medan tvärresor till största delen görs med bil. Tvärförbindelserna i stråket är undermåliga och dåligt kända.

”Förstudie Mobility Management-åtgärder för Kista arbetsplatsområde och Galleria” (2011-13-14) visar att många bilresor görs från vissa områden i stråket som domineras av villabebyggelse. Området som omfattar Bromma och Jakobsberg har särskilt hög bilandel.

Beläggningen på pendeltågen mot City är hög under högtrafik. Tunnelbanans gröna linje har långa restider, vilket gör att den inte är konkurrenskraftig gentemot bilen.

Det finns ett ganska stort antal flaskhalsar för busstrafiken (totalt 9 identifierade flaskhalsar), varav nästan alla skulle kunna åtgärdas genom prioritering i trafiksignaler eller genom reserverade busskörfält.

Biltrafiknätet är periodvis hårt belastat, t ex på Kvarnbacksvägen mellan Brommaplan och Ulvsunda.

Exempel på åtgärder som skulle kunna föreslås i kommande planer för stråket är arbete med skolresplaner/säkra skolvägar för att minska ”skjutsning” och cykelåtgärder med tanke på omfattande områden med spridd bebyggelse.

Planerade och pågående aktiviteter (se bilaga 5)

PÅGÅENDE UTBUDSFÖRBÄTTRINGAR

- Tvärbanans Solna-gren invigs 2013.
- Cykelåtgärder inom ramen för Hållbara Järva och byggprojekt E18.

PLANERADE UTBUDSFÖRBÄTTRINGAR

- Ombyggnad av bussterminalen vid Brommaplan.

PÅGÅENDE OCH PLANERADE UTREDNINGAR

- Trafikstrukturplan för Västerort, Stockholm stad.
- Tvärbanans Kista-gren, trafikstart planerad till 2018.

MM-PROJEKT

- MM i bygg-utredning för Förbifart Stockholm.
- MM i bygg-utredning Hagastaden.
- En pilot under MM i byggskedet planeras för Mäljarbanans totalavstängningar.

Potentiellt partnerskap för stråkpaket

Länsstyrelsen, Trafikverket, RKM, SL, eventuellt andra Kollektivtrafikföretag, Stora företag.

Kommuner: Stockholm, Solna, Sundbyberg, Järfälla, Upplands Bro.

Förslag till ytterligare åtgärder i samordnade stråkpaket inkl MM (se även Generella satsningsåtgärder, 5.4.2)

GENOMFÖRS PÅ KORT SIKT

- Studie innehållande målgruppsanalys och förslag till MM-paket (inte fullständig MM-utredning) inför lansering av pågående utbudsförbättringar 2013 (tvärbanan och cykelåtgärder Järva).
- MM-projekt i arbetsplatsområden (beskrivs i kap 2.1.2) Solna/Sundbyberg, t ex resplaner (starta 2013).
- MM-utredning (MM-utredning beskrivs kap 2.1.3) startpunkter Bromma till Jakobsberg för att definiera målgrupper och åtgärder. Inkludera kartläggning av pågående arbeten.
- Gena interkommunala cykelvägar till arbetsplatsområden, t ex Kista, Solna och Sundbyberg.

ÅTGÄRDER PÅ LÄNGRE SIKT

- MM-åtgärder inför för trafikstart på tvärbanans Kista-gren (utöver det som kommer att göras inom Kista Commute med målgrupperna inom arbetsplatsområdet).
- Framkomlighetsåtgärder som möjliggör gena, snabba bussförbindelser i tvärled och prioritering av buss i flaskhalsar.
- Kollektivkörväg på E18 och E4.

5.4.8 Nordost (Vallentuna/Danderyd/Åkersberga/Vaxholm)

Stråket innefattar Vallentuna/Rimbo, Täby/Danderyd/Åkersberga och Vaxholm. I stråket finns enbart Roslagsbanan som spårburen kollektivtrafik och det finns buss- trafik. Enligt SL:s trafikplan gjordes det 11 600 resor med kollektivtrafiken under morgonens högtrafik, vilket gav en kollektivtrafikandel på 76 procent. Prognoser från SL:s Stombusstrategi beräknar att ca 64 000 bilresor kommer starta i stråket under morgonens högtrafik år 2030 (samtliga destinationer). Samma siffra för kollektivtrafiken är 50 200. Detta ger en kollektivtrafikandel för resor som startar i stråket på 44 procent och för resor som slutar i stråket på 40 procent²². Stråket är prioriterat när det gäller behovet av att ta fram förbättringar att resa hållbart. Skälet är detsamma som i Ostsektorn – att det saknas spårburen, högkvalitativ kollektivtrafik och att bussarna är fulla i högtrafik. Sektorn har dessutom övergripande dåliga cykelstråk. I Trafikverkets underlagsrapport till Kapacitetsutredningen står det:

”Bussarna (...) beräknas transportera cirka 30 000 resande per vardag. Busstrafiken har markanta toppar under morgonens och eftermiddagens maxtimmar. Under morgonens maxtimme är antalet resenärer mot Stockholm cirka 2 500. Som jämförelse kan nämnas att antalet bilresenärer per vardag beräknas vara cirka 65 000 (cirka 1,2 personer per bil) varav cirka 6 000 resor sker mot Stockholm under morgonens maxtimme. Busstrafiken har förbättrats genom att man på vissa sträckor har reserverat vägrenen i södergående riktning för bussar. Eftersom vägen inte har breddats för att rymma busskörfälten är dessa smala, vilket gör att bussarna på vägrenen får framföras i högst 50 km/tim (...) Dagens situation leder till dålig framkomlighet för såväl bil- som busstrafik under högtrafiktid och till att ett flertal trafikplatser har dålig kapacitet.”²³.

Planerade och pågående aktiviteter (se bilaga 5)

PÅGÅENDE UTBUDEFÖRBÄTTRINGAR

- Trimningsåtgärder kollektivkörfält (som nyttjar vägrenen) som finansieras av Strukturfonden. Tas i bruk sommaren 2013.
- Fullgoda busskörfält byggs Danderyd-Arninge, klart 2016.

PÅGÅENDE OCH PLANERADE UTREDNINGAR

- Åtgärdsvalsstudie väg 274 Vaxholm/Österåker.
- Framkomlighetsstudie för bussar, inklusive inre tvärstråket till Solna. Klar 2013. Kan ge trimningsåtgärder på kortare sikt.
- SL Idéstudie för att utreda möjligheter till regional spårtrafik (t-banor, spårvägar, utveckling av Roslagsbanan). Pågår 2012-13.
- Geografisk förstudie för cykeltrafik kommer att genomföras.

Potentiellt partnerskap för stråkpaket

Länsstyrelsen, Trafikverket, RKM, SL, eventuellt andra Kollektivtrafikföretag. Kommuner: Norrtälje, Vallentuna, Österåker, Täby, Vaxholm, Danderyd, Solna, Stockholm.

Förslag till ytterligare åtgärder i samordnade stråkpaket inkl MM (se även Generella satsningsåtgärder, 5.4.2)

GENOMFÖRS PÅ KORT SIKT

- Tillsätta en koordinator vars roll blir att samordna, driva och skapa organisation *för planeringsskedet* och de utredningar i stråket som syftar till att förbättra förutsättningarna för hållbart resande (eftersom det pågår ett antal utredningar vars resultat behöver samordnas).
- Kampanj/informationsinsats i samband med att kollektivkörfälten tas i bruk, förutsatt att dessa ger restidsförbättringar (t ex stripade bussar).

ÅTGÄRDER PÅ LÄNGRE SIKT

- När studierna börjar bli klara och möjliga förbättringsförslag finns framme kan en MM-utredning göras, med fokus på RVU och åtgärdsförslag (MM-utredning beskrivs i kap 2.1.3).
- Cykelåtgärder.
- Genomförande av föreslagna förbättringar och MM-paket.
- Trimnings-/infrastrukturåtgärder som möjliggör gena, snabba bussförbindelser i tvärled och införande av ett sådant bussutbud.

5.4.9 Nord/Arlanda-Uppsala (Ostkustbanan, E4)

Stråket stäcker sig från Stockholm och ut mot Arlanda, längs Ostkustbanan och E4. Enligt SL:s Transportplan 2020 så gjordes 8 200 resor med kollektivtrafik in mot innerstaden under morgonens högtrafik år 2008 (se "Trafikplan 2020", SL, 2010-07-31). Detta innebär en kollektivtrafikandel på 85 procent.

Stråket är prioriterat på grund av de stora trafikmängderna och framkomlighetsproblemen. Dessutom överskrids miljökvalitetsnormen för kvävedioxid och PM10 utmed stora delar av E4. Markanvändningen och kollektivtrafikandelen varierar för olika delar av stråket. Exempelvis är kollektivtrafikandel låg till Sigtuna, Väsby sjöstad och till Infracity.

Det finns 22 flaskhalsar identifierade i stråket. Kapaciteten på pendeltågen är dålig från Sollentuna mot Stockholms C. Även biltrafiken har problem med trängsel på vissa vägar i stråket. På E4 uppstår det köer från Järva krog till Norrtull. På eftermiddagen är det kö i båda riktningarna på sträckan.

Inom SATSA gjordes flera utredningar där åtgärder togs fram, t ex Åtgärdsval Arlanda och Förstudie för MM-åtgärder i Kista arbetsplatsområde. Det finns därför redan en hel del underlag på en annan nivå än för många andra stråk, som grund för att genomföra åtgärder.

Planerade och pågående aktiviteter (se bilaga 5)

PÅGÅENDE UTBUDSFÖRBÄTTRINGAR

- Nya pendelupplägget via Arlanda tidtabellsskiftet december 2012.
- Genomförande av delar av Åtgärdsval Arlanda.

PLANERADE UTBUDSFÖRBÄTTRINGAR

- Kollektivtrafikkörfält ska byggas Haga Norra-Norrtull. Ingår i de tre som finansierar av strukturfonden.
- Regionalt cykelstråk kommer byggas ut, Märsta och Knivsta samt koppling Upplands Väsby-Sigtuna.
- Ny nordlig entré till Solna station.
- Tvärbanans Kista-gren, planerad trafikstart 2018.

MM-PROJEKT

- MM i arbetsplatsområde pågår inom ramen för Kista Commute (genomförande av åtgärdsförslaget från SATSA 3:1 förstudie).
- Projekt Future Airports pågår på Arlanda.²⁴
- MM i bygg-utredning för Förbifart Stockholm.
- MM i bygg-utredning Hagastaden.

Förslag till ytterligare åtgärder i samordnade stråkpaket inkl MM (se även Generella satsningsåtgärder, 5.4.2)

GENOMFÖRS PÅ KORT SIKT

- En generell kollektivtrafikkampanj i stråket om utbudsförbättringarna - pendeltåg via Arlanda och kollektivkörfält (en enkel målgruppsanalys ingår i arbetet med att ta fram kampanjen). Samordnas med övriga MM-projekt på Arlanda.
- Eventuellt även MM-åtgärder när cykelstråk är genomförda.
- MM i arbetsplatsområden med låg kollektivtrafikandel (beskrivs i kap 2.1.2).

Potentiellt partnerskap för stråkpaket

Länsstyrelsen, Trafikverket, RKM, Swedavia, SL, eventuellt andra Kollektivtrafikföretag.
Kommuner: Sigtuna, Uppsala, Upplands Väsby, Sollentuna, Solna, Stockholm.



5.4.10 Syd/Nynäsbanan

Bilresandet i stråket är högt. Utmed delar av väg 73 är det höga dygnsmedelvärden för kvävedioxid och PM10 och delvis överskridanden av miljökvalitetsnormen. Det finns således skäl för att arbeta med resandet i stråket. Dessvärre finns få förbättringar planerade i närtid för möjligheterna att resa hållbart och därmed blir det svårt att prioritera MM-åtgärder i stråket inom ramen för det här förslaget.

Planerade och pågående aktiviteter (se bilaga 5)

PÅGÅENDE UTBUDSFÖRBÄTTRINGAR

- Dubbelspårsutbyggnad till Tungelsta, trafikstart december 2012.
- Cykelparkering vid pendeltågsstationer.

PLANERADE UTBUDSFÖRBÄTTRINGAR

- Detaljplanearbete pågår för Handen bussterminal.
- Fortsatt dubbelspårsutbyggnad till Hemfosa planeras 2014–2016.
- Utveckling av cykelstråk Tungelsta–Västerhaninge.
- Ny pendeltågsstation i Vega planeras tas i drift 2017.

PÅGÅENDE OCH PLANERADE UTREDNINGAR

- Uppdrag finns att utreda Smart infart i Handen (kommunen, SL).

Potentiellt partnerskap för stråpkpaket

Länsstyrelsen, Trafikverket, TMR, Försvarmakten (stor arbetsgivare), Stockholms hamnar, RKM, SL, eventuellt andra Kollektivtrafikföretag.
Kommuner: Stockholm, Haninge, Nynäshamn.

Förslag till ytterligare åtgärder i samordnade stråpkpaket inkl MM (se även Generella satsningsåtgärder, 5.4.2)

GENOMFÖRS PÅ KORT SIKT

- Jobba med MM i arbetsplatsområden, t ex i Haninge (beskrivs i kap 2.1.2).
- Implementera Smart infartsparkering i Farsta strand.
- Regionala cykelstråk utmed Södertörnsleden.

ÅTGÄRDER PÅ LÄNGRE SIKT

- Trimnings-/infrastrukturåtgärder som möjliggör gena, snabba bussförbindelser i tvärlid mellan kärnor och införande av dessa förbättringar av bussutbudet.
- Förbättra flaskhalsen Nynäsvägen, sista biten i Stockholm vid Gullmarsplan.
- En MM-utredning med syfte att minska biltrafiken på Nynäsvägen in mot centrala Stockholm.
- Genomförande av åtgärder från MM-utredningen (åtgärder som förbättrar förutsättningarna för hållbart resande och MM-åtgärder).
- MM-paket för resande med pendeltåg inför trafikering av Vega station, framför allt MM för nya bostadsområdet ("MM i befintliga bostadsområden" beskrivs i kap 2.1.2).

5.4.11 Tvärstråk Norr yttre (Järfälla, Sollentuna, Täby)

Stråket sträcker sig mellan Järfälla via Sollentuna till Täby. Kollektivtrafiken har framkomlighetsproblem på Norrortsleden. Det är även trängsel på förmiddagen ut på E4an. Under eftermiddagarna finns det vissa problem före tunneln efter Bergtorpsvägen, där 2 filer blir 1.

Kollektivtrafiken har problem med att konkurrera med biltrafiken i det här tvärstråket.

Planerade och pågående aktiviteter (se bilaga 5)

MM-PROJEKT

- MM i bygg-utredning för Förbifart Stockholm.

Potentiellt partnerskap för stråkpaket

Länsstyrelsen, Trafikverket, RKM, SL, eventuellt andra Kollektivtrafikföretag
Kommuner: Järfälla, Sollentuna, Stockholm, Täby.

Förslag till ytterligare åtgärder i samordnade stråkpaket inkl MM (se även Generella satsningsåtgärder, 5.4.2)

ÅTGÄRDER PÅ LÄNGRE SIKT

- Kollektivkörfält på delar av Norrortsleden.
- Trimnings-/infrastrukturåtgärder som möjliggör gena, snabba bussförbindelser i tvärled och införande av dessa förbättringar av bussutbudet.
- MM-åtgärder i byggskedet av Förbifart Stockholm.

5.4.12 Sydost/Tyresö

Stråket stäcker sig från Gullmarsplan och söderut till Tyresö. Enligt SL:s Transportplan 2020 så gjordes 10 900 resor med kollektivtrafik in mot innerstaden under morgonens högtrafik år 2008 i det här stråket tillsammans med Nynässtråket. Detta innebar en kollektivtrafikandel på 85 procent. Enligt prognoserna i SL:s stamnätsstrategi beräknas antalet resor med kollektivtrafiken som startar i stråket under morgonens högtrafik, tillsammans med resorna i de andra två sydstråken, till 110 500 resor. Det ger en kollektivtrafikandel på 47 procent²⁵. Det finns höga dygnsmedelvärden för kvävedioxid och PM10 utmed väg 73 och delvis överskridanden av miljökvalitetsnormen. Exempel på åtgärder som skulle kunna föreslås i kommande planer för stråket är en samåkningstjänst (möjligen med kommunen som ägare), cykelvägvisning och ”nya” vägar, låncykelkoncept inklusive GPS-teknik (inget behov av dockningsstationer) lokalt i Tyresö.

Planerade och pågående aktiviteter (se bilaga 5)

PÅGÅENDE UTBUDS-FÖRBÄTTRINGAR

- Utbyggnad av kollektivkörfält i Norra Sköndal, finansierade av strukturfonden.

Potentiellt partnerskap för stråkpaket

Länsstyrelsen, Trafikverket, RKM, företag, SL, eventuellt andra Kollektivtrafikföretag
Kommuner: Stockholm, Nacka, Tyresö

Förslag till ytterligare åtgärder i samordnade stråkpaket inkl MM (se även Generella satsningsåtgärder, 5.4.2)

GENOMFÖRS PÅ KORT SIKT

- Förbättra flaskhalsen Nynäsvägen, sista biten i Stockholm vid Gullmarsplan.
- Kampanj/informationsinsats i samband med att kollektivkörfälten tas i bruk, förutsatt att dessa ger restidsförbättringar (t ex stripade bussar).
- Gemensam analys av företagstransporter för att hitta transportlösningar med samordningsvinster (Tyresö).

ÅTGÄRDER PÅ LÄNGRE SIKT

- Gång- och cykelbro över Drevviken för att ge invånarna i Tyresö tillgång till pendeltåg vid stationen i Skogås.



6 Potentiell finansiering

För varje stråk bildas partnerskap för att arbeta vidare kring paketen av åtgärder och sluta medfinansieringsavtal. Partnerskapen bör få med sig en finansiell målnivå för stråket in i det arbetet, från det strategiska regionala arbetet. D v s en konkret idé om vad åtgärds paketet kommer att kosta, utifrån de åtgärder som föreslås ingå i den här handlingsplanen.

I nuvarande Länsplan finns ett åtgärds paket på totalt 97 Mkr avsatt för hela perioden 2010–21, för olika typer av miljö- och klimatförbättrande åtgärder. Det handlar dels om medel till att minska antalet bullerstörda, dels för att genomföra klimatpåverkande åtgärder i form av MM. Denna pott skulle kunna användas för att genomföra en del av de åtgärder som står angivna att genomföras på kort sikt i respektive stråk. När det gäller de ”regionala insatserna” riktas 24,2 Mkr till större regionala MM-projekt som bör vara en kombination av åtgärder. Åtgärderna ska dels genomföras i samband med byggnation av väginvesteringar, dels genomföras i så kallade stråk främst kopplat till pendling mellan arbetsplatser och bostadsområden. 24,2 Mkr riktas till ”lokala” insatser i form av stimulansbidrag till kommunerna för lokala projekt. För övriga åtgärder som föreslås genomföras på kort sikt handlar det främst om medfinansieringslösningar genom samordning av medel från redan planerade projekt för att förbättra förutsättningarna för hållbart resande.

När det gäller strukturfondmedel för nästa programperiod så anser Tillväxtverket att en viktig lärdom från den här perioden är att de nationella riktlinjerna för strukturfonderna (eller liknande) bör markera att inriktningen i första hand ska vara att uppnå effektivare utnyttjande av dagens infrastruktur och inte att investera i ny vid sidan av den ordinarie planeringen. Särskilt bör man se på den så kallade ”fyrstegsprincipen” i strukturfondsarbetet²⁶. Vidare framhåller Tillväxtverket att många viktiga projektidéer inom infrastruktur och tillgänglighet inte har haft möjlighet till finansiering i nuvarande programperiod. De rekommenderar att möjligheter ges för att genomföra insatser inom tillgänglighet och infrastruktur under programperioden 2014–2020.

En stor del av de åtgärder som föreslås för genomförande på längre sikt i handlingsplanen, d v s från och med 2014, skulle därmed kunna vara aktuella för en ansökan om strukturfondsmedel. Detta kräver dock en motfinansiering från regionens aktörer, med vilken procentsats är inte känt idag. Genomförandet av handlingsplanens förslag skulle innebära en kraftfull satsning på ökad tillgänglighet för hållbara transportslag i regionens trafiksystem och ge en ökad kännedom om möjligheterna att gå, cykla och resa kollektivt för nya grupper av regionens invånare. Ett ytterligare alternativ för finansiering av föreslagna åtgärder i handlingsplanen är regionala och nationella medel i nästa planperiod, d v s de kan behandlas inom ramen för den pågående åtgärdsplaneringen. Bedömningen är att det främst handlar om större infrastrukturåtgärder som t ex fullgoda kollektivkörvägar på längre sträckor, nya broar eller längre cykelvägar i helt ny sträckning.



7 Fortsatt arbete och kritiska framgångsfaktorer

Efter att RAP är signerad och inskickad till kommissionen i juni 2012 återstår ett arbete med att enligt handlingsplanen/implementeringsstrategin konkretisera åtgärdsplanerna i stråken. Detta blir en uppgift för respektive stråkparterskap, där de högst prioriterade stråken bör komma igång i närtid. Det centrala är att handlingsplanen kan användas som en hävstång för en fortsatt process där vi både fördjupar arbetet i stråken och det gemensamma strategiska arbetet med att samordna MM och utbudsförbättringar.

Vilka aktiviteter eller åtgärder som samordnas och genomförs är förstås avhängigt vilka finansieringslösningar aktörerna kommer överens om i stråken. Det är dock viktigt att inte rucka på grundtanken med att koordinera utbudsförbättringar och MM. Exempelvis ska inte ett MM-paket med fokus på ökad cykling genomföras om den föreslagna satsningen på utbudsförbättringar för cykling uteblir och vice versa.

Att få igång en konkret lokal samverkan med ett fruktbart gemensamt arbetssätt är minst lika viktigt som åtgärderna i sig. Idag planeras och genomförs beteendepåverkande åtgärder, trimningsåtgärder och mindre infrastrukturinvesteringar ("Steg 1-3-åtgärder" enligt Trafikverket) som drivs av olika aktörer mer eller mindre separat. Dessa behöver kopplas ihop och paketeras på ett tydligare sätt för att på så vis gemensamt öka effekten av åtgärderna och nyttan av satsade medel (se även 2.1.1 Figur 1 och 5.4.1 Figur 8). Hittills har det varit svårt med finansieringen av den här typen av åtgärder och just paketeringen kan vara ett sätt att möjliggöra finansiering.

För att säkerställa en implementering av handlingsplanen bör det finnas en tydlig "ägare" av processen som även ansvarar för att resultatet följs upp. Risken är annars att ingen aktör tar på sig denna roll. Ett förslag är att "Styrgruppen för regional framkomlighet" skulle kunna vara denna "ägare".

Det bör även finnas ett tydligt utpekat ansvar på länsnivå, för att initiera partnerskapen i stråken samt att hålla ihop det konkreta genomförandet av åtgärder och aktiviteter. Det finns annars en risk för att arbetet inte kommer igång i stråken om ingen driver på implementeringen. Koordineringsgruppen inom den befintliga regionala samverkan kring MM (som f n betecknas ResSmart)²⁷ skulle kunna vara de som ansvarar för att driva och samordna implementeringen regionalt.

Utöver detta har Trafikverket och Länsstyrelsen ett speciellt ansvar för att de åtgärder som föreslås på längre sikt tas till vara i den långsiktiga planeringen. Det gäller såväl nästa strukturfondsperiod 2014–2020 som åtgärdsplaneringen för kommande planperiod 2014–2025.

Fotnotslista

1. "Affärsmodeller för Mobility Managementåtgärder i Norra Djurgårdsstaden". SATSA Rapport 2011-03-14.
2. "Handbok för planering inför Mobility Management-åtgärder i byggskedet". Trafikverket 2012:094.
3. http://ec.europa.eu/transport/strategies/2011_white_paper_en.htm
4. http://ec.europa.eu/europe2020/index_en.htm
5. Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system.
6. Trafikverket (2010) "Trafikslagsövergripande planeringsunderlag för begränsad klimatpåverkan" publikation 2010:095.
7. Länsstyrelsen i Stockholms län (2012)"Åtgärdsprogram för kvävedioxid och PM10 i Stockholms län". Remissversion.
8. Trafikverket (2011) "Bristanalys 2025 Region Stockholm–Underlag tillkapacitetsutredningen".
9. WSP (2010) Parkering i Norra Djurgårdsstaden: Valmöjligheter och åtgärder inom parkeringsområdet för att svara mot uppställd miljöprofil.
10. Stockholm stad, 2012, tillgänglig på <http://miljobarometern.stockholm.se/key.asp?mo=7&dm=4&nt=1&tb=2>
11. Börjesson Maria, Jonas Eliasson, Muriel B. Hugosson, och Karin Brundell-Freij. 2012. "The Stockholm Congestion Charges—5 Years on. Effects, Acceptability and Lessons Learnt."sid.1–12.
12. "Förslag till Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030 – En strategi för storstadsgator i världsklass", Remissversion, Stockholm stad, 2011-12-01.
13. "Klimat- och energistrategi för Stockholms län", Länsstyrelsen i Stockholms län, rapport 2011:25 Remissversion, juni 2011.
14. "Trafikplan 2020", SL, 2010-07-31.
15. Trafikverket, Stockholm stad, SL, Solna stad (2011) "Flaskhalsar för busstrafiken i Stockholms län" Publikation 2011:097.
16. "Potentialer för ökad cykeltrafik – pendlingsrelationer mellan bostäder och arbetsplatser i Stockholm med kranskommuner", Stockholm stad, mars 2011.
17. "SL Stomnätsstrategi Etapp 2 – Marknads- och bristanalys år 2030", SL, version 0.9, 2007.
18. "Potentialer för ökad cykeltrafik – pendlingsrelationer mellan bostäder och arbetsplatser i Stockholm med kranskommuner", Stockholms stad, mars 2011.

19. "SL Stomnässtrategi Etapp 2 – Marknads- och bristanalys år 2030", SL, version 0.9, 2007.
20. "Trafikplan 2020", SL, 2010-07-31).
21. "SL stomnässtrategi Etapp 2 – Marknads – och bristanalys år 2030", SL, Version 0.9, 2007.
22. "Bristanalys av kapacitet och effektivitet i transportsystemet – kapacitetsutredningens bristanalys till och med år 2025" Remissversion, Trafikverket 2012.
23. "Bristanalys av kapacitet och effektivitet i transportsystemet – kapacitetsutredningens bristanalys till och med år 2025" Remissversion, Trafikverket 2012.
24. <http://www.viktoria.se/node/8509>
25. "SL stomnässtrategi Etapp 2 – Marknads- och bristanalys år 2030", SL, version 0.9, 2007.
26. Tillväxtverket "EU:s regionala utvecklingsfond som finansiär av infrastruktur i Sverige – insatser".
27. Styrgruppen Trafikberedningen har fattat beslut om att den befintliga regionala plattformen för MM "ResSmart" ska avvecklas i sin nuvarande form. På sikt kommer troligen de flesta av dess nuvarande funktioner att ingå i framtida Trafik Stockholms ansvarsområde. Det gäller dock troligen inte koordineringsgruppen som hanterar regional samordning av de offentliga planeringsprocesserna.

Referenser

AB Storstockholms Lokaltrafik (2006) ”RIPARK – 06 Riktlinjer för SL:s infartsparkeringar”

AB Storstockholms Lokaltrafik och Stockholms Stad (2011) ”Spårvägs- och stomnässtrategi Etapp 1 – centrala delen av Stockholmsregionen”

AB Storstockholms Lokaltrafik ”Fakta om SL och länet 2010”

AB Storstockholms Lokaltrafik (2010) ”Trafikplan 2020”

AB Storstockholms Lokaltrafik (2007) ”SL stomnässtrategi Etapp 2 – Marknads- och bristanalys år 2030”, Version 0.9

Börjesson Maria, Jonas Eliasson, Muriel B. Hugosson, och Karin Brundell-Freij. (2012) “The Stockholm Congestion Charges—5 Years on. Effects, Acceptability and Lessons Learnt.”

Länsstyrelsen i Stockholms län (2012) ”Åtgärdsprogram för kvävedioxid och PM10 i Stockholms län” Remissversion

Länsstyrelsen i Stockholms län (2010) ”Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010 – 2021” Rapport 2010:10

Stockholm stad (2011) ”Förslag till Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030 – En strategisk inriktning för storstadsgator i världsklass”, Remissversion

Stockholm stad (2011) ”Potentialer för ökad cykeltrafik – pendlingsrelationer mellan bostäder och arbetsplatser i Stockholm med kranskommuner”, publikation 2011:097

Stockholms Stad, Trafikkontoret (2012) ”Cykelplan Stockholm 2012 – En del av Framkomlighetsstrategin” Remissversion

Svensk kollektivtrafik (2011) ”Årsrapport 2011 Kollektivtrafikbarometern”

Tillväxtverket ”ROP – Regionalt strukturfondsprogram för regional konkurrenskraft och sysselsättning i Stockholm 2007 – 2013”

Tillväxtverket ”EU:s regionala utvecklingsfond som finansiär av infrastruktur i Sverige – insatser”

Trafikverket, SL, Stockholm stad, Solna stad, (2011) ”Flaskhalsar för busstrafiken i Stockholms län”, rapport 2011:097, inklusive Kartbilagor

Trafikverket (2010) ”Trafikslagsövergripande planeringsunderlag för Begränsad klimatpåverkan”, Trafikverket, publikation 2010:095

Trafikverket (2011) Idéstudie ”Väg 222 Tpl Insjön – Cpl Mölnvik Idéstudie om kollektivkörväg och andra förbättringar för kollektivtrafiken”

Trafikverket (2012) ”Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar fram till år 2025 och utblick mot år 2050” Remissversion Huvudrapport

Trafikverket (2011) ”Bristanalys 2025 Region Stockholm – Underlag till kapacitetsutredningen”

Trafikverket ”Utökat prioriterat nät av kollektivtrafik region Stockholm inkl. Gotland”

Trafikverket i samarbete med AB Storstockholms Lokaltrafik (2011) ”Smart infartsparkering – Underlag för införande”

Vägverket Region Stockholm, AB Storstockholms Lokaltrafik, Stockholm stad trafikkontoret och Solna stad (2010-02-10) ”Avtal rörande planering och åtgärder för bättre regional framkomlighet”

WSP (2010) ”Parkering i Norra Djurgårdsstaden: Valmöjligheter och åtgärder inom parkeringsområdet för att svara mot uppställd miljöprofil”

”Förstudie Mobility Management-åtgärder för Kista arbetsplatsområde och Galleria – underlagsrapport 1 Resvaneundersökning, Trafikverket, Länsstyrelsen i Stockholms län, Stockholm stad, Stockholms läns landsting, 2011-03-14. SATSA 3:1.

Underlag från strukturfondsprojektet SATSA - Samverkan för effektivt transportsystem

SATSA (2009-2011) med nio delprojekt:

Delprojekt 3:1 ”Steg 1-åtgärder för effektivare resor”

- ”Förstudie Mobility Managementåtgärder för Kista arbetsplatsområde och Galleria”
- ”Affärsmodeller för Mobility Management-åtgärder i Norra Djurgårdsstaden”

Delprojekt 1.1 ”Samverkansprogram för Effektiv Trafik”:

- Underlag för kommande samverkansprogram Effektiv Trafik 2011-11-10
- Kombinationer av effektiva åtgärder och deras samlade effekter
- Gemensamma utmaningar fram till 2020
- Gemensam trafikslagsövergripande problembild
- Trafikdirektörgruppen 2010-12-01 – Nytt projektdirektiv för ”Regionalt samverkansprogram för effektiv trafik” inom SATSA 1.

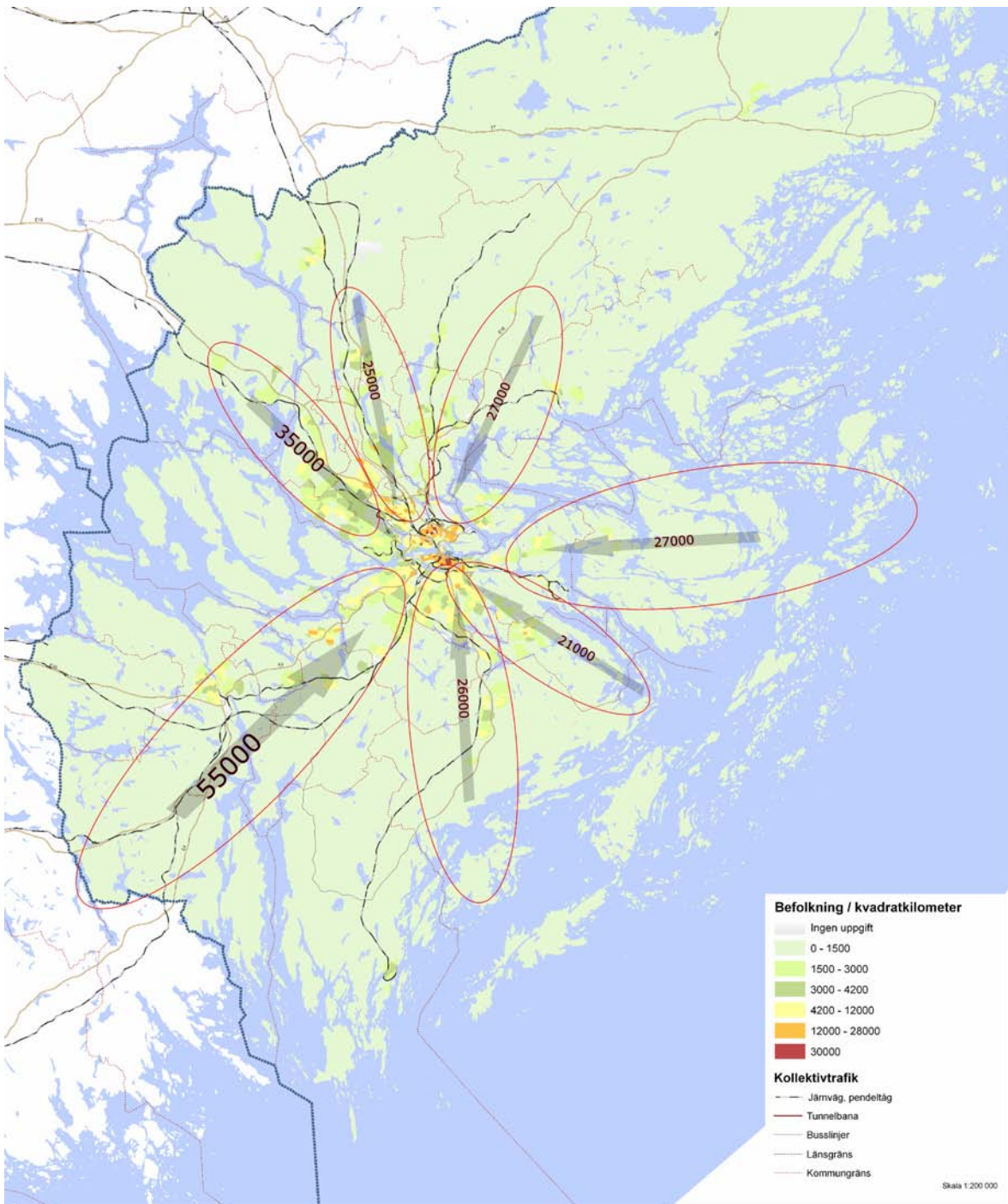
SATSA II (2010–2013) med tre delprojekt:

Regional cykelstrategi ”Underlag för regionalt cykelvägnät i Stockholms län – Pendlingsrelationer mellan bostäder och arbetsplatser”.

<http://www.tmr.sll.se/satsa/>

Bilaga 1 Pendlingsunderlag radiella stråk

Potentiella pendlingsflöden mellan bostad och arbetsplats för den förvärvsarbetande nattbefolkningen (16 års och äldre)

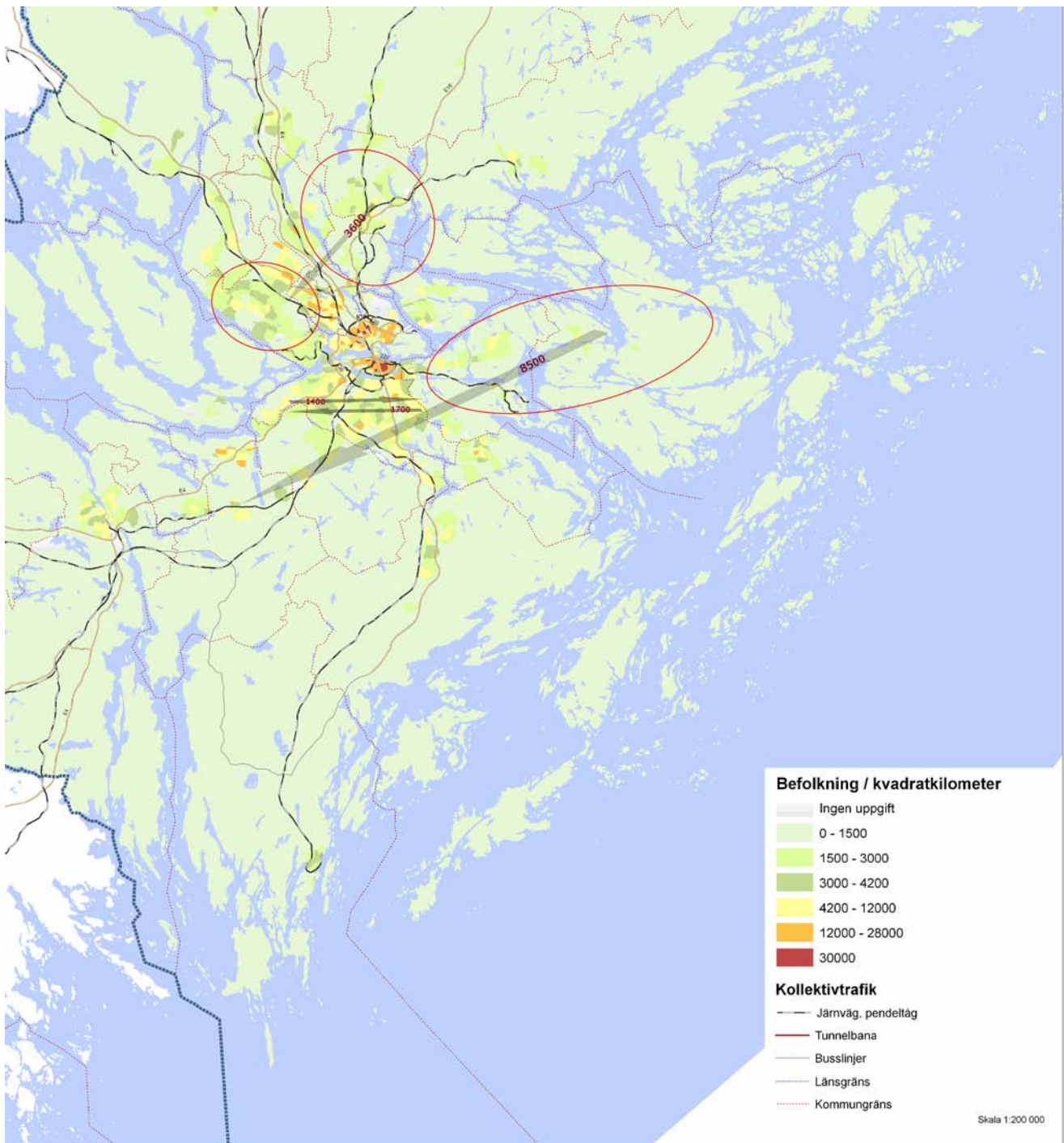


Källa: SCBs statistik i områdesdatabasen

För de stråk som startar söder om innerstaden visar kartan alla som bor inom det stråket och som har sin arbetsplats i innerstaden eller norr om innerstaden. För stråken norr om innerstaden alla som bor inom stråket och som har sin arbetsplats i innerstaden eller söder om innerstaden. För Ostsektorn visar kartan alla som bor i Ostsektorn och som har sin arbetsplats i Stockholms län förutom i Ostsektorn.

Bilaga 2 Pendlingsunderlag tvärstråk

Potentiella pendlingsflöden mellan bostad och arbetsplats för den förvärvsarbetande nattbefolkningen (16 års och äldre)

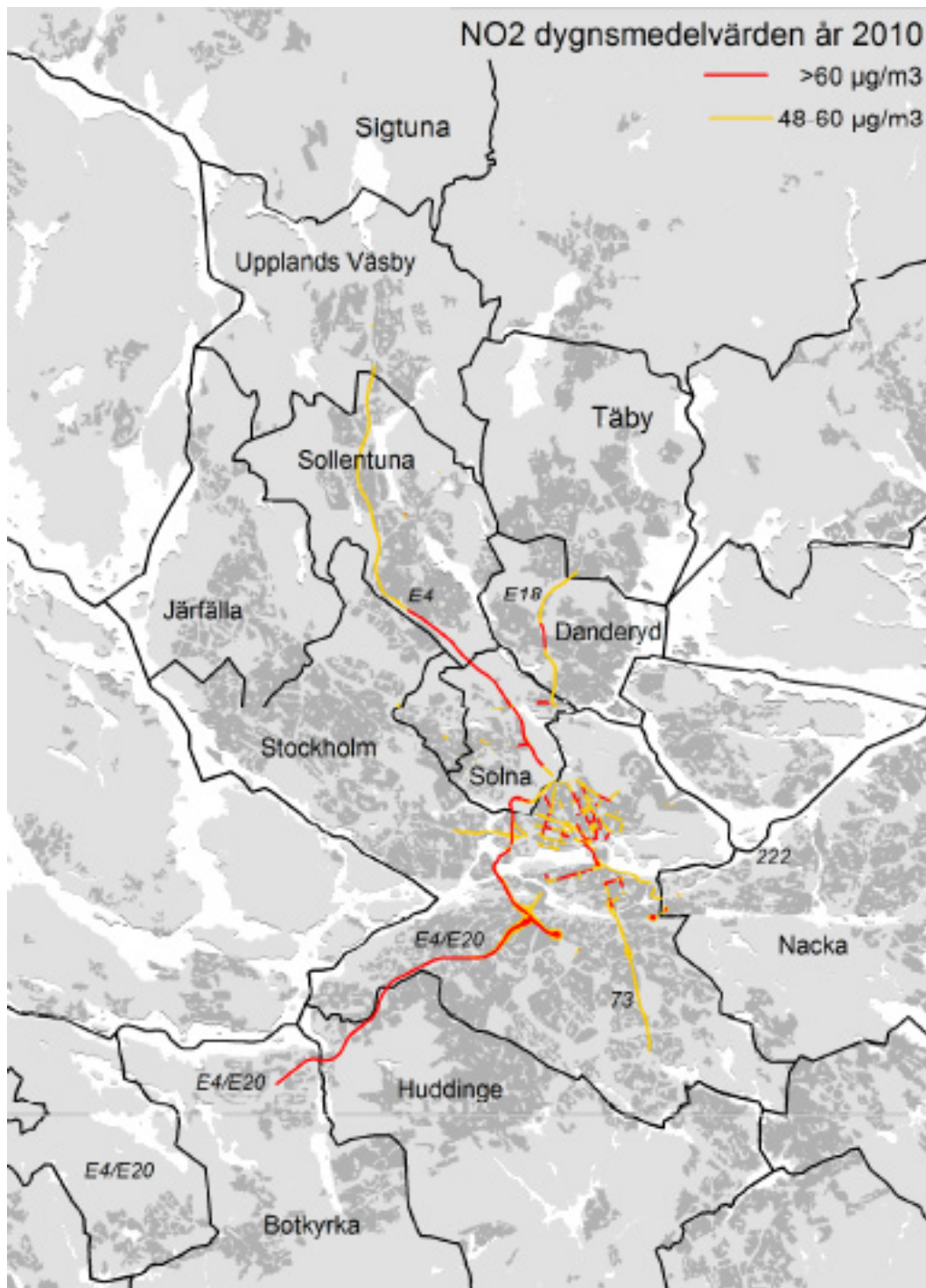


Källa: SCBs statistik i områdesdatabasen

Potentialen i stråket från Ostsektorn till söderort representerar antalet förvärvsarbetande som bor i Ostsektorn med en arbetsplats söder om innerstaden. Potentialen i norra tvärstråket representerar antalet förvärvsarbetande som bor Täby/Danderyd med en arbetsplats i området kring Solna/Sundbyberg/Kista. Potentialen i södra tvärstråket mellan Skarpnäck och Skärholmen representerar alla förvärvsarbetande som har sin bostads och arbetsplats längs stråket.

Bilaga 3 Överskridande av miljö kvalitetsnormen för NO₂

Vägavsnitt i Stockholms län där normen för kvävedioxider överskrids

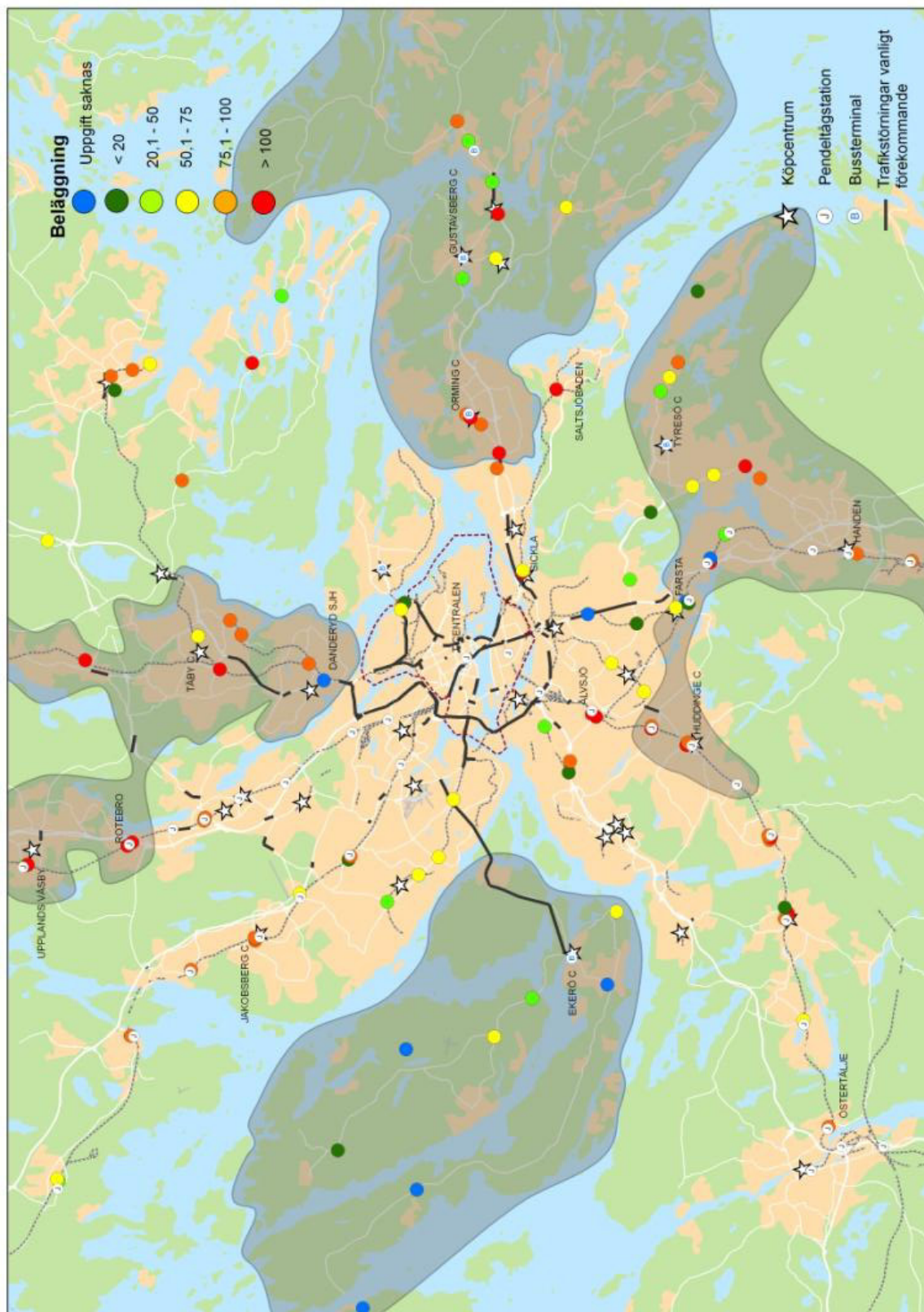


Källa: Länsstyrelsen i Stockholms län (2012) "Åtgärdsprogram för kvävedioxid och PM₁₀ i Stockholms län" Remissversion

En minskning av det totala trafikarbetet är en effektiv åtgärd för att minska nivåerna av kvävedioxid (NO₂). Det finns få övriga åtgärder att tillgå när det gäller NO₂ och därför är kopplingen till Mobility Management och prioriteringen av stråk och åtgärder i den här handlingsplanen tydligare för NO₂, än för t ex trafikbuller och PM₁₀.

Bilaga 4 Införande av Smart infartsparkering

Övergripande rumsliga analyser som underlag för lokalisering



Källa: Trafikverket i samarbete med AB Storstockholms Lokaltrafik (2011)
"Smart infartsparkering - Underlag för införande"

Bilaga 5 Bruttolista inventering – befintligt material, pågående projekt, nuvarande brister etc

Som underlag för Regional handlingsplan för MM har en enkel inventering utförts av vad som är på gång i de regionala stråken, med bäring på förutsättningarna för att resa hållbart. Den här bruttolistan ska betraktas som arbetsmaterial och är ett levande dokument. Listan behöver utvecklas, uppdateras och kvalitetssäkras i det fortsatta arbetet inom respektive stråk. En del punkter i listan pekar också ut specifikt kvarstående arbete. Färdiga rapporter återfinns i referenslistan.

Generellt underlag (regionövergripande)

Regional cykelstrategi <ul style="list-style-type: none"> • Rapport "Potential för ökad cykeltrafik" klar • Stråk som ska inventeras är bestämda
Kartläggning av kollektivtrafikkörfält, rapport
Effektivare Kollektivtrafik =Strukturfondsprojekt kollkörfält. Se ansökan
Flaskhalsar för busstrafiken <ul style="list-style-type: none"> • Kartbilagorna (bilaga 4A fem stycken) finns på Moveas hemsida • Sammanställning gjord för respektive stråk. Behöver förfinas och uppdateras (t ex är en del redan åtgärdade)
Utredning av busskörfält på Essingeleden (SL och TrV), pågående
Kapacitetsutredningen, speciellt Stockholms underlag
Stockholm stads cykelplan remissversion
Åtgärdsprogram för kvävedioxid och PM10 – Länsstyrelsen remissversion -> Trafikverkets Miljöstråk
Hållplatsåtgärder planeras inom ramen för genomförandet av Prioriterade nätet för funktionshindrade. Etapp 2 och 3.
Länsplanen <ul style="list-style-type: none"> • En del vägprojekt innehåller åtgärder som förbättrar för resenärer och cyklister • I Miljöpotten finns medel för MM
Fakta om SL och länet 2010 – Bilinnehav mm
SL:s planer på förbättring av bytespunkter för alla stråk behöver kartläggas
Projekt kring kvalitet på infartsparkering cykel på gång. Brukarenkät i april. Påverkar flera stråk, bl a Huddinge och Nacka
Smart infartsparkering, rapport "Underlag för införande"

Södertälje (E4, Röda linjen, pendeltåg)

Kapacitetsläget/Kollektivtrafikutbud <ul style="list-style-type: none"> • Tunnelbanan acceptabel belägningsgrad • Turtäthet kommer öka på röda linjen ca 2017 För Norsborg-Ropsten • Pendeltåg – data behövs om belägningsgrad • Direktbussar finns mot Fridhemsplan. Inga större kapacitetsproblem • Inventering av kapacitet i cykelnätet. Klar till sommaren 2012
Dubbelspårsutbyggnaden till Södertälje centrum, klar december 2012
Det regionala cykelstråket mot Flemingsberg byggs ut
Tidshorisonter för olika planerade infraprojekt behöver kartläggas

Södertörnsleden <ul style="list-style-type: none"> • Cykelåtgärder • MM i bygg-utredning ska påbörjas
Stockholm stads cykelplan har åtgärder utpekade i stråket
Cykelparkeringsprojekt pågår
Ettårigt MM-projekt för Kungens kurva, drivs av kommunen tillsammans med handlarna
Prionätet etapp 2 hållplatsåtgärder Väg 258 Hågelbyleden Norra Botkyrka - Tumba
Prionätet etapp 2 hållplatsåtgärder Väg 259 Huddinge - Balingsnäs
Prionätet etapp 2 hållplatsåtgärder Väg 509, 515, 525, 513 Sträcka Nykvarn – Södertälje – Järna – Hölö- Norrvrå
Fördjupad översiktsplan Flemingsberg – underlagsstudie av bl a förutsättningar cykel och koll
MM i bygg-utredning för Förbifart Stockholm

Ostsektorn

Kapacitetsläget/Kollektivtrafikutbud <ul style="list-style-type: none"> • Taket redan nått för Slussen - behov av att styra om resandet från Slussen • Behov av att sprida ut resandet över tid (Data kan plockas ut ur ATR-data eller Buss-PC) • Tidpunkten för när skolan börjar på morgonen påverkar kapaciteten i högtrafik • Inom stomnässtrategin tittar man på möjligheter att erbjuda kollektivtrafik från Ost till söderort direkt. Framkomligheten ok • Direkt busslinje till Kista igång • Befintlig båttrafik från Nacka strand nu i ny regi
Busskörfält mellan Lugnet och Nacka. Finansierat av Strukturfonden.
Cykelvägar byggs samtidigt som utvidgning av kommunalt VA
Trafikplatser runt nya Skurubron (nya) och Grisslingerrakan – två olika vägprojekt som kan innebära förbättrad cykelinfrastruktur
Många förbättringsåtgärder planeras i samband med ombyggnationen av Slussen.
Prionätet etapp 2 Väg 260, Gudöbroleden – Sickla-Älta-Trollbäcken-Nynäsvägen
Prionätet etapp 3 hållplatsåtgärder väg 222 Ålstäket- Stavsnäs
Idéstudie Tpl Insjön - Cpl Mölnvik Idéstudie om kollektivkörfält och andra förbättringar för kollektivtrafiken
Åtgärdsvalsstudie väg 222 från TrV pågår
Åtgärdsvalsstudie med längre tidsperspektiv (T-bana, Östlig förbindelse o s v)pågår
Idéstudie för hela kollektivtrafiken för Ostsektorn på gång
Studie av BRT Orminge-Slussen
Aktörsgemensam MM i byggskedet-utredning för Slussen – Skuru planerad att gemenföras 2012
Förstudie tunnelbana till Nacka kommer att påbörjas, politiskt beslut.
Finns planer på studie förbifart Hemmesta – innehåller förbättringar för cykel och koll?
Saltsjöbanan
Danvikslösen

Tvärstråk utmed stomlinje 172, 173 Söderort

Vilka befintliga flaskhalsar som berör stråket behöver listas från analysen
Flaskhals L Örbyleden i Trafikplan 2030
Förstudie med fokus på oskyddade trafikanter på väg 226. Flertalet olika små projekt längs med 226, de flesta mer i närtid
Studie för att ta fram ytterligare trimningsåtgärder utöver de kända från flaskhalsanalysen pågår

Tvärstråk utmed stomlinje 176, 177 Norrort inre (Bromma, Solna, Danderyd)

Flaskhalsar nr 522, 501, 603, 607, 600, 820, 804, 805, 901, 900 för stombussar
Flaskhals G och F i Trafikplan 2030
Arbetsplan Ekerövägen 2+2 körfält med kollkörfält
Studie för att ta fram ytterligare trimningsåtgärder utöver de kända från bl a flaskhalsanalysen
Ekerövägen TrV åtgärdsvalsstudie enbart för Steg 1 o 2
MM i bygg-utredning för Förbifart Stockholm kommer att beröra stråket

Nordväst (c a Gröna linjen, Mälardalen)

Kapacitetsläget/Kollektivtrafikutbud <ul style="list-style-type: none"> • Hög beläggning i pendeltågen i högtrafik • Brist på tvärförbindelser och kännedomen om de befintliga är låg • Bussterminalen byggs om vid Brommaplan. Oklart om detta kommer öka kapacitet mm • Tvärbanans Solna-gren invigs 2013 • Tvärbanans Kista-gren, trafikstart planerad till 2018
Mycket bilpendling till Västerort och Solna från Järfälla och Upplands-Bro
Bättre cykelparkeringar behövs vid Tunnelbanan
Cykelåtgärder genomförs i samband med E18
En pilot planeras för MM i byggskedet under Mälardalens totalavstängningar
Cykelplan finns för Järva
Prionätet etapp 3 hållplatsåtgärder väg 267 Rotebroleden, men detta åtgärdas troligtvis innan, nu AP för åtgärder framkomlighet, TS etc
Prionätet etapp 3 hållplatsåtgärder E18 Ulriksdal-Ursvik
Det kan finnas användbart underlag för åtgärder i rapporten från SATSA delprojekt 2:2 "Systemstudie Nordväst"
Stockholm stad Trafikstrukturplan för Västerort (Grontmij), pågående
MM i bygg-utredning för Förbifart Stockholm berör stråket
MM i bygg-utredning Hagastaden ska göras

Nordost (Vallentuna/Rimbo, Täby/Danderyd, Åkersberga, Vaxholm)

Övergripande dåliga cykelstråk
Trimningsåtgärder vägrenskollkörfält genomförs nu på E18. Ingår i Strukturfondsåtgärderna. Klart sommaren 2013
Fullgoda busskörfält byggs Danderyd-Arninge. Klart 2016.
Prionätet etapp 2 hållplatsåtgärder 76 från Unungehöjden och väg 280/76 från Söderhall (Hallstavik – Rimbo/Norrtälje)
Prionätet etapp 3 hållplatsåtgärder väg 276 norrut till Kapellskär
Åtgärdsvalsstudie 274 Vaxholm/Österåker
Åtgärdsvalsstudie Framkomlighet för bussar för Nordost, inklusive inre tvärstråket till Solna. Bygger på Satsa-studien. Klar 2013. Kan ge trimningsåtgärder på kortare sikt
Idéstudie för att utreda möjligheter till regional spårtrafik (t-banor, spårvägar, utveckling av Roslagsbanan). SL:s studie. Pågår 2012-13.
SL förstudie av förlängning av Roslagsbanan till Arlanda. I ett första steg bättre busstrafik till Arlanda från nordostsektorn (aktörer SL, berörda kommuner, Svedavia)
Geografisk förstudie för cykeltrafik kommer att genomföras
Täby Galoppfält

Nord/Arlanda-Uppsala (OKB)

Kapacitetsläget/Kollektivtrafikutbud <ul style="list-style-type: none"> • Kapacitet på pendeln dålig från Sollentuna mot Stockholm C • Trafikstart nya pendeltågsupplägget till Uppsala via Arlanda tidtabellskiftet december 2012 • Tvärbanans Kista-gren, planerad trafikstart 2018
Låg kollandel i t ex Sigtuna, Väsby sjöstad och Infracity
Ny nordlig entré byggs till Solna station
Genomförande av delar av Åtgärdsval Arlanda, t ex resplaner och bussförbättringar
MM i arbetsplatsområde pågår inom ramen för Kista Commute
Projekt Future Airports pågår på Arlanda
Regionalt cykelstråk kommer byggas ut, Märsta och Knivsta Sträckor kompletteras främst koppling Upplands Väsby-Sigtuna
Kollektivtrafikkörfält ska byggas Haga Norra-Norrtull. Ingår i de tre som finansierar inom pågående strukturfondsperioden.
Prionätet etapp 3 hållplatsåtgärder väg 263, 912, från Sigtuna mot länsgränsen
SL förstudie av förlängning av Roslagsbanan till Arlanda. I ett första steg bättre busstrafik till Arlanda från nordostsektorn (aktörer SL, berörda kommuner, Svedavia)

Syd/Nynäs

Cykelparkering och pumpar genomfört vid vissa pendeltågsstationer
Dubbelspårsutbyggnad till Tungelsta trafikstart december 2012
Fortsatt dubbelspårsutbyggnad till Hemfosa planeras 2014 – 2016
Detaljplanearbete pågår för Handen bussterminal
Prionätet hållplatsåtgärder Väg 257 till Västerhaninge
Utveckling av cykelstråk Tungelsta – Västerhaninge
Cykelstråk inom stadskärnan i Nynäshamn
Planering för ny pendeltågsstation i Vega planeras tas i drift 2017
Uppdrag finns att utreda Smart infart i Handen (kommunen, SL)

Tvärstråk Norr yttre (Järfälla, Sollentuna/Kista, Täby - Norrortsleden)

Framkomlighetsproblem för kollektivtrafiken på Norrortsleden, såväl morgon som kväll
MM i bygg-utredning för Förbifart Stockholm
Prionätet etapp 2 hållplatsåtgärder Väg 262, Edsbergavägen Rinkeby - Edsberg

Sydost/Tyresö

Kollkörfält Norra sköndal, finansieras av Strukturfondsprogrammet
Prionätet etapp 2 hållplatsåtgärder väg 260, Gudöbroleden
Prionätet etapp 3 hållplatsåtgärder väg 227 Jordbro-Dalarö

TRAFIKVERKET, PUBLIKATION: 2012:173, ISBN: 978-91-7467-375-3, DECEMBER 2012, PRODUKTION: GRAFISK FORM, TRYCKERI: TRAFIKVERKET, FOTO: BILDARKIVET/ARASH ATRI/KENNETH HELLMAN, CHRISTIAN DIRKSEN, ANDERS LUNDSTEDT, YURI ARCURI, MICHAEL ERHARDSSON, HÅKAN PERSSON, MOST PHOTOS, ANDREI NEKRASSOV, ELINGARDESTIG, ANDREAS MODDSS, MIKAEL ULÉN.



Trafikverket, 781 89 Borlänge, Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se

Ett samarbete med:

