

Strategisk Utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2015-02-09  
Version

Ärende/Dok. id.  
SL 2014-1693

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Handläggare  
Jens Plambeck  
+4686861651  
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden  
2015-03-12, info punkt 17

## Information om höjd trängselskatt i Stockholm 2016

### Ärendebeskrivning

Information om de effekter för kollektivtrafiken som följer av att trängselskatten förändras den 1 januari 2016 samt förslag till genomförandeåtgärder som trafikförvaltningen bör överväga för att möta den ökade efterfrågan från bilister som väljer att i stället resa med kollektivtrafiken.

Ytterligare återrapportering planeras till juni då förslag till trimningsåtgärder i vägnätet har utarbetats i det samverkansprojekt som Trafikverket ansvarar för inför trängselskatteändringen.

### Underlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande 2015-01-28, dnr SL 2014-1693  
Rapport Höjd trängselskatt i Stockholms 2016, effekter och åtgärder för kollektivtrafiken (*SL 2014-1693*), 29 januari 2016

### Effekter på kollektivtrafiken samt överväganden

#### *Sammanfattning*

Förändringen i januari 2016 av trängselskatten som innebär en höjning av nuvarande skattesatser och även att skatt tas ut på Essingeleden, kommer att medföra en förhållandevis liten överströmning av bilister till SL-trafiken.

Resenärsökning faller till största delen över Stockholms infarter på den delvis redan hårt belastade spårtrafiken. Även om trafikutsättningen på spåren utnyttjas i princip maximalt idag, så möjliggör senare års förbättringar i anläggningar och fordonstillgång att anpassningar i spårtrafiken kan göras. Vissa förändringar av pendeltågens insatståg kan genomföras till relativt låg kostnad. Om det är möjligt att finansiera ett ytterligare tåg under högtrafik på såväl Grön linje som Röd linje kommer SL-resan att upplevas mer attraktiv av de bilister som väljer detta resalternativ efter trängselskattens förändring.

En viktig framgångsfaktor är att spårtrafiken avlastas från trängsel med hjälp av direktbussar till Stockholms innerstad. I samband med tidigare trängselskatte-

Strategisk utveckling  
Planering

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2015-02-09  
Version

Ärende/Dok. id.  
SL 2014-1693

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

försök infördes ett busslinjenät som svarar mot behovet att kunna ta emot ytterligare bilister. Därför föreligger inget direkt behov att göra justeringar i linjenätet. De nödvändiga åtgärderna begränsas till att utöka trafikutbudet på linjer där det redan idag föreligger trängsel. Det är främst vid Liljeholms- och Danvikstullsinfarterna som busstrafiken behöver förstärkas.

Det finns i regel lediga platser på de direktbusslinjer som går in till Stockholms city. En bidragande orsak till att resenärerna väljer bort direktbussarna till förmån för i vissa fall tågavgångar med trängsel och ståplatser, är att bussarna dagligen försenas av låg framkomlighet på grund av bilköer. Därför samarbetar trafikförvaltningen med Stockholms stad och Trafikverket i syfte att utarbeta förslag till väg- och gatuåtgärder vid samtliga infarter till innerstaden som kan bidra till bättre bussframkomlighet. Detta arbete ska vara klart till mars 2015.

En ny bussförbindelse i form av en ny tvärförbindelse mellan Lidingö och Danderyds sjukhus skulle avlasta tågen på Röd linje. Linjen skulle komma att ingå i det nya innerstadsavtalet och därför behöver trafikförvaltningen samråda med Keolis innan beslut kan tas.

I uppdraget har ingått att studera möjligheten att inrätta busskörfält på Essingeleden eftersom biltrafiken förväntas minska av att den belastas med trängselskatt. Analyser har visat att en sådan åtgärd leder till betydande köbildning i Stockholm söderort med risk för att även befintlig busstrafik drabbas av sämre framkomlighet. Tidigare studier som visat positiva resultat av en sådan åtgärd har förutsatt att Förbifarten är öppnad.

Stockholms stad har föreslagit att öppna upp för möjligheten att ombilda ett bilkörfält över Johanneshovsbron till ett kollektivtrafikkörfält för direktbuss- trafiken. Det skulle innebära att många av de bussresenärer som reser från Tyresö och Haninge kommer att välja resa med buss ända till Stockholms city i stället för att byta till tunnelbana vid Gullmarsplan. Förutom att det förkortar restiden för dessa resenärer, ger det också en önskvärd avlastning av Gröna linjen. Direktbussarna ingår i det nya trafikavtalet för Nobina varför trafikförvaltningen behöver samråda om lämpliga förändringar i trafikutbudet som en följd av den förbättrade framkomligheten som förväntas.

Under 2015 kommer enligt tidigare planering ett antal kundkampanjer att genomföras. För att nå bästa resultat är inriktningen att dessa ska genomföras utifrån det faktum att trängselskatten förändras vilket kan innebära att tidigare tidplaner kan behöva justeras och i vissa fall att innehållet i kampanjerna behöver anpassas. Det faktum att bilister förorsakas en ytterligare pålaga innebär "ett gyllene tillfälle" att öka kollektivtrafikens marknadsandel vilket är ett viktigt mål i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Strategisk utveckling  
Planering

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2015-02-09  
Version

Ärende/Dok. id.  
SL 2014-1693

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

### *Bakgrund*

Under våren 2014 beslutade riksdagen om en förändring av trängselskatten i Stockholm som ska börja gälla 1 januari 2016. Syftet med förändringarna är att förbättra framkomligheten och miljön i Stockholm, men även att bidra till en utbyggnad av tunnelbanan i Stockholms län som delfinansieras av medel motsvarande de ökade intäkterna från trängselskatten.

Den föreslagna höjningen innebär att den högsta nivån i innerstaden blir 35 kronor i stället för 20 kronor. Under lågtrafikperioden mitt på dagen blir skatten 11 kronor. För Essingeleden föreslås trängselskatten bli 30 kronor som högst och 11 kronor som lägst. Taket för maximal trängselskatt för ett dygn höjs från 60 till 105 kronor. Förändringen kommer att medföra en förhållandevis liten överströmning av bilister till SL-trafiken. När trängselskatteförsöket genomfördes 2006 ökade antalet SL-resor med omkring 6% medan ökningen denna gång beräknas till endast drygt 1%.

Projektet som hanterar dessa förändringar leds av Trafikverket men trafikförvaltningen har deltagit aktivt både i arbetsgrupper och i styrgrupp för att möjliggöra en överflyttning av resenärer till kollektivtrafiken och för att ge kollektivtrafiken bästa möjliga förutsättningar för att ta emot de ökade antalet resenärer samt ge kunderna en positiv reseupplevelse.

### *Överväganden*

Inom ramen för samverkansprojektet mellan Trafikverket, Stockholms stad och trafikförvaltningen pågår ett arbete med att utarbeta förslag till så kallade trimningsåtgärder som bidrar till ökad framkomlighet för busstrafiken vid Stockholms infarter. Detta arbete ska presenteras för Trafikverkets styrgrupp för Trängselskatt 2016 i mars 2015. Målsättningen är att staden och Trafikverket ska genomföra delar av dessa åtgärder redan under 2015. Större åtgärder kommer dock inte att kunna utföras förrän under 2016. Väghållarna bedömer inte att det föreligger några finansiella svårigheter och åtgärderna är dessutom bidragsberättigade.

Förvaltningens rapport redovisar den inverkan förändringen av trängselskatten kommer att ha på kollektivtrafiken. Den redovisar även genomförandeåtgärder i trafikutbudet och kommunikationsbehovet med resenärerna som närmare bör analyseras under 2015. Åtgärderna framgår genom pil-satser i texten. Förändringar i trafikutbudet och andra åtgärder ska hanteras enligt ordinarie rutiner inför kommande budgetprocess för 2016 och således även behandlas i trafiknämnden på motsvarande sätt.

Strategisk utveckling  
Planering

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2015-02-09  
Version

Ärende/Dok. id.  
SL 2014-1693

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

### **Ekonomiska konsekvenser**

Kostnaderna för att inrätta förstärkning av busstrafiken inom nuvarande produktionsavtal uppskattas till 4,8 – 5,6 mkr/år. Därutöver tillkommer behov av trafik inom ramen för trafikavtalen i E20 (busstrafiken i norrort och alla lokalbanor), E22 (busstrafiken i innerstaden och Lidingö) och E23 (busstrafiken i Tyresö, Haninge och Nynäshamn) där trafikoperatörerna inte ersätts för mer produktion. I spårtrafiken har det i första hand identifierats åtgärder för en kostnad på 0,5 mkr/år och uppåt beroende på lösning. Skulle alternativen med fler tåg i tunnelbanan genomföras skulle merkostnaderna för dessa tåg uppgå till som mest 15 mkr/år.

Intäktspotentialen uppskattas som högst till 20 Mkr/år om samtliga prognosticerade 3 000 övervunna bilister skulle resa 11 månader om året med kollektivtrafiken. Till denna potential ska läggas nya intäkter som skulle kunna bli följden om en prova-på-kampanj genomförs.

### **Sociala konsekvenser**

De förändringar som har identifierats inom kollektivtrafiken med anledning av förändrad trängselskatt 2016 bedöms inte få några sociala konsekvenser. Däremot påverkar naturligtvis trängselskattens ökade avgifter för bilister de svagaste grupperna i samhället mer.

### **Konsekvenser för miljön**

Förbättringar av kollektivtrafikens framkomlighet ger minskade driftskostnader, mindre bränsleförbrukning, kortare restider och därmed en potential till ökat resande med kollektivtrafiken som andel av det motoriserade resandet. Tillsammans ger detta positiva konsekvenser för miljön i länet.

### **Riskbedömning**

Målet för trafikförvaltningen att delta i Trafikverkets projekt kring höjd trängselskatt 2016 är dels att kunna omhänderta det ökade antalet resenärer som avgiftshöjningen beräknas ge upphov till och dels att se över möjligheten att öka kollektivtrafikandelen (mål i det regionala trafikförsörjningsprogrammet). Det finns en risk att de involverade väghållarna inte har möjlighet att prioritera kollektivtrafikens framkomlighet på det sätt som skulle behövas för att ge resenärerna en attraktivare resa med kollektivtrafiken och därför välja den i högre utsträckning. Denna risk är påtaglig och innebär i så fall minskade möjligheter att få en ökad kollektivtrafikandel. Frågan diskuteras inom alla grupper där trafikförvaltningen deltar för att kunna minimeras men besluten om prioriteringar av framkomlighetsåtgärder ligger hos väghållarna.

Strategisk utveckling  
*Planering*

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2015-02-09  
Version

Ärende/Dok. id.  
SL 2014-1693

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Det finns även en risk i att kunna prioritera utökad trafik för att omhänderta fler resenärer när det ekonomiska utrymmet i budgeten är litet.

Anders Lindström  
Förvaltningschef

Jens Plambeck  
Chef Strategisk Utveckling

Strategisk Utveckling  
PlaneringRAPPORT  
2015-01-29  
Version  
1.1Ärende/Dok. id.  
SL 2014-1693  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)Handläggare  
Per Ekberg  
08-686 1488  
per.ekberg@sll.se

## Höjd trängselskatt i Stockholm 2016, effekter och åtgärder för kollektivtrafiken

Riksdagen har beslutat om en höjning av trängselskatten i Stockholm. Avsikten är att genomföra höjningen den 1 januari 2016. Som en följd av detta förväntas en minskad trängsel i vägtrafiken genom att fler än idag väljer alternativa sätt att resa än med bil. Erfarenheten från försöket med trängselskatter visar att kollektivtrafiken är ett attraktivt alternativ för många. Denna rapport avser att visa på hur stor överflyttning från bil till kollektiva färdmedel som förväntas ske samt ge förslag till lämpliga åtgärder för att möta den ökade efterfrågan.

Rapporten är framtagen i nära samråd med Stockholms stad och Trafikverket vilka också har bidragit med faktaunderlag.

1	Sammanfattning.....	3
2	Uppdraget.....	5
2.1	Gemensamt arbete .....	5
3	Erfarenheter från Stockholmsförsöket och nuvarande permanenta trängselskatt .....	6
3.1	Försöksperioden.....	6
3.2	Erfarenheter .....	7
3.3	Förutsättningar .....	8
3.4	Dagens trängselskatt .....	8
3.5	Framkomlighetsproblem.....	8
4	Resandet över tullsnittet, före och efter skattehöjningen.....	9
4.1	Dagens resande .....	9
4.2	Resandet efter skattehöjningen 2016.....	10
4.3	Nya intäkter.....	12
5	Förslag till åtgärder i trafiken .....	13
5.1	Spårtrafiken.....	14

**Stockholms läns landsting**  
Trafikförvaltningen  
105 73 StockholmLeveransadress:  
Lindhagensgatan 100  
Godsmottagningen  
112 51 StockholmTelefon: 08-686 16 00  
Fax: 08-686 16 06  
E-post: [registrator.tf@sll.se](mailto:registrator.tf@sll.se)Säte: Stockholm  
Org.nr: 232100-0016  
[www.sll.se](http://www.sll.se)

Strategisk Utveckling  
*Planering*

RAPPORT  
2015-01-29  
Version  
1.1

Ärende/Dok. id.  
SL 2014-1693  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

5.1.1	Pendeltågen .....	14
5.1.2	Tunnelbanan .....	15
5.1.3	Roslagsbanan .....	17
5.1.4	Tvärbanan .....	17
5.1.5	Saltsjöbanan .....	18
5.1.6	Lidingöbanan .....	18
5.2	Busstrafiken .....	18
5.2.1	Lidingöbron.....	19
5.2.2	Roslagstull .....	19
5.2.3	Norrtull.....	20
5.2.4	Solnabron .....	20
5.2.5	Liljeholmsbron .....	20
5.2.6	Johanneshovsbron .....	20
5.2.7	Skanstulls- och Skansbroarna.....	21
5.2.8	Danviksbron .....	21
5.2.9	Slussenombyggnaden.....	21
5.3	Uppföljning .....	25
6	Förslag till förbättrad direktbusstrafik .....	25
6.1.1	Ändrade linjesträckningar.....	25
6.1.2	Nya direktlinjer .....	26
6.1.3	Södertörnsinfarten ("Nord-syd axeln").....	29
7	Essingeleden.....	37
7.1	Tidigare utredning.....	37
7.2	Förutsättningar 2016 .....	38
8	Förslag till kampanjer och informationsåtgärder .....	39
8.1	Kampanjer och informationsarbete under 2015.....	39
8.1.1	Kommunikationsplan baserad på identifierade behovsgrupper .....	39
8.1.2	Övergripande miljö/klimatkampanj senhösten 2015 .....	41
8.1.3	Kommunicera nytt trafikutbud .....	41

Strategisk Utveckling  
Planering

RAPPORT  
2015-01-29  
Version  
1.1

Ärende/Dok. id.  
SL 2014-1693  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

8.1.4	Prova-på-kampanj.....	42
8.1.5	Företagskampanj.....	43
8.2	Åtgärder för att hantera ökat resande.....	43
8.2.1	Minska toppen i rusningstid – sprid ut resandet.....	44
8.2.2	Överföring av resor från kollektivtrafiken till gång och cykel.....	44
8.2.3	Infartsparkeringar .....	45
8.3	Fortsättning och uppföljning .....	45
8.3.1	Kommunicera förbättringar för kollektivtrafikens framkomlighet .....	45
8.3.2	Samordning av kampanjer .....	46
9	Slutsatser .....	46

## 1 Sammanfattning

Förändringen i januari 2016 av trängselskatten som innebär en höjning av nuvarande skattesatser och även att skatt tas ut på Essingeleden, kommer att medföra en förhållandevis liten överströmning av bilister till SL-trafiken. När trängselskatteförsöket genomfördes 2006 ökade antalet SL-resor med omkring 6% medan ökningen denna gång beräknas till endast drygt 1%.

Resenärsökning faller till största delen över Stockholms infarter på den delvis redan hårt belastade spårtrafiken. Även om trafikutsättningen på spåren utnyttjas i princip maximalt idag, så möjliggör senare års förbättringar i anläggningar och fordonstillgång att anpassningar i spårtrafiken kan göras. Vissa förändringar av pendeltågens insatståg kan genomföras till låg kostnad. Om det är möjligt att finansiera ett ytterligare tåg under högtrafik på såväl Grön linje som Röd linje kommer SL-resan att upplevas mer attraktiv av de bilister som väljer detta resalternativ efter trängselskattens förändring.

En viktig framgångsfaktor är att spårtrafiken avlastas från trängsel med hjälp av direktbussar till Stockholms innerstad. I samband med tidigare trängselskatteförsök infördes ett busslinjenät som svarar mot behovet att kunna ta emot ytterligare bilister. Därför föreligger inget direkt behov att göra justeringar i linjenätet. De nödvändiga åtgärderna begränsas till att utöka trafikutbudet på linjer där det redan idag föreligger trängsel. Det är främst vid Liljeholms- och Danvikstullsinfarterna som busstrafiken behöver förstärkas.



Det finns i regel lediga platser på de direktbusslinjer som går in till Stockholms city. En bidragande orsak till att resenärerna väljer bort direktbussarna till förmån för i vissa fall tågavgångar med trängsel och ståplatser, är att bussarna dagligen försenas av låg framkomlighet på grund av bilköer. Därför samarbetar Trafikförvaltningen med Stockholms stad och Trafikverket i syfte att utarbeta förslag till väg- och gatuåtgärder vid samtliga infarter till innerstaden som kan bidra till bättre bussframkomlighet. Detta arbete ska vara klart till mars 2015.

En ny bussförbindelse föreslås i form av en ny tvärförbindelse mellan Lidingö och Danderyds sjukhus som skulle avlasta tågen på Röd linje. Linjen skulle komma att ingå i det nya innerstadsavtalet och därför behöver Trafikförvaltningen samråda med Keolis innan beslut kan tas.

Stockholms stad har föreslagit att öppna upp för möjligheten att ombilda ett bilkörfält över Johanneshovsbron till ett kollektivtrafikkörfält för direktbusstrafiken. Det skulle innebära att många av de bussresenärer som reser från Tyresö och Haninge kommer att välja resa med buss ända till Stockholms city i stället för att byta till tunnelbana vid Gullmarsplan. Förutom att det förkortar restiden för dessa resenärer, ger det också en önskvärd avlastning av Gröna linjen. Direktbussarna ingår i det nya trafikavtalet för Nobina varför Trafikförvaltningen behöver samråda om lämpliga förändringar i trafikutbudet som en följd av den förbättrade framkomligheten som förväntas.

I uppdraget har ingått att studera möjligheten att inrätta busskörfält på Essingeleden eftersom biltrafiken förväntas minska av att den belastas med trängselskatt. Analyser har visat att en sådan åtgärd leder till betydande köbildning i Stockholm söderort med risk för att även befintlig busstrafik drabbas av sämre framkomlighet. Tidigare studier som visat positiva resultat av en sådan åtgärd har förutsatt att Förbifarten är öppnad.

Under 2015 kommer enligt tidigare planering ett antal kundkampanjer att genomföras. För att nå bästa resultat är inriktningen att dessa ska genomföras utifrån det faktum att trängselskatten förändras vilket kan innebära att tidigare tidplaner kan behöva justeras och i vissa fall att innehållet i kampanjerna behöver anpassas. Det faktum att bilister förorsakas en ytterligare pålaga innebär "ett gyllene tillfälle" att öka SL:s marknadsandel vilket är ett viktigt mål i Trafikförsörjningsprogrammet.

Strategisk Utveckling  
Planering

RAPPORT  
2015-01-29  
Version  
1.1

Ärende/Dok. id.  
SL 2014-1693  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Kostnaderna för att inrätta förstärkning av busstrafiken inom nuvarande produktionsavtal uppskattas till 4,8 – 5,6 mkr/år. Därutöver tillkommer behov av trafik inom ramen för trafikavtalen E20, E22 och E23 där trafikoperatörerna inte ersätts för mer produktion. I spårtrafiken föreslås i första hand åtgärder för en kostnad på 0,5 mkr/år och uppåt beroende på lösning. Skulle alternativen med fler tåg i tunnelbanan genomföras skulle merkostnaderna för dessa tåg uppgå till som mest till 15 mkr/år.

Intäktpotentialen uppskattas till som högst till 19,8 mkr/år om samtliga 3 000 övervunna bilister skulle resa 11 månader om året med kollektivtrafiken. Till denna potential ska läggas nya intäkter som skulle bli följderna om en prova-på-kampanj genomförs.

## 2 Uppdraget

Uppdraget syftar till att ge svar på i vilken utsträckning förändringen av trängselskatten inverkar på den befintliga kollektivtrafiken. I uppdraget ingår att redovisa handlingsalternativ med förslag till genomförandeåtgärder.

Målsättningen är att föreslå lämpliga åtgärder för genomförande i samband med höjningen i januari 2016 men även att se över åtgärder som kan komma att behöva ytterligare någon tid för att kunna hinna genomföras. Tidsgränsen för dessa åtgärder föreslås ligga vid tidpunkten för Citybanans öppnande under 2017. Ett exempel är utbyggnad av infartsparkeringsplatser.

Trafikförvaltningen har ett långsiktigt mål att öka kollektivtrafikens marknadsandel. Det är ett "gyllene tillfälle" att passa på att genomföra riktade åtgärder som ökar intresset att resa med SL i samband med att konkurrenten bilen drabbas av ökade kostnader "över en natt".

### 2.1 Gemensamt arbete

Trafikförvaltningen ingår i det uppdrag om trängselskatten som Trafikverket leder där även Stockholms Stad och Transportstyrelsen medverkar. Uppgiften består i att "genomföra beslut avseende förändringar i trängselskattesystemet med anledning av öppnandet av Norra Länken och införandet av trängselskatt på Essingeleden mm".

Strategisk Utveckling  
Planering

RAPPORT  
2015-01-29  
Version  
1.1

Ärende/Dok. id.  
SL 2014-1693  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

I styrgruppen sitter från Trafikförvaltningens sida Pernilla Helander. För beredning inför styrgruppen fungerar Samordningsgruppen där samtliga parter ingår varvid Sara Bergendorff representerar TF.

Fyra arbetsgrupper ansvarar för delprojekten

- Roadside (portaler mm)
- Centralsystem
- Koordinering avseende trafikfrågor
- Uppföljning.

Från TF medverkar Per Ekberg i koordineringsgruppen och Isak Rubensson i uppföljningsgruppen. Koordineringsgruppen har i sin tur bildat en undergrupp ("framkomlighetsgrupp") som arbetar med trimningsåtgärder i vägsystemet och där är Pauline Sedin TF:s representant.

Slutligen finns även kommunikationsuppdrag som ingår i projektledningen där Karin Crawford medverkar från TF.

Trafikverkets tidplan är att under början av våren 2015 fatta beslut om alla de vägåtgärder som behöver införas inför starten 2016 eller senast under 2016 för att möta de resandeförändringar som förväntas ske som en följd av skattehöjningen. Ett rapportutkast av allt arbete ska vara färdigställt i november 2015 och slutrapporten kommer ut 2016.

Övriga medverkande på Trafikförvaltningen: Mikael Eriksson, Beatrice Gustavsson, Emelie Andén, Charlotte Rosengren, Carl Silfverhielm, Bengt Hultin, Pernilla Blom, Annika Nörgård, Maria Tuveesson och Sara Jacquet Nyman.

### **3 Erfarenheter från Stockholmsförsöket och nuvarande permanenta trängselskatt**

#### **3.1 Försöksperioden**

Stockholmsförsöket var namnet på den försöksperiod med trängselskatt som genomfördes för knappt tio år sedan. Försöksperioden inleddes med att kollektivtrafiken utökades under augusti 2005 medan trängselskatt togs ut mellan den 3 januari och 31 juli 2006. Genom avtal med staten förlängdes

Strategisk Utveckling  
Planering

RAPPORT  
2015-01-29  
Version  
1.1

Ärende/Dok. id.  
SL 2014-1693  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

därefter den utökade kollektivtrafiksatsningen fram till nyåret 2006/2007. I försöket ingick även en satsning på fler infartsparkeringsplatser.

Landstinget ställde krav på att de ökade kostnader som Stockholmsförsöket förorsakade kollektivtrafiken skulle ersättas av staten. Så blev också fallet. Staten ersatte SL för ökade trafikkostnader och för investeringar i depåer, teknisk utrustning och infartsparkeringar. SL fick även möjlighet att på statens bekostnad införskaffa 197 nya bussar för försöket men med krav på att äldre bussar fasades ut av miljöskäl efter försöksperioden.

Stockholms trafikkontor och dåvarande Vägverket ansvarade för de åtgärder som behövdes för att ge busstrafiken en bättre framkomlighet och att nya hållplatser anordnades. Detta var särskilt viktigt i Stockholms innerstad som fick ta emot ett stort antal nya busslinjer.

Satsningen innebar inledningsvis att 14 nya direktbusslinjer inrättades mellan de norra respektive södra förorterna in till Stockholms innerstad samt att två nya stomlinjer tillkom från Slussen till Nacka och Värmdö. Under vintern tillkom ytterligare fyra linjer beroende på hög beläggning på övriga linjer. En oväntad händelse var att det uppstod kapacitetsbrist på tunnelbanans blå linje då många vagnar fick ställas av för teknisk kontroll på grund av brand i en tunnelvagn.

Det befanns inför försöket att det fanns små möjligheter att göra förbättringar i spårsystemet varför i stort sett alla trafiksatsningar gjordes i busstrafiken.

Efter försöksperioden fick landstinget ta del av skatteintäkterna genom att 180 milj kr avsattes för inköp av realtidsinformation vid busshållplatser samt för trygghetsskapande åtgärder, främst i form av nya kameror.

### **3.2 Erfarenheter**

En viktig erfarenhet från försöket var att under hösten 2005, då satsningen på den nya trafiken inleddes, blev det ingen påtaglig överströmning av bilister till SL-trafiken. Detta trots stora kampanjer om de nya linjerna. Det skulle dröja fram till januari 2006, då effekten av trängselskatten visade sig ge betydligt större genomslagskraft än vad som var förväntat. Bilisterna lyste med sin frånvaro den första tiden och överströmningen till SL var ett faktum. Kollektivtrafikresandet under dygnet ökade med 45 000 passager över infarterna till och från innerstaden, vilket innebar en ökning med sex procent

Strategisk Utveckling  
Planering

RAPPORT  
2015-01-29  
Version  
1.1

Ärende/Dok. id.  
SL 2014-1693  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

jämfört med året innan. Över hälften av resandeökningen skedde i tunnelbanetrafiken.

När sedan försöket avslutades under sommaren 2006 fortsatte många att resa med den utökade SL-trafiken under hösten. Många stannade alltså kvar efter att de vant sig att resa med SL trots att trängselskatten inte längre togs ut. Hösten innan då samma trafikutbud fanns att tillgå, hade man däremot inte valt SL-alternativet. Denna erfarenhet utgör en bra indikator på möjligheten att locka över fler bilister i samband med att trängselskatten höjs.

Mer fakta om försöket återfinns i rapporten "SLs insatser i Stockholmsförsöket, effekter på SL-trafiken, resenärernas efterfrågan och attityder" (SL december 2006).

### **3.3 Förutsättningar**

Staten ersatte landstinget (SL) för de ökade kostnaderna under försöket. I samband med att försöket upphörde beslutade SL:s styrelse att flertalet direktbusslinjer skulle fortsätta men då bekostas inom ramen för SL:s ordinarie budget. I samband med att trängselskatten höjs 2016 finns inte några bidrag anvisade för kollektivtrafiken, varför alla åtgärder som föreslås måste bekostas av landstinget inom ramen för ordinarie budget. De intäkter som kan tillgodoräknas kommer från nya resenärer som idag inte åker med SL.

### **3.4 Dagens trängselskatt**

Stockholms trafikkontor följer kontinuerligt upp biltrafiken och mätningarna visar att den dämpning av trafiken som blev följd av trängselskatten har hållit i sig. De räknar med att på de stora gatorna är trafikminskningen fortfarande i storleksordningen 15-20% färre bilar jämfört med ett läge utan skatt.

### **3.5 Framkomlighetsproblem**

Flertalet direktbusslinjer från försöket finns kvar även om några har något annorlunda sträckningar. Direktbussarna går i regel inte fullsatta, då de ännu idag har problem med framkomligheten, framförallt vid passagen över tullsnittet. Många resenärer väljer därför bort dem till förmån för den snabbare, men trängre, spårtrafiken. Det är därför av största vikt att Stockholms stad och Trafikverket medverkar till att genomföra åtgärder som förbättrar framkomligheten vilket innebär kortare och mer konkurrenskraftiga restider jämfört med att köra bil.

## 4 Resandet över tullsnittet, före och efter skattehöjningen

Det är framförallt över infarterna in mot Stockholms innerstad som en överströmning av bilister till kollektivtrafiken förväntas påverka kollektivtrafiken i sådan omfattning att denna måste förstärkas. Det är även i detta sk "tullsnitt" som kollektivtrafikandelen är som högst i hela länet. Under maxtimmen visar de senaste mätningarna på att 82% reser kollektivt om endast de motoriserade resorna räknas in<sup>1</sup>. Det innebär att det finns uppenbar risk för ytterligare trängsel när fler väljer kollektivtrafiken för att resa över tullsnittet.

### 4.1 Dagens resande

Tabellen nedan visar resandet med SL på spår och med buss hösten 2014 uppdelat per infart<sup>2</sup>.

Infart	Beläggning kl 6-9	Beläggning maxtimme	Sittplatser maxtimme	Sittplats-utnyttjande
Lidingöbanan, våren 2013	1550	750	800	0,9
Roslagsbanan	4350	2400	3400	0,7
Röda linjen från Mörby	11600	6300	ca 4800	1,3
Pendeltåg från Märsta/Bålsta	20250	9500	11400	0,8
Blå linjen	20000	10000	ca 8000	1,3
Gröna linjen från Västerort	19200	9800	ca 12000	0,8
Röda linjen från Norsborg/Fruängen	24100	11700	ca 9600	1,2
Pendeltåg från Nynäsh/Södertälje	22100	10700	9850	1,1
Gröna linjen från Söderort	37600	19600	ca 12000	1,6
Saltsjöbanan	2300	1000	1300	0,8

Tabell 1. Antal SL-resor mot innerstaden över infarterna i spårtrafiken hösten 2014 (Lidingöinfarten 2013 pga ombyggnad av Lidingöbanan)

<sup>1</sup> Källa: SL årsberättelse 2013

<sup>2</sup> Källa: ÅF, resandemätningar genom ATR (Automatisk TrafikantRäkning) eller andra mätningar

Infart	Linjer	Beläggning kl 6-9	Beläggning maxtimme	Sittplatser maxtimme	Sittplats- nyttjande
Lidingöbron, våren 2013	201-225	3000	1500	1600	0,9
Stocksundstorp	540,608,624C, 628C,639,670, 676,680	2450	1100	2900	0,4
Norrtull	59,73,515,516, 526,561,565	2600	1400	2400	0,6
Solnabron	3,70,77	550	250	1150	0,2
Liljeholmsbron	77,151,153, 726,743,745	2250	1100	1500	0,7
Johanneshovs- bron	809C,812,813, 815C,818	2850	1100	2250	0,5
Skanstullsbron inkl Skansbron	4,74,164	1850	900	1000	0,9
Danviksbron	53,71,401-403, 409-410, 414, 420, 422, 425 425X, 428X- 430X, 433- 449,471- 480C	14400	7150	10350	0,7

Tabell 2. Antal SL-resor mot innerstaden över infarterna med buss hösten 2014 (Lidingöinfarten 2013 pga ombyggnad av Lidingöbanan)

Av tabellerna framgår att det finns gott om lediga sittplatser i busstrafiken under maxtimmen. Dessa är dock ojämnt fördelade vilket innebär att det finns avgångar som dagligen har problem med trängsel eller så förekommer det ståplatser trots att bussen färdas på motorväg.

#### 4.2 Resandet efter skattehöjningen 2016

Om inga andra åtgärder genomförs än att trängselskatt införs på Essingeleden samtidigt som dagens skattenivåer höjs, beräknas en förhållandevis låg överströmning av bilister in i SL-trafiken vilket framgår av tabell 3<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Modellberäkning utförd av WSP

<b>Infart, sektor</b>	<b>Antal nya resenärer Bussinfart maxtimme</b>	<b>Antal nya resenärer Spårinfart maxtimme</b>
Lidingö	+20	+10 (LB)
Nordost	+25	+100 (T+RB)
Nord och nordväst	+25	+230 (P+T)
Väst	-	+110 (T)
Sydväst och syd	+25	+330 (P+T)
Sydost	+50	+270 (T)
Ost	+100	+10 (SB)

Tabell 3. Antal bilister som under maxtimmen väljer att resa med SL januari 2016 (preliminärt)

Av tabell 3 framgår att preliminärt går ca 250 bilister över till att åka buss över infarterna under morgonens maxtimme medan ca 1 050 väljer spårtrafiken. Dessa siffror kan sättas i relation till den allmänna ökning av resandet som är följden av att Stockholm befolkning växer. Den prognostiserade ökningen utifrån befolkningens förändring uppgår till ca 400 fler resenärer i SL-trafiken per år<sup>4</sup>.

<b>Infart</b>	<b>Ökning efter 3 år under maxtimmen</b>
Lidingö	+125
Stocksundstorp (nordost)	+150
Norrtull & Solnabron	+150
Liljeholmsbron	+125
Johanneshovs- & Skanstullsbron	+320
Danviksbron (Nacka/Värmdö)	+345

Tabell 4. Förändrat resande över infarterna under perioden 2016-2018 som en följd av befolkningsökningen

De bussinfarter som uppvisar högst trängsel är enligt tabell 2 vid Ropsten och Skanstullsbron. Problematiken vid Danviksbron gäller framförallt att vissa motorvägsturer har hög efterfrågan redan idag och när ytterligare resenärer tillkommer kan det behövas fler turer för att motverka ståendet. I någon mån kan motsvarande problematik finnas vid Liljeholmsinfarten. I avsnitt 5.2 redovisas förslag till åtgärder vid de olika infarterna.

<sup>4</sup> Schablonberäkning med jämn fördelning av befolkningsökningen över länet



Övriga infarter har med undantag för enstaka turer, många sittplatser kvar att erbjuda, varför det finns goda möjligheter att erbjuda plats för tillkommande bilister. Skälet till att bussarna inte används i större utsträckning torde med all sannolikhet bero på de begränsningar av framkomligheten som finns vid i stort sett samtliga infarter. Ett undantag är Roslagsinfarten över Stocksundsbron där flertalet resenärer väljer att stiga av redan vid Mörby/Danderyds sjukhus och ta Röda linjen i stället då tunnelbanan är ett snabbare resalternativ, vilket gäller även om ytterligare framkomlighetsåtgärder skulle sättas in på Roslagsvägen.

Tidigare studier visar att restiden är det enskilt viktigaste argumentet för val att resväg. Därför är det att yttersta vikt att åtgärder genomförs som kortar ner restiden med direktbussarna för att få fler resenärer att välja dessa.

- För att få fler att resa med direktbussar mot innerstaden krävs det trimningsåtgärder längs med direktbussarnas infartsvägar för att de ska upplevas som bra resalternativ jämfört med spårtrafiken. Att enbart sätta in fler direktbussturer till en ökad kostnad för Trafikförvaltningen utan att det samtidigt genomförs framkomlighetsåtgärder är inte meningsfullt, eftersom få skulle börja resa enbart på grund av turtäthetsökningen.

### 4.3 Nya intäkter

Som framgår av tabell 3 ovan förväntas omkring 1 300 bilister under förmiddagens maxtimme övergå till att resa med kollektivtrafiken över tullsnittet. Eftersom ungefär hälften av resandet sker under maxtimmen motsvaras det av 2 600 bilister mellan kl 6 och 9. En viss ökning av kollektivtrafikresandet kan förutses även i riktning ut från innerstaden liksom att under övrig tid. Denna ökning blir sannolikt marginell eftersom avgiftshöjningen då är så låg. Därför är ett rimligt antagande att omkring 3 000 bilister går över till att dagligen resa med kollektivtrafiken.

Trafikförvaltningen har studerat effekterna av kampanjer som syftar till att få bilister att göra andra färdmedelsval. Resultaten visar att en nyvunnen bilist kan generera en intäkt på upp till 600 kr i månaden till kollektivtrafiken. Mer om undersökningen framgår i avsnitt 8.1.4. Intäktspotentialen uppgår därmed till 19,8 mkr/år om de övervunna bilisterna reser 11 månader om året med kollektivtrafiken.

## 5 Förslag till åtgärder i trafiken

Dagens trafikupplägg med kompletterande busstrafik över infarterna som komplement till spårtrafiken togs fram i samband med försöket med trängselskatt och infördes 2005. Trafikupplägget permanentades 2007, samma år som trängselskatten permanentades i Stockholm. Erfarenheten är att upplägget är en bra bas att utgå ifrån. Den brist som fortfarande finns i systemet är att framkomligheten för busstrafiken vid infarterna i många fall är bristfällig. Detta medför oacceptabelt långa restider för resenärerna i många fall.

Med andra ord finns det idag ett fungerande trafikkoncept vilket innebär att det inte behöver startas några nya linjer. Däremot kan det behöva göras vissa utbudsjusteringar liksom att Trafikverket och berörda kommuner, främst Stockholm och i någon mån Solna, behöver genomföra trimningsåtgärder i vägsystemet för att öka bussarnas konkurrenskraft.

Utmaningen är att bilisterna ska finna kollektivtrafiken som ett bra och attraktivt alternativ till den egna bilen. Det kan ske dels genom justering av kapaciteten i utbudet men även genom samordning av planerade kollektivtrafikaktiviteter under 2015 – 2016 där vi utnyttjar det faktum att trafiken blir mer efterfrågad vid ett förutbestämt datum. Sådana aktiviteter omtalas i avsnitt 8.

Även om dagens resande med kollektivtrafiken över infarterna är högt med trängsel på många sträckor finns det en ledig kapacitet att erbjuda på vissa avgångar. Det innebär att det går att ta emot en del av de bilister som väljer att åka med kollektivtrafiken efter att trängselskatten höjts utan att det behöver göras förändringar av utbudet.

Vid all planering av busstrafiken ska trafikutbudet dimensioneras för att samtliga resenärer ska erbjudas sittplats på vägar skyltade över 70 km/h. Det innebär i praktiken inte att alla alltid får sittplats men det ska inte inträffa återkommande på en och samma tur. Eftersom merparten av de direktbusslinjer som passerar tullsnitten också trafikerar sådana vägar måste hänsyn tas till detta krav vilket innebär att vid några av infarterna behöver ytterligare turer sättas in, se avsnitt 5.2.

För resenärer i den spårbundna trafiken är det viktigt att resenärerna inte upplever en alltför stor trängsel för att det ska upplevas som attraktivt att åka

med SL i valet mellan bil och kollektivtrafiken. Ett riktvärde bör vara att planera för att undvika trängselnivån "låg standard" enligt RiPlan<sup>5</sup>, vilket innebär att högst 40% av tillgänglig ståplatsyta utnyttjas.

I följande avsnitt följer en redogörelse för vilka möjliga alternativ som bör studeras under 2015 för såväl spårtrafiken som busstrafiken.

## 5.1 Spårtrafiken

### 5.1.1 Pendeltågen

För pendeltågstrafiken finns två viktiga faktorer som begränsar möjligheterna till utökad trafik och det är *kapacitet på spåret* samt *tillgång till fordon*. Kapaciteten på spåret tilldelas av Trafikverket efter ansökan. I de fall som ett pendeltåg har kommit i konflikt med annan trafik, har pendeltåget fått lämna önskad kapacitet eller flytta avgången. De sträckor där konflikter av detta slag kan uppstå är framför allt på sträckorna Bålsta – Karlberg och Järna – Gnesta. Dessutom innebär den begränsade kapaciteten över getingmidjan mellan Stockholms central och Stockholms södra en begränsning av antalet möjliga tåg.

Trafiken med pendeltåg använder för närvarande alla tillgängliga fordon. En utökning av trafiken kräver antingen att utökningen ryms inom befintliga fordonsomlopp eller att antalet tillgängliga fordon ökas.

Trots dessa begränsningar finns möjlighet till justeringar och anpassningar som skulle kunna genomföras till tidtabellsskiftet i december 2015.

Följande åtgärder bör därför utredas för genomförande i Tågplan T16.

#### *Justering av insatståg*

I pendeltågstrafiken är det tydligt att fler reser med "stomtågen" än med insatstågen. Insatstågen kan klara en efterfrågeökning medan stomtågen inte har möjlighet att klara det i samma utsträckning. En lösning kan därmed vara att göra insatstågen mer attraktiva. Ett förslag är att koppla insatstågen till och från Tumba mot Jakobsberg – Kungsängen – Bro i stället för som idag att de går på Märstagrenen, och därmed skapa en efterfrågad bytesfri förbindelse i rusningstiden i denna relation. Det är också en relation som kan komma att påverkas särskilt vid införandet av trängselskatt på Essingeleden. Om dessa

---

<sup>5</sup> Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län (Trafikförvaltningen 2014)

insatståg tar en större andel av resandet, frigörs plats i övriga tåg. Bedömningen är att förslaget inte för med sig några större merkostnader.

- Trafikavdelningen/Trafik- och infrastrukturutveckling får i uppdrag 2015 att studera möjligheten att koppla insatstågen till och från Tumba mot Jakobsberg – Kungsängen – Bro.

#### *Förlängning av tåg till Bro*

För Mäljarbanan är det tydligt att tågen från Bålsta är mer efterfrågade än tåg som har start- eller slutpunkt närmare Stockholm. Ett sätt att fördela resenärerna är att förlänga tåg från Jakobsberg och Kungsängen till Bro för att få fler att resa med dessa. Redan i T15 kommer fem tåg på morgonen och två på eftermiddagen att förlängas. Möjligen kan ytterligare något tåg förlängas, men det gäller att det finns kapacitet för vändningen i Bro eftersom det saknas särskilda vändspår där. Det kan också vara svårt att inom ramen för tillgängliga fordon förlänga mer än möjligen något enstaka till. Kostnaden för en förlängning bedöms till ca 50-60 000 kr/år.

- Trafikavdelningen/Trafik- och infrastrukturutveckling får i uppdrag 2015 att studera möjligheten att förlänga ytterligare något tåg till Bro.

#### *Ytterligare fordon till pendeltågstrafiken*

Nya pendeltåg, X60B, levereras med två fordon per månad med början i februari 2016. När dessa sätts i trafik kan antalet tillgängliga fordon ökas genom att X10 inte ställs av i motsvarande takt. Fram tills Citybanan tas i bruk skulle trafiken därför kunna ökas med ytterligare något insatståg. Detta gäller särskilt en efterfrågad avgång från Jakobsberg klockan 08.22. Fler fordon skulle också kunna användas för att förlänga tåg till och från Bro. Fordonstillgången kommer därefter att förändras efter att Citybanan tagits i bruk eftersom den inte kan trafikeras med de äldre X10-tågen.

#### *5.1.2 Tunnelbanan*

Tunnelbaneoperatören MTR har genomfört prov med en mer jämn trafikering av tunnelbanan. Det har resulterat i att avgångstider har justerats som numera anges i halvminuter i de interna tidtabellerna. Dessutom har gångtiderna justerats i syfte att tågen ska gå i jämnare intervaller genom nätets centrala delar. Trafikens punktlighet har förbättrats avsevärt sedan justeringarna infördes i och med hösttrafiken 2014 och slutsatsen är att man nu kan öka insatsen med ett tåg till i omlopp på respektive bana. MTR har i sin analys av

trafiken identifierat att den absoluta toppbelastningen finns vid vissa specifika klockslag.

En orsak till upplevd trängsel i tunnelbanan är fördelningen av resenärerna i tågen och mellan tågen. Under våren 2014 genomfördes en informationsinsats vid framförallt Brommaplan för att få en förståelse för att det kan finnas bättre plats om man går till mitten av tåget eller väljer en annan avgång, alltså väljer ett mer kortväga tåg framför de som startar längst ut.

En likartad informationskampanj kan med fördel genomföras i samband med höjningen av trängselskatten. Se vidare avsnitt 8.2.1.

#### Gröna linjen

Tunnelbanans gröna linje har i den norra delen en snedbelastning av resandet i tågen genom att tåg som börjar längst ut, i Hässelby och Vällingby, har avsevärt fler resenärer än de som startar längre in vid Åkeshov och Alvik.

- ➔ Under 2015 bör Trafikförvaltningen och MTR se över möjligheterna att förlänga vissa av de mer kortväga tågen på Gröna linjen för att fördela resenärerna bättre mellan tågen. Ungefärlig kostnad beror helt på vald lösning, från 0,5 mkr/år och uppåt. En optimering behöver göras så att mindre belastade tåg tursätts så att de avlastar tåg med trängsel på ett så effektivt sätt som möjligt.
- ➔ Möjligheten att sätta in ett extra tåg på Gröna linjen som täcker de största topparna bör studeras. Detta är dock en relativt dyr åtgärd som når upp i storleksordningen 7,5 mkr/år.

#### Röda linjen

Tunnelbanans röda linje har två tydliga toppar på morgonen. Ett extra omlopp skulle kunna råda bot på dagens trängsel vid dessa tidpunkter. Motsvarande, om än inte lika accentuerat, finns också på eftermiddagen. Röda linjen har nu uppnått sådan stabilitet att det skulle kunna vara möjligt att lägga till ytterligare ett omlopp utan att riskera trafikstörningar.

- ➔ Såsom på Gröna linjen bör möjligheterna studeras att sätta in ett extra tåg på Röda linjen som täcker de största topparna. Sannolikt innebär detta en kostnad i samma storleksordning, dvs runt 7,5 mkr/år

### Blå linjen

Tunnelbanans blå linje skiljer sig från de andra genom att den inte har någon tydlig rusningsriktning. Det finns stora arbetsplatsområden även i linjens perifera delar. På morgonen finns därför tydliga belastningstoppar åt båda håll. Dessa infaller med ett tidsavstånd som innebär att ytterligare ett omlopp optimalt skulle kunna täcka båda riktningarna. Innan beslut tas om insats, måste underlag finnas för att avgöra på vilken av linjegrenarna insatsen skulle göra mest nytta.

- ➔ På Blå linjen bör Trafikförvaltningen ihop med MTR ta fram underlag under 2015 om det är möjligt att sätta in ytterligare ett omlopp på lämplig linjegren.

#### 5.1.3 Roslagsbanan

Roslagsbanan genomgår för närvarande en stor upprustning som bland annat innebär att ytterligare sträckor får dubbelspår. För närvarande är tillgången på fordon den viktigaste begränsande faktorn. Innan dessa har satts i trafik är det svårt att genomföra någon utökning av trafiken. På Kårstalinjen kan en viss förbättring av trafiken ske i motrusningsriktningen, vilket dock inte kan anses ha någon betydelse i trängselskattelhänseende.

- ➔ TA bör se över fordonstillgängligheten på Roslagsbanan för att minimera risken för att tåg måste ställas in på grund av fordonsbrist.

#### 5.1.4 Tvärbanan

Tvärbanan går i en relation som till en stor del motsvarar Essingeleden. Det finns därför skäl att anta att banan i högre utsträckning än andra kan få del av en resandeökning när biltrafiken på Essingeleden belastas med trängselskatt.

När hela Tvärbanan har fått ett gemensamt signalsystem under 2015 kommer banan att trafikeras genomgående. Då räcker antalet tillgängliga fordon till att öka trafiken till som mest en avgång var sjätte minut, vilket innebär en ökning från dagens tiominuterstrafik på sträckan Solna – Alvik och 7,5 minuter mellan Alvik och Sickla.

- ➔ Trafikavdelningen får i uppdrag att samråda med Arriva om behovet av att utöka turtätheten till som mest 6 minuter på Tvärbanan.

### 5.1.5 Saltsjöbanan

I samband med ombyggnaden av Slussen kommer Saltsjöbanan att avkortas till Henriksdal under en längre period. I det förberedande arbetet med denna avstängning studeras möjligheterna att låta banan gå fram till Lokattens trappor för att mildra besvären för resenärerna under delar av Slussenombyggnaden. Denna lösning är dock inte tillämpbar under hela ombyggnadsperioden.

→ Saltsjöbanan studeras inom ramen för Slussenprojektet under 2015.

### 5.1.6 Lidingöbanan

Lidingöbanan kommer att återöppnas under 2015 med nya vagnar i trafiken. Där är då möjligt att sätta in några fler insatståg i rusningen med den då tillgängliga vagnparken. Överströmningen av bilister till Lidingöbanan bedöms dock kunna rymmas inom det planerade trafikutbudet.

## 5.2 Busstrafiken

Som framgår av avsnitt 4 finns det viss överkapacitet i busstrafiken över infarterna men vissa busslinjer kommer ändå att behöva förstärkas på grund av trängsel eller uppkomna ståplatser på motorvägslinjerna. I samma avsnitt framförs vikten av att det samtidigt genomförs trimningsåtgärder på vägar och gator för att det ska vara meningsfullt att satsa på mer busstrafik.

Den i avsnitt 2 nämnda Framkomlighetsgruppen arbetar med att föreslå alla tänkbara åtgärder som är förhållandevis enkla att genomföra utan att det kräver några mer omfattande investeringar, vilket brukar benämnas trimningsåtgärder. Det handlar främst om målningsåtgärder, trafiksignalåtgärder, kanstensjusteringar etc. Gruppens arbete med att ta fram åtgärder ska vara klart mars 2015.

- Framkomlighetsgruppen som arbetar inom ramen för Trafikverkets projekt ska till mars 2015 föreslå förslag till trimningsåtgärder som förbättrar framkomligheten för busstrafiken.
- Det är angeläget att om möjligt undvika större infrastrukturarbeten som påverkar kollektivtrafiken negativt i samband med att trängselskatten höjs januari 2016. Detta gäller alla aktörer, såväl Trafikförvaltningen, Trafikverket som länets centrala kommuner. Detta bör bevakas under 2015 av Trafikavdelningen som har samordningsansvaret från TF:s sida.

### 5.2.1 *Lidingöbron*

För närvarande är Lidingöbanan avstängd på grund av modernisering. När trafiken återupptas under 2015 kommer tidigare resenärer med banan att återgå att åka med den. De nya vagnarna innebär även att kapaciteten på Lidingöbanan ökar vilket innebär att behovet av avlastande busstrafik minskar. Det är främst sträckan från Lidingö centrum till Ropsten som på vissa turer kan få många stående. Men eftersom turtätheten är mycket hög på sträckan varierar det från dag till dag vilka turer som får hög belastning samtidigt som sträckan är kort.

Bedömningen är att inga extra förstärkningsåtgärder torde vara nödvändiga i denna relation.

### 5.2.2 *Roslagstull*

Infarten från Roslagsvägen har nyligen fått en utökning av busskörfält i samband med öppnandet av Norra Länken. De resenärer på bussarna från Vaxholm och Norrtälje som väljer att sitta kvar vid Danderyds sjukhus i stället för att byta till Röda linjen, är i första hand sådana som har för avsikt att kliva av på sträckan mellan Danderyds sjukhus och Tekniska högskolan. Skulle fler sitta kvar på bussarna innebär detta en önskvärd avlastning av Röda linjen från Mörby Centrum eftersom det på vissa tåg råder trängsel på denna tunnelbanegren. Genom öppnandet av Norra Länken förbättras framkomligheten dessutom på Valhallavägen.

Det är inte sannolikt att busstrafiken i nordostsektorn påverkas i nämnvärd utsträckning utav den höjda trängselskatten. Dock kan vissa turer på främst stomlinjerna 670 och 676 riskera att få stående resenärer.

- ➔ Trafikavdelningen får i uppdrag att under 2015 samråda med Arriva avseende risken för stående resenärer på stomlinje 670, och med Nobina gällande stomlinje 676.
- ➔ Informationsinsatser som rekommenderar resenärerna att "sitta kvar" vid Danderyds sjukhus och resa vidare med buss till Tekniska högskolan medverkar till att minska trängseln på Röda linjen. Frågan bör studeras av projektets Kommunikationsgrupp.

Arriva planerar att förändra några av direktbusslinjerna vid denna infart, se avsnitt 6.1.1 nedan.



### 5.2.3 *Norrtull*

Busstrafiken vid Norrtull besväras av stillastående köer in mot Norrtull. Utifrån gällande planer finns det risk att dessa köer kvarstår även efter att Norra Länken står klar eftersom infarten görs om till stadsgata. Samtidigt finns det förhållandevis gott om platsutrymme i den busstrafik som passerar där.

Därför är bedömningen att inte heller vid denna infart behöver det göras några extra förstärkningsinsatser.

### 5.2.4 *Solnabron*

Över Solnabron trafikerar enbart innerstadsbussar numera. Området kommer under lång tid framöver vara en byggarbetsplats med de framkomlighetsbegränsningar det innebär.

Inga extra förstärkningsinsatser bedöms nödvändiga.

### 5.2.5 *Liljeholmsbron*

Liljeholmsbron trafikerar av tre direktbusslinjer från Botkyrka och Salem som går via E4/E20 och därmed på motorväg. Det finns några turer på direktbusslinjerna som har så hög efterfrågan att det finns risk för stående efter trängselskattens införande. Närmare analyser behöver göras i samråd med trafikoperatören om vilka avgångar som behöver förstärkas.

- ➔ Trafikavdelningen bör avsätta budgetmedel för 1-2 tillkommande dimensionerande bussar under 2016 på de direktlinjer som passerar Liljeholmsinfarten. Kostnaden för detta beräknas till cirka 0,8 - 1,6 mkr/år.

Det busskörfält som finns idag vid Liljeholmsinfarten fungerar inte alls såsom det är tänkt. Bussarna kan i enstaka fall bli stående upp till 3-4 signalintervall på grund av trafik i busskörfältet som inte följer trafikreglerna. Skulle framkomligheten förbättras påtagligt, exempelvis genom förbättrad övervakning, kommer det sannolikt att leda till en ökad efterfrågan på linjerna över denna infart.

### 5.2.6 *Johanneshovsbron*

Johanneshovsbron trafikerar av fem direktbusslinjer från Tyresö och Haninge. Resandet har under senare år minskat under högtrafik morgon från ca 4.000

resenärer till ca 3.000 resenärer, sannolikt som en följd av bussarna delar körfält med den långsamtgående biltrafiken in mot Stockholm city. Turtätheten har inte glesats ut i motsvarande grad varför det finns utrymme att ta emot fler resenärer med dagens utbud. Det är först om framkomligheten skulle förbättras påtagligt som resefterfrågan med buss mellan Gullmarsplan och Stockholm city skulle öka markant (se avsnitt 6.1.3).

#### 5.2.7 *Skanstulls- och Skansbroarna*

Det stora antalet resenärer över främst Skanstullsbron förklaras av att stomlinje 4 går över bron. Linjen har över 60.000 dagliga resenärer. Det måttliga tillskottet av bilister förväntas inte påverka linjen mer än marginellt.

Linje 74 som går via Skansbron kan komma att påverkas negativt av ombyggnaden av Slussen. Då förväntas en kraftig ökning av bilister genom Södra Hammarbyhamnen via Skansbron upp mot Söderledstunneln vilket leder till sämre framkomlighet och därmed längre restider.

#### 5.2.8 *Danviksbron*

Danviksbron trafikeras huvudsakligen av den omfattande busstrafiken från Nacka och Värmdö. Vissa turer har idag mycket stor efterfrågan med påföljd att resenärer tvingas stå på turer som går på motorväg. Trafikförvaltningen och Keolis arbetar ständigt på att minska antalet ståplatser samtidigt som det krävs kostnadseffektiva lösningar. Därför kan ståplatser på motorvägen inte helt elimineras. Trängselskatt höjningen ökar på problemen och därför kan, på samma sätt som över Liljeholmsbron, ytterligare turer behöva sättas in. Närmare analyser bör göras ihop med trafikoperatören av vilka avgångar som behöver förstärkas.

- ➔ Trafikavdelningen bör avsätta budgetmedel för cirka fem tillkommande dimensionerande bussar under 2016 på de direktlinjer som passerar Danviksbron. Kostnaden för detta beräknas till cirka 4 mkr/år.

#### 5.2.9 *Slussenombyggnaden*

Inom Stockholms Stad pågår förberedelserna för ombyggnationen av Slussen. Nuvarande planering är inriktad på att de större trafikpåverkande arbetena sätter igång under 2015. Det kommer medföra att biltrafiken får en sämre framkomlighet in mot Slussen via Stadsgårdsleden och att Katarinavägen stängs av. Saltsjöbanan kommer att kortas till Henriksdal vilket innebär att korsningen

Strategisk Utveckling  
Planering

RAPPORT  
2015-01-29  
Version  
1.1

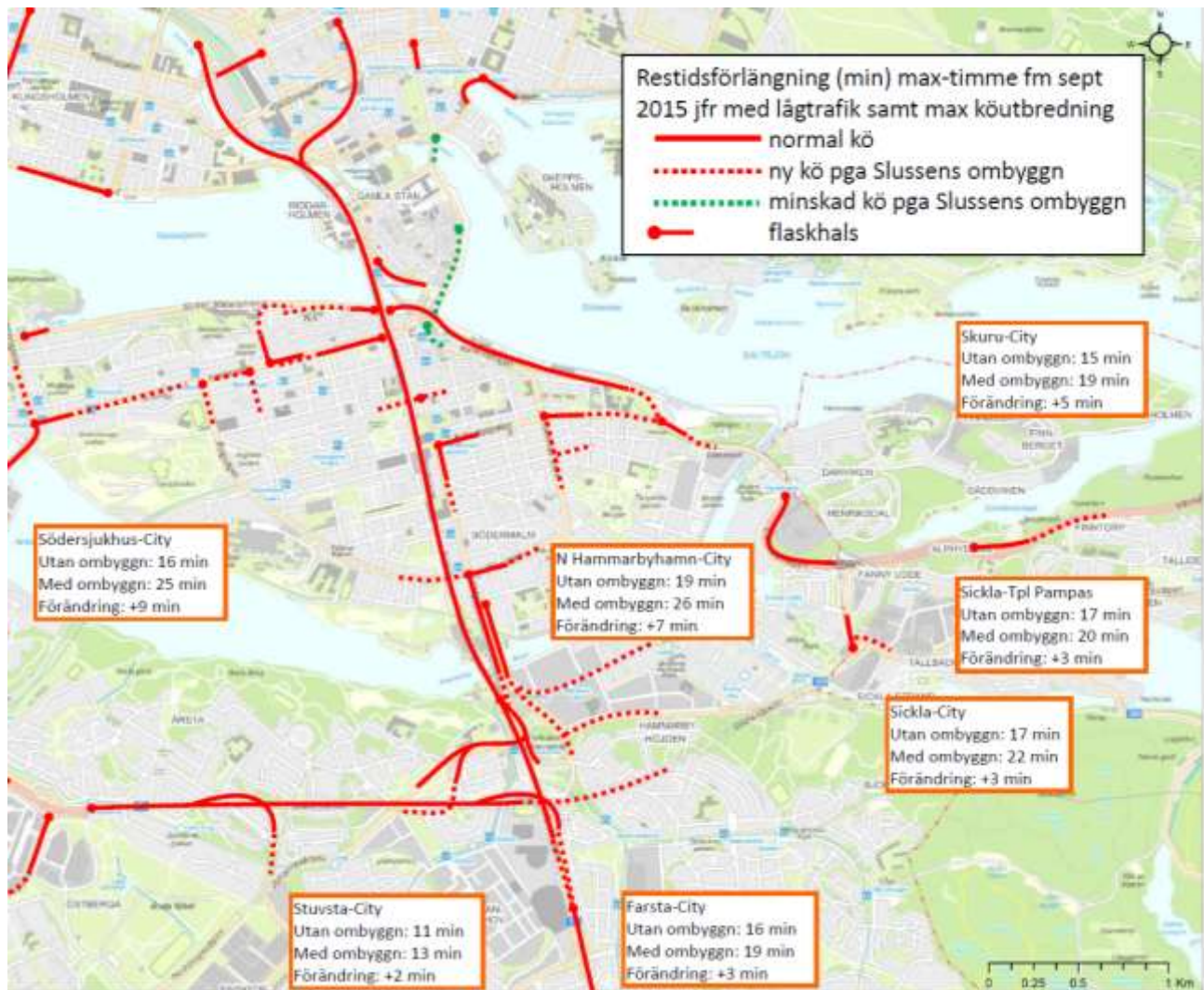
Ärende/Dok. id.  
SL 2014-1693  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

belastas med vänstersvägande ersättningsbussar från Slussen in mot Kvarnholmsvägen.

Movea har på uppdrag av Stockholms stad studerat effekterna för biltrafiken av dessa åtgärder och de konstaterar att det påverkar kösituationen kraftigt vid såväl Danvikstull som Skanstullsinfarten/Söderledstunneln. Bilden nedan visar genomsnittliga kölängder under högtrafik förmiddag hösten 2015 *i det fall arbetena med Slussenombyggnaden har påbörjats*. De streckade linjerna visar effekten av att arbetena vid Slussen inleds. Framförallt ökar bilköerna kraftigt från Hammarby Sjöstad upp mot såväl Söderleden som mot Gullmarsplan. Likaså ökar kölängderna på Nynäsvägen.

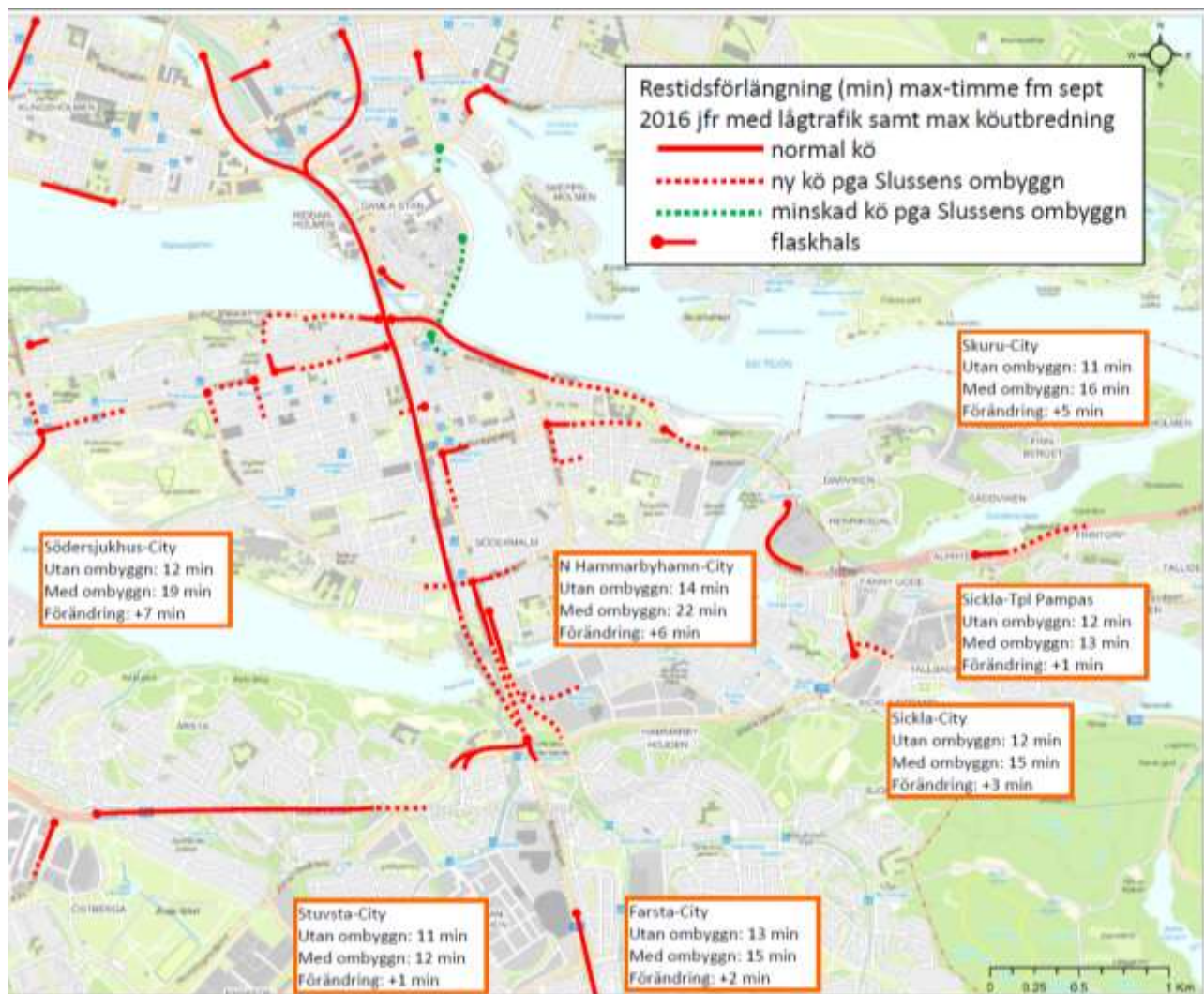
För busstrafiken innebär det en risk för att framkomligheten för busslinje 74 som trafikerar genom Hammarby Sjöstad upp mot Skanstull kan få så stora förseningar att det kan bli tveksamt om trafiken kan upprätthållas.

För Södertörnstrafiken från Tyresö och Haninge riskerar restiderna att öka kraftigt för alla linjer som trafikerar Nynäsvägen, alltså även de som vänder vid till Gullmarsplan. Dagens direktbussar via Söderleden mot Vattugatan riskerar att helt bli indragna, då trafikoperatören sannolikt gör bedömningen att resenärerna förlorar alldeles för mycket tid på att resa direkt utan byte vid Gullmarsplan. Ett sådant scenario kan komma att inverka negativt på trängseln i Gröna linjen efter att trängselskatten höjs vid årsskiftet 2015/16. Då kommer den förväntade minskningen av biltrafiken göra det möjligt att åter trafikera direktbusstrafiken. Tidigare direktbussresenärer måste då "lockas tillbaka" när direktlinjerna enligt detta scenario skulle återuppstå igen.



Figur 1. Effekter för biltrafiken hösten 2015 på grund av Slussenombyggnaden

När trängselskatten höjs förväntas kölängderna minska vid samtliga infarter. Om hänsyn tas till Slussenarbetena visar Moveas analys att kösituationen under 2016 i stort sett motsvarar nuvarande situation hösten 2014. Kort sammantaget minskar köerna som en följd av skattehöjningen men effekten motverkas till viss del av Slussenombyggnaden. Se figuren nedan.



Figur 2. Effekter för biltrafiken hösten 2016 som en följd av höjd trängselskatt kombinerat med Slussenombyggnaden

Tidplanen för Slussen är högst osäker men tills vidare får antas att den förmodade försämringen inträffar hösten 2015. Skulle arbetena inledas först under 2016 undviks det sämsta scenariot enligt figur 1.

- ➔ Trafikavdelningen får i uppdrag att under 2015 tillsammans med Nobina (såsom operatör för områdena Tyresö/Haninge/Nynäshamn) studera förutsättningarna för vilka möjligheter som finns att bedriva direktbusstrafik mot Stockholms City under hösten 2015 innan

trängselskatten höjs och kösituationen därmed återgår till nuvarande förhållanden. Läggs direktbusstrafiken ner helt finns det risk för att det för med sig negativa konsekvenser när trängselskatten höjs då resenärerna vants sig av med att använda linjerna.

- Trafikavdelningen bör även få i uppdrag att ihop med Keolis studera motsvarande förutsättningar för busslinje 74 över Skansbron. (Denna fråga är dock inte direkt relaterad till arbetet med höjd trängselskatt)

### 5.3 Uppföljning

Eftersom förslagen till åtgärder baseras på prognoser är det viktigt att följa upp resandet under 2016 efter att trängselskatten förändrats. Det gäller framförallt att se till att trängseln i tåg och bussar inte blir för stor och att resande med buss i höga hastigheter inte behöver stå med anledning av en ökad efterfrågan.

- Trafikavdelningen bör i samråd med trafikoperatörerna följa upp resandet under 2016 med hänsyn till trängsel och ståplatser efter att trängselskatten förändrats.

## 6 Förslag till förbättrad direktbusstrafik

I detta avsnitt studeras möjligheterna att satsa ytterligare på direktbusstrafiken för att locka över fler bilister än vad som blir fallet av de åtgärder som föreslås i avsnitt 5 vilka mer svarar upp mot en anpassning till den förväntade överströmningen.

### 6.1.1 Ändrade linjesträckningar

Med undantag för infarterna vid Danvikstull och Liljeholmen trafikeras den regionala busstrafiken över infarterna av busslinjer som ligger inom VBP-baserade<sup>6</sup> trafikavtal. I dessa avtal är det trafikoperatörerna själva som har ansvar för att planera trafikförändringar. Dock gäller för nuvarande direktbusslinjer vid Skanstullsinfarten att de i trafikavtalet är skyddade mot nedläggning för att inte det ska uppstå överbeläggning på Gröna linjen som går parallellt.

---

<sup>6</sup> VBP: Verifierad Betalande Påstigande. I VBP-baserade avtal ersätts trafikoperatören för antalet påstigande resenärer

Strategisk Utveckling  
Planering

RAPPORT  
2015-01-29  
Version  
1.1

Ärende/Dok. id.  
SL 2014-1693  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

- Arriva som ansvar för trafiken i nordostsektorn förutom Norrtälje planerar att genomföra två förändringar i direktbusstrafiken inför 2016.
- Linje 608 Vallentuna – Humlegården läggs om och trafikerar i stället sträckan Vallentuna – Karolinska/Hagastaden.
  - Linje 680 Vaxholm – Humlegården läggs om och trafikerar i stället sträckan Vaxholm – Norra Länken – Värtan/Frihamnen.

Keolis ansvarar för Lidingötrafiken vid Ropstensinfarten som utgör ett VBP-avtal. De har inte aviserat några förändringar av trafiken med anledning av den höjda trängselskatten.

Nobina har nyligen vunnit E23-kontraktet för trafiken från Tyresö, Haninge och Nynäshamn och kommer senare att presentera förslag till trafikförändringar för 2016.

#### 6.1.2 *Nya direktlinjer*

En möjlighet att göra kollektivtrafiken mer attraktiv är att starta helt nya direktlinjer. Initialkostnaderna för nya linjer är höga då det krävs en förhållandevis hög turtäthet för att locka nya resenärer. Två nya tvärgående direktlinjer har studerats. Avsikten med linjerna är att minska trängseln på tunnelbanan och andra busslinjer över infarterna genom att i stället erbjuda resenärerna bra tvärförbindelser.

På norra sidan har en linje mellan Danderyds sjukhus och Kottla på Lidingö studerats via Universitetet – Norra Länken – Ropsten medan linjen på södra sidan är en extra snabb förbindelse mellan Orminge i Nacka och Kungens Kurva i Huddinge via Gullmarsplan – Älvsjö. Turtätheten har ansatts till 15 min per riktning för båda linjerna<sup>7</sup>.

##### Norra linjen

Sträckning: Universitetet – Norra Länken – Ropsten – Kottla (via Kottlavägen som nuvarande linje 201).

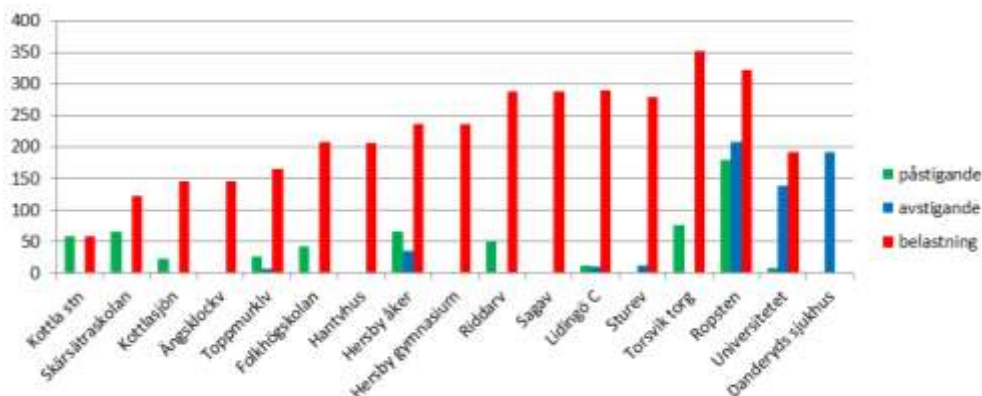
Turtäthet: 15 min

Antal resenärer kl 6-9: 1.090 påstigande

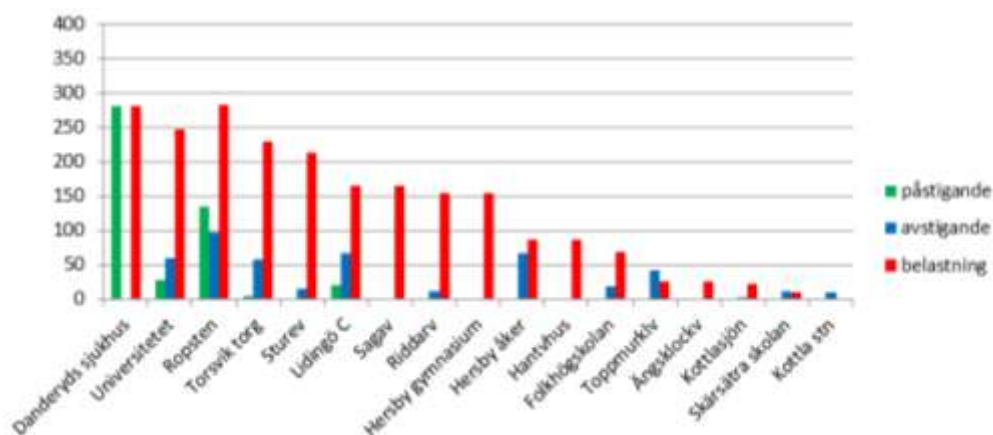
På- och avstigande samt antal resande vid avgång enligt figurerna nedan.

---

<sup>7</sup> Analyserna baseras på dagens trängselskattenivå



Figur 3. Analys av resandet vardagar kl 6-9 på en direktlinje mellan Lidingö och Danderyds sjukhus. Från Kottla på Lidingö.



Figur 4. Analys av resandet vardagar kl 6-9 på en direktlinje mellan Lidingö och Danderyds sjukhus. Från Danderyds sjukhus.

Linjens främsta syfte är att avlasta Röda linjens båda grenar mot Ropsten respektive Mörby. Analysen visar att linjen är samhällsekonomiskt lönsam att bedriva. Den mest efterfrågade turen mot Universitetet beräknas få 52 resenärer från Ropsten.

Nyttokostnadskvot<sup>8</sup>: 1,23

Ungefärlig årskostnad om linjen körs endast högtrafik: 5,5 mkr/år

<sup>8</sup> För samhällsekonomisk lönsamhet krävs en kvot större än 1,0



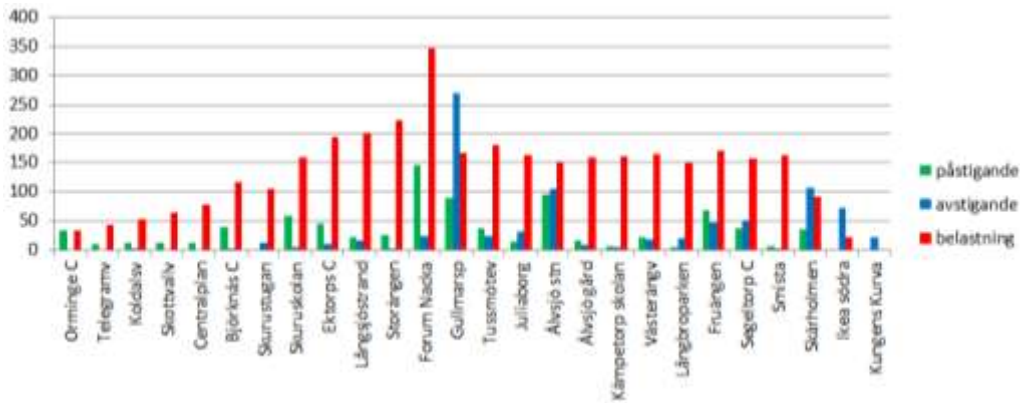
Södra linjen

Sträckning: Nacka (Orminge) – Forum Nacka (motsvarande stomlinje 471) – väg 222 – Södra länken – Gullmarsplan – Älvsjö stn – Skärholmen – Kungens Kurva.

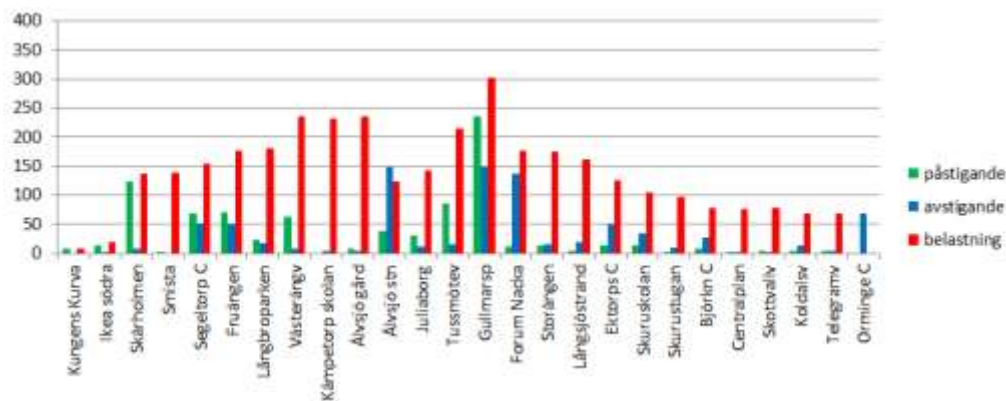
Turtäthet: 15 min

Antal resenärer kl 6-9: 1.700 påstigande

På- och avstigande samt antal resande vid avgång enligt figurerna nedan.



Figur 5. Analys av resandet vardagar kl 6-9 på en direktlinje mellan Nacka och Kungens Kurva. Från Orminge i Nacka.



Figur 6. Analys av resandet vardagar kl 6-9 på en direktlinje mellan Nacka och Kungens Kurva. Från Kungens Kurva i Huddinge.

Strategisk Utveckling  
PlaneringRAPPORT  
2015-01-29  
Version  
1.1Ärende/Dok. id.  
SL 2014-1693  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Linjesträckningen har analyserats i andra sammanhang och finns även med i Trafikförvaltningens stamnätsplan. Skillnaden är att denna variant är en snabbare direktlinjevariant som inte ingår i det sammanvävda stamnätet utan är helt fristående samt att den inte stannar vid lika många hållplatser. Avsikten är att den därmed blir snabbare än att resa med en kombinationsresa med ordinarie Nackabussar och Röda linjen. Analysen visar att linjen inte helt når upp till samhällsekonomisk lönsamhet. Eftersom linjen är så lång blir kostnaden relativt hög om inte någon annan trafik samtidigt glesas ut.

Nyttokostnadskvot<sup>9</sup>: 0,86

Ungefärlig årskostnad om linjen körs endast högtrafik: 20,4 mkr/år

Som figurerna visar blir Gullmarsplan en viktig bytespunkt på linjen. Förslaget har framförts tidigare, exempelvis i samband med Slussenombyggnaden, att det vore bra med en bussförbindelse direkt mellan Nacka och Gullmarsplan. En svårighet är att Gullmarsplan redan är hårt ansträngd med bytande resenärer och att en ytterligare förbindelse riskerar att försämra förhållandena ytterligare och även till viss del på antalet resenärer på Gröna linjen mot innerstaden.

Resultatet av analyserna visar att den norra förbindelsen kan vara intressant att studera vidare medan den södra får anses som förhållandevis dyr och dessutom uppvisar den inte lika bra lönsamhet.

- ➔ Trafikavdelningen bör under 2015 ta upp en diskussion med Keolis om möjligheterna att inrätta en tvärförbindelse mellan de två grenarna på Röda linjen med en förlängning ut på Lidingö genom hopkoppling med befintlig busslinje på ön.

### 6.1.3 Södertörnsinfarten ("Nord-syd axeln")

Tunnelbanans Gröna linje har mycket stor efterfrågan på sträckan Gullmarsplan – T-Centralen. Det är därför av största vikt att det finns avlastande busstrafik över denna infart som avlastar tunnelbanan. I den upphandling av busstrafik som omfattar Södertörn ("E23") ställdes därför krav på att denna busstrafik måste finnas kvar. Ett stort problem är dock att framkomligheten för direktbussarna är mycket låg under förmiddagens högtrafik in mot Stockholms city, genom att bussarna går i blandtrafik med den mycket långsamtgående biltrafiken. För några år sedan reste ca 4.000 resenärer med direktbussarna

---

<sup>9</sup> För samhällsekonomisk lönsamhet krävs en kvot större än 1,0

mot city under högtrafikens förmiddagsperiod medan idag har resandet minskat till ca 3.000 personer. Med stor sannolikhet beror minskningen på den alltmer försämrade kösituationen vid infarten. En bidragande orsak kan även vara att bussarna inte längre stannar vid Klarabergsgatan utan i stället vid Vattugatan som ligger något mer ocentralt.

De studier på körlängder som Movea tagit fram åt Stockholms stad visar att det skulle vara möjligt att strypa biltrafikens framkomlighet till förmån för busstrafiken utan att det innebär orimligt stora negativa konsekvenser för bilisterna. Trafikförvaltningen har därför beräknat antalet bussresenärer i det fall bussarna inte riskerar att fastna i bilköer i syfte att visa på resandepotentialen.

#### Förutsättningar

Analyserna har genomförts för nuläget, med dagens trängselskatter och inga inskränkningar för bilisterna. Analyserna och dess resultat avser förmiddagens maxperiod kl 06-09.

Inga nya resandeprognoser har tagits fram vilket innebär att antalet kollektivtrafikresenärer är desamma i alla scenarier. Analysen redovisar således endast en omfördelning av befintliga kollektivtrafikresenärer. Tabell 5 visar hur mycket snabbare det går att resa under den tid på dygnet då det inte är köer. Tiderna anger restid från sista avgångshållplats för respektive linje före avstigningen vid Vattugatan. Restiden utanför rusningen antas spegla en situation med mycket god framkomlighet.

Vinsten uppgår till ca 9 min för samtliga linjer. Det är värt att påpeka att detta gäller genomsnittsvärden. Vissa morgnar kan restiderna vara påtagligt längre än vad som anges i tabellen.

Linje	Sträcka	Restid högtr fm	Restid ej högtr	Skillnad
809	Brandbergen-Vattug	28,5 min	20 min	8,5 min
812,813,815C	N Sköndal-Vattug	20-21 min	11,5-12 min	8,5-9 min
818	Strandkyrkog-Vattug	25 min	16 min	9 min

Tabell 5. Restid i högtrafik jämfört med utanför högtrafik.

Strategisk Utveckling  
 Planering

 RAPPORT  
 2015-01-29  
 Version  
 1.1

 Ärende/Dok. id.  
 SL 2014-1693  
 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

### Scenarier

Tre alternativ till dagens trafik (nedan benämnt JA) har studerats. I samtliga utredningsalternativ (UA) förutsätts de kortare restiderna enligt tabellen ovan. I UA1 är turtätheten jämfört med idag oförändrad, medan den är fördubblad i UA3. Slutligen redovisas ett alternativ där turtätheten är satt till 4 min för samtliga linjer.

Scenario	Körtid fm	Körtid ej högtr	Dagens turtäthet	Fördubblad turtäthet	4 min turtäthet
JA (jämför alt)	X		X		
UA1		X	X		
UA3		X		X	
UA4		X			X

Tabell 6. Scenarier som analyserats och vilka förutsättningar de innehåller.

Linje	Dagens turtäthet	Fördubblad turtäthet
809	7,5 min	3,75 min
812	8 min	4 min
813	8 min	4 min
815	7,5 min	3,75 min
818	5 min	2,5 min

Tabell 7. Dagens turtäthet resp fördubblad turtäthet.

### Resultat

Analysen visar att resandet ökar kraftigt på direktbusslinjerna bara genom att restiderna kortas. Ökningen uppgår till 2.200 påstigande vilket innebär en ökning med 73% mot idag. Som framgått ovan är detta enbart en överflyttning av resenärer från tunnelbanan eftersom analysen inte tar hänsyn till någon överströmning av bilister. I det mest turtäta alternativet, UA3, är överströmningen dubbelt så stor till antalet (+4.400 påstigande), motsvarande +147%.

Strategisk Utveckling  
 Planering

 RAPPORT  
 2015-01-29  
 Version  
 1.1

 Ärende/Dok. id.  
 SL 2014-1693  
 Infosäk. klass  
 K1 (Öppen)

*Påstigande*

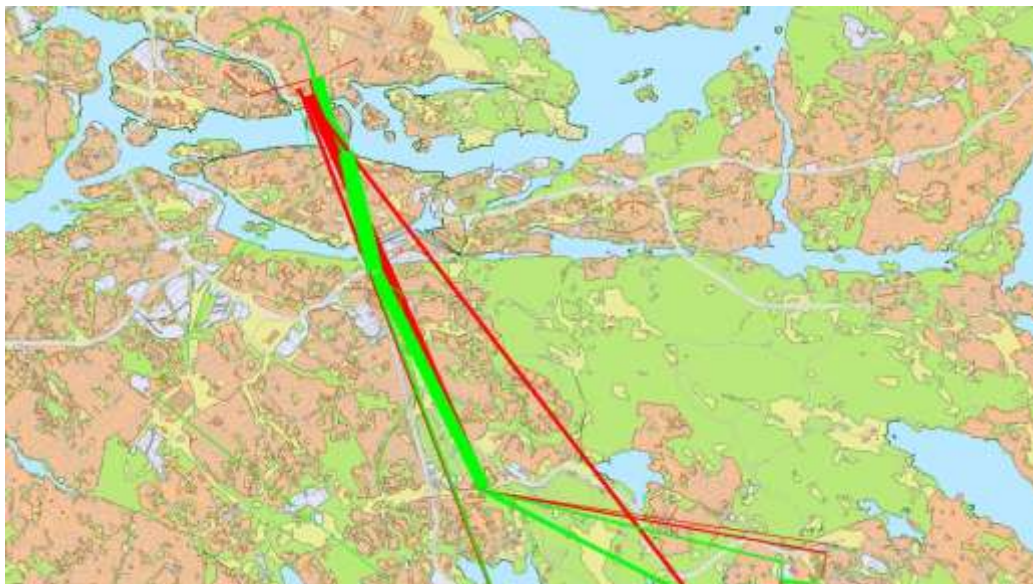
<b>Scenario</b>	<b>JA</b>	<b>UA1</b>	<b>UA3</b>	<b>UA4</b>
påstigande kl 06-09	3000	5200	7400	7100
förändring påstigande		+2200	+4400	+4100

Tabell 8. Summan av antalet påstigande för de fem linjerna under tidsperioden kl 06-09.

Därmed uppnås den avlastande effekt på Gröna linjen som är eftersträvansvärd. Det framgår även av figur 7 där gröna streck visar minskat resande och röda streck ökat resande. Söder om Gullmarsplan innebär det minskade resandet att dagens linjer som går endast till Gullmarsplan får färre resenärer vilket möjliggör en omprioritering av trafik från dessa linjer till förmån för direktlinjerna. Ett annat sätt att uttrycka det är att vissa av de avgångar som idag går till Gullmarsplan förlängs in till Vattugatan. På sträckan norr om Gullmarsplan redovisar det gröna strecket i figur 7 avlastningen av tunnelbanans Gröna linje.

Figur 7 redovisar hur resandeströmmarna förändras i UA3 (bättre framkomlighet samt fördubblad turtäthet) jämfört med i Jämförelsealternativet (JA). Resandet minskar på stombusslinjerna 872-875 till Gullmarsplan, på linje 806, 809 och 823 till Gullmarsplan, på Grön linje norrut från Gullmarsplan samt på stombusslinje 4 från Gullmarsplan till Radiohuset.

Resandet ökar på linje 809C, 812, 813, 815C och 818 mot Vattugatan. De ökade antalet bussresenärer som ankommer till city kommer i stor utsträckning resa vidare med tunnelbanans Röda linje medan en del väljer att resa vidare med stombusslinje 3 mot Karolinska sjukhuset. Alternativet UA1 kommer sannolikt ställa krav på utökad turtäthet på grund av tillströmningen av resenärer.



*Figur 7. Resandeförändringar där rött indikerar ökat resande och grönt minskat resande, UA3.*

### Slutsats

Analysen visar att det finns en stor potential att få fler att resa med direktbussarna via den så kallade "nord-syd"-axeln om insatser görs som kraftigt förbättrar framkomligheten för bussarna vilket medför kortare restid för resenärerna. Det skapar samtidigt mer utrymme i tunnelbanan på Gröna linjen.

### Framkomlighetsåtgärder i "nord-syd"-axeln

I det gemensamma arbetet mellan Trafikförvaltningen, Stockholms stad och Trafikverket studeras för närvarande vilka möjligheter som finns att prioritera busstrafiken mot Stockholms city på sträckan Nynäsvägen – Johanneshovsbron – Söderleden – Centralbron. Detta görs även inom ramen för åtgärdsvalsstudien för stomnätet där motsvarande sträcka är prioriterad. Där diskuteras mer långtgående åtgärder medan åtgärderna för trängselskatten inför 2016 mest handlar om förändrad körfältsindelning vilket innebär målning av körfält och ändrad skyltning. Därutöver finns möjlighet till signalstyrning vid påfarter. Det är tekniskt möjligt att låta ett av de två körfälten på Johanneshovsbron vara ett busskörfält (se bild 1) vilket det även var under de sommarperioder som Söderledstunneln och Centralbron var avstängd för underhåll. En sådan åtgärd kommer dock att föra med sig kraftigt negativa effekter för biltrafiken vilket alla inblandade parter måste ta ställning till innan några beslut kan fattas.

Strategisk Utveckling  
Planering

RAPPORT  
2015-01-29  
Version  
1.1

Ärende/Dok. id.  
SL 2014-1693  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)



*Bild 1. Ett busskörfält på Nynäsvägen kan inrättas norr om påfarten från Sofielundsplan. Bilden är från ett av de tillfällen arbeten pågick i Söderledstunneln*

Movea har studerat förändringen av körlängd för biltrafiken om ett busskörfält inrättas och och Slussenarbetena pågår efter det att trängselskatten införts, se figur 8 nedan.



*Figur 8. Kölängder hösten 2016 om busskörväg inrättas över Johanneshovsbron norrut med införd trängselskatt och pågående Slussenarbeten*

Som framgår av figuren kommer mycket långsamtgående köer bildas ända ner mot Farsta. En positiv effekt blir samtidigt att Södra Länken får något mindre



Strategisk Utveckling  
Planering

RAPPORT  
2015-01-29  
Version  
1.1

Ärende/Dok. id.  
SL 2014-1693  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

belastning eftersom det inte kan mata på lika många bilar från Nynäsvägen som annars, vilket minskar risken för att denna stängs från Nacka/Värmdö.

En stor skillnad mot idag är att norr om Johanneshovsbron in mot Stockholm city kommer det i normalfallet inte att vara några bilköer, tvärtom idag. Det är också därför busskörfältet kan vara av begränsad längd och sluta på bron.

Om staden inrättar ett kort busskörfält för direktbusstrafiken i höjd med Globen upp mot Johanneshovsbron innebär det att dagens bilköer förflyttas söderut och blir längre. Däremot beräknas all trafik att flyta utan köer genom Söderledstunneln fram till norra delen av Centralbron vilket innebär full framkomlighet för busstrafiken.

#### Trafikutbudet påverkas

Som framgår av tabell 7 ovan kommer det att ske en påtaglig ökning av antalet resenärer som väljer att resa med direktbussarna om restiderna kortas. Detta innebär sannolikt ett behov av fler turer som fortsätter norr om Gullmarsplan in mot Stockholm city. Samtidigt kan nuvarande busstrafik effektiviseras genom att bussarnas körtider minskar.

Från och med sommaren 2015 körs all direktbusstrafik mellan Gullmarsplan och Stockholm city av Nobina som då kommer att ansvara för all busstrafik från Södertörn. Eftersom kontraktet till 100% är ett VBP-avtal innebär det att Nobina måste ta ställning till hur trafikupplägget ska utformas i det fall det tillkommer ett nytt busskörfält över Johanneshovsbron. Kontraktet stipulerar att nuvarande direktbusslinjer måste finnas kvar medan Nobina ansvarar för anpassning av trafikutbudet.

- ➔ Trafikavdelningen får i uppdrag att rådgöra med Nobina om lämpligt trafikupplägg av direktbusstrafiken mot Stockholms city från 2016 i det fall ett busskörfält inrättas permanent över Johanneshovsbron mot Stockholm city.

I det fall Slussenombyggnaden startar under hösten 2015 kommer direktbusstrafiken med stor sannolikhet drabbas av kraftiga bilköer redan under nästa år, se avsnitt 5.2.9 ovan.

### Risker

Ett nytt busskörfält in mot city över Johannesovsbron innebär att dagens bilköer bildas betydligt längre söderut på Nynäsvägen än idag. Med största sannolikhet kommer detta att ifrågasättas av många bilister. Flera tänkbara scenarior skulle kunna inträffa.

- Bilisterna struntar i busskörfältet och använder därmed körfältet som idag. Detta inträffade under en av sommarmånaderna när Centralbron reparerades. Då skyltades ett av körfälten för buss genom hela tunneln. Bilisterna följde inte skyltningen och det var lika många bilar i båda körfälten som tidigare. Detta scenario innebär att eventuella utökningar av busstrafiken som planerats blir tvungna att dras in.
- Det kan mycket väl bli en diskussion på kommunnivå om lämpligheten att "halvera" framkomligheten för biltrafiken. Sådana protester kan komma från såväl Stockholms stad som närkommunerna, inte minst från politiska företrädare. Detta innebär även negativ publicitet för kollektivtrafiken. Om dessa protester eskalerar finns risk för att busskörfältet tas bort vilket även i detta fall skulle inverka negativt på genomförda trafikutökningar i busstrafiken.

Ett negativt utfall av ett nytt busskörfält kommer även att innebära svårigheter att hitta fungerande lösningar i Åtgärdsvalsstudien för det regionala busstomnätets planerade dragning genom innerstaden.

- ➔ Det är av största vikt att beslut om åtgärder som innebär begränsningar av biltrafikens framkomlighet i "nord-syd"-axeln är förankrade i förväg av berörda parter. Frågan kommer, om den blir aktuell, att lyftas inom det gemensamma arbetet mellan Trafikverket, Stockholms stad och Trafikförvaltningen under våren 2015.

## **7 Essingeleden**

### **7.1 Tidigare utredning**

Frågan om möjligheten att trafikera Essingeleden med buss i separata körfält utreddes under vintern 2012 i dialog mellan Trafikförvaltningen och Trafikverket i samband med planeringen av Förbifart Stockholm. Trafikförvaltningen bedömde då att Essingeleden är ett viktigare stråk för

kollektivtrafiken än Förbifarten. En busslinjeutredning genomfördes därför i syfte att ta reda på potentialen för resande med buss på Essingeleden.

Analyser gjordes av 17 olika busslinjer. Resultaten av analyserna ledde fram till ett slutligt linjepaket på 11 linjer. Nio av dessa linjer hade startpunkter i den södra delen av länet, framförallt i Stockholm söderort men även i Huddinge och Botkyrka. Övriga två linjer utgick från Sollentuna respektive Täby. Alla linjer utom en var enkelriktade och de antogs ha en turtäthet på mellan 5 och 10 min under högtrafiken.

Linjerna gav ett sammanlagt resande på ca 8 000 resor under högtrafik kl 6-9. Det var en kraftig övervikt av resenärer från den södra länsdelen till arbetsplatser i norr, då 90% gjorde en sådan resa. De stora målpunkterna för linjer från den södra delen av länet var Hagastaden och Stadshagen. I analyserna inrättades en ny hållplats på Essingeleden i höjd med Stadshagen. En separat studie har tagits fram som visar alternativa lägen för en hållplats där.

Busslinjerna möjliggör snabbare resor för många arbetspendlare mellan större bostadsområden och större arbetsplatsområden och de erbjuder en direkt resmöjlighet utan byte för många. Dessutom bidrar linjerna till en utökad kapacitet i kollektivtrafiken över Saltsjö-Mälarsnittet vilket medför en avlastning av övrig kollektivtrafik. Linjerna kan även vara ett bra alternativ för kollektivtrafikresenärer vid stopp i tågtrafiken genom innerstaden.

Kostnaderna för de 11 högtrafiklinjerna beräknades år 2012 uppgå till ca 73 mkr/år.

## **7.2 Förutsättningar 2016**

Tillsammans med WSP har Movea inom ramen för sitt uppdrag åt Trafikverket att studera biltrafikens effekter av en höjd trängselskatt, studerat effekterna av att omvandla ett bilkörfält i vardera riktningen på Essingeleden till kollektivtrafikkörfält. Resultatet visar entydigt att det uppstår mycket allvarliga konsekvenser för biltrafiken i Stockholms södra förorter vilket medför påtagligt längre bilköer och därmed stora tidsförluster för bilresenärerna. Samtidigt innebär det att många bilister väljer andra infarter vilket för med sig oönskade konsekvenser även för busstrafiken vid framförallt Liljeholms- och Skanstullsinfarterna.

- Slutsatsen är att avråda från att införa kollektivtrafikkörfält på Essingeleden enbart med anledning av att leden belastas med trängselskatt. Detta skulle medföra både kraftigt försämrad framkomlighet för all biltrafik i de södra förorterna och uppenbar risk för längre restider på befintlig busstrafik i området.

## 8 Förslag till kampanjer och informationsåtgärder

Trafikförvaltningen har ett mål om att öka kollektivtrafikandelen med 2,5 procentenheter till 2020. Det finns flera sätt att arbeta mot detta mål varav ett är beteendepåverkande åtgärder såsom informationskampanjer och möjlighet för resenärerna att prova på att resa med kollektivtrafiken. Dessa åtgärder är särskilt gynnsamma att genomföra vid en förbättring i kollektivtrafiken. Som erfarenheterna från bland annat trängselskatteförsöket 2006 visade påverkar även förändringar för andra färdmedel resenärernas val. Höjningen av trängselskatten 2016 innebär ett tillfälle då vanebilister kan ompröva sitt val av färdmedel. Om kampanjer och liknande åtgärder genomförs i samband med att trängselskatten förändras finns det därför god anledning att tro att dessa får högre effekt än om de skulle införas vid en annan tidpunkt.

### 8.1 Kampanjer och informationsarbete under 2015

För att ytterligare öka effekten av trängselskattens förändring föreslås ett förberedande arbete under 2015. Detta ska fokusera på att samordna kommunikationen och se till att den genomförs utifrån kundservicestrategin.

Trafikförvaltningen planerar flera aktiviteter under 2015 som syftar till att stärka förtroendet för SL, förbättra kundupplevelsen och få fler resenärer att välja SL. Ett tema som kommer att lyftas fram i kommunikationen under 2015 är Trafikförvaltningens bidrag till bättre miljö och klimat.

#### 8.1.1 *Kommunikationsplan baserad på identifierade behovsgrupper*

I arbetet med att ta fram en kundservicestrategi framkom tydligt behovet att på ett systematiskt sätt arbeta kunddrivet. Ett sätt att bidra till detta är att arbeta med behovsgrupper där man beskriver för vem kundupplevelserna i kollektivtrafiken ska skapas.

Behovsgrupper är en segmentering utifrån vilka behov och förväntningar kunderna har på kollektivtrafiken. Behovsgrupperna är situationsbaserade, dvs

samma person kan tillhöra olika behovsgrupper i olika situationer. Denne kan ha ett behov i vardagen men ett helt annat behov när den ställs inför en ny situation. Vilken behovsgrupp en person tillhör i en speciell situation påverkar även vilka krav och förväntningar denne har på servicen. Genom att identifiera behovsgrupper kan vi utveckla rätt saker till rätt kunder baserat på verkliga behov, vilket givetvis kan översättas till arbetet med att hitta rätt tjänster i samband med införandet av trängselskatter.



När trängselskatten höjs förväntas ett antal bilister välja att börja resa med kollektivtrafiken. De tillhör därmed gruppen "Undantagsåkare" då de är ovana att utnyttja kollektivtrafiken men däremot har de bra kännedom om sin specifika resa, d.v.s. destinationen de ska till. För att få Undantagsåkaren att resa kollektivt krävs låga trösklar för att välja kollektivtrafiken genom att enkelt förstå systemet och smidigt kunna genomföra sin resa.

I samband med införandet av trängselskatt ska vi därför identifiera erbjudanden som bidrar till att:

- ✓ Se kollektivtrafiken som ett attraktivt alternativ genom att tillgodose både praktiska och emotionella faktorer.
- ✓ Enkel och tillgänglig betalning för sällanåkare.
- ✓ Förstå trafikutbudet och enkelt planera sin resa.
- ✓ Leva upp till och överträffa förväntningar för att välja kollektivtrafiken igen.

Dessa erbjudanden föreslås bli översatta till faktiska kampanjer eller direkta erbjudanden i samverkan med Kommunikation.

#### 8.1.2 *Övergripande miljö/klimatkampanj senhösten 2015*

I december 2015 ska världens länder enas om en ny global överenskommelse för klimatet som ska gälla fram till 2020. Länders och organisationers ambitioner och åtaganden före klimattoppmötet kommer ligga till grund för förhandlingarna i Paris, varvid det kommer att vara stort fokus på de här frågorna. I samband med detta önskar Trafikförvaltningen visa befintliga och potentiella resenärer hur kollektivtrafiken bidrar. Ju fler som reser med kollektivtrafiken, desto mindre utsläpp totalt. T ex genom att lyfta fram våra utsläppsmål i form av utsläpp/resenär. Kampanjen kan även visa hur Trafikförvaltningen bidrar till utveckling, innovation och intelligenta lösningar (t ex elhybridbussar, biogasledningar etc.). Syftet med kampanjen är både att stärka förtroendet för SL bland befintliga resenärer och att öka medvetenheten hos potentiella resenärer (bilister) om fördelarna med att resa kollektivt. Kampanjen planeras till slutet av 2015 och kan samordnas med försäljningsaktiviteter riktade till företag.

- ➔ En övergripande miljö- och klimatkampanj ingår i Kommunikationsplanerade arbete för 2015.

#### 8.1.3 *Kommunicera nytt trafikutbud*

Under december 2015, dvs strax före förändringarna av trängselskatten, genomförs de årliga förändringarna i trafikutbudet. I samband med att det nya utbudet träder i kraft ska detta kommuniceras och marknadsföras. Denna gång bör kommunikationen vara kopplad till de förändringar i trafikutbudet som görs inför trängselskatteförändringen.

- Kommunikation och Trafikavdelningen tar fram underlag och plan för kommunikation av trafikutbudet i anslutning till att trängselskatten förändras. Detta inkluderas i Kommunikationsplanen och genomförs tillsammans med trafikoperatörerna.

#### 8.1.4 Prova-på-kampanj

Att låta vanebilister prova på att resa med kollektivtrafiken är en beprövad metod för att åstadkomma förändring i det dagliga resandet. En vanlig prova-på-period är två till fyra veckor då bilister som ansökt om att få delta reser gratis.

Ofta genomförs den här typen av kampanjer i samband med att ett företag arbetar med en grön resplan för att effektivisera företagets resande eller i samband med förbättringar i kollektivtrafiken då det finns potential att locka nya resenärer. Vid införandet av trängselskatten är det svårt att identifiera särskilda platser och det är ännu inte fastställt vilka förändringar i kollektivtrafikutbudet som genomförs med anledning av höjningen. Därför vore det i detta sammanhang lämpligare med en större kampanj riktad till samtliga bilister i länet men med särskilt fokus på de som passerar trängselskattesnittet och Essingeleden idag. En upphandling av kampanjen bör ske under 2015.

#### Tidigare resultat

Metoden är testad och visar liknande resultat i Stockholm, Göteborg och Malmö. Trafikförvaltningen har under 2013-2014 drivit och testat metoden. En av studierna gjordes inom ramen för Kista Commute-projektet som omfattade 839 bilister. Ytterligare prova-på-kampanjer har genomförts på andra stora arbetsplatser med motsvarande resultat. Uppföljning har skett på kort och lång sikt (ett år) och visar bestående effekter.

#### Intäkter och kostnader

En prova-på-kampanj av den här storleken behöver utredas vidare. De försök som genomförts visar på att de intäkter nya bilister genererar överstiger kostnaderna för försöken.

Västtrafik har i sina kampanjer skickat direktreklam till mellan 115 000 och 225 000 hushåll till en kostnad på omkring 4-4,5 mkr. Stöttande reklam i form av banners, annonser osv. har kostat cirka 3-4 mkr. Totalt uppgick därmed kostnaderna till ca 8 miljoner för en kampanj riktad till omkring 150 000 resenärer.

I de kampanjer som Västtrafik genomfört ledde det till att 5% av de som bilister som bearbetats blev bestående nya kunder vilket överensstämmer med resultatet från Kista Commute där 6% av bilisterna gick över helt till kollektivtrafiken. Cirka 25% av de som nås av en kampanj väljer att pröva. En kampanj riktad till 150 000 bilister skulle därmed kunna ge 37 500 provåkare och knappt 7 500-9 000 nya resenärer. Enligt tidigare resultat har de ett månatligt värde på ca 600 kr<sup>10</sup> vilket ger en potentiell intäktsökning på 4,5-5,4 mkr/månad.

Om kampanjen kostar 8 mkr innebär det att projektet har potential att ge intäkter motsvarande kostnaden inom två månader.

#### 8.1.5 Företagskampanj

Till den övergripande prova-på-kampanjen planerar Trafikförvaltningen en kampanj riktad till företag. Företagsförsäljning kommer i den riktade bearbetningen lyfta in trängselavgiften som ytterligare argument i försäljningen. Den ekonomiska besparingspotentialen kommer att bli tydligare och värdet av SL:s årsbiljett större i de jämförelser vi kommunicerar. Exempel på målgrupper i företagssegmentet är förmånsförmedlare, företag i närheten av bilpoolsbilar, kommuner, fastighetsägare och nyinflyttade företag.

Utöver målgruppsspecifika kampanjer kommer en övergripande kampanj med inriktning på företagsmarknaden att lyfta in trängselavgiften för att ytterligare peka på nyttan med ändrat resebeteende. Erfarenheter från 2014 visar att kampanjer genererar både ökat antal företagskunder samt ökade intäkter.

- ➔ Företagsförsäljning avser att under 2015 lyfta in trängselskatten i sina företagsinriktade kampanjer.

## 8.2 Åtgärder för att hantera ökat resande

Erfarenheter från 2006 då trängselskatten infördes gör att vi kan anta att det framförallt är i rusningstid som ökningen kommer att ske. Det krävs därför en rad olika åtgärder för att försöka undvika ytterligare trängsel. I kapitel 5 redovisas olika trafikrelaterade åtgärder. Därutöver finns möjlighet att genomföra andra insatser som leder i samma riktning.

---

<sup>10</sup> Trafikförvaltningen rapport ”Prova på 2013-2014”. Under utgivning



### 8.2.1 *Minska toppen i rusningstid – sprid ut resandet*

Ett sätt att minska trängseln i de tyngst belastade tågen är att informera om avgångar eller tider då tågen inte har lika många resenärer. En sådan informationskampanj bör göras redan under 2015 för att tågen redan ska vara mer jämnt belastade när trängselskatten höjs. Informationen ska avse de klockslag och avgångar som har flest/lägst antal resenärer, mest/minst ledig kapacitet eller lediga sittplatser. Informationen ska vara lättillgänglig och resenären ska kunna få den i förväg i samband med att man planerar sin resa.

MTR har såsom omnämns i avsnitt 5.1.2 gjort ett försök att minska trängseln under våren 2014, bl a genom ”smarta tidtabeller” som visar efterfrågan på olika avgångar. Stockholmståg har tagit fram en egen app, Pendelkollen, som talar om var det finns störst chans till sittplats. KTH har utvecklat en teknik för att hålla koll på beläggning med hjälp av beräkningar av hur många mobiltelefoner som finns i ett visst område i realtid. Det finns alltså kunskap att inhämta och SL borde kunna utveckla eller tillgängliggöra en tjänst som gör att en del resenärer väljer avgångar med mindre belastning.

Ytterligare ett sätt att arbeta med att sprida resandet är att arbeta med skolornas starttid på morgonen. Trafikförvaltningen har deltagit i ett sådant pilotprojekt i Tyresö kommun där olika starttid på olika skolor kombinerades med information och kampanjer samt prova-på-kort till de föräldrar som valde att resa kollektivt till arbetet efter att ha lämnat barnen på skolan.

- ➔ Trafikavdelningen i samarbete med Kommunikation föreslås att under 2015 utreda vilket tillvägagångssätt som är mest effektivt för att sprida resandet. Som ett resultat ska ett förslag tas fram till pilotstudie/projekt eller permanent arbetssätt för införande i linjeverksamheten. Förslaget ska inkludera mätmetod och uppföljning.

### 8.2.2 *Överföring av resor från kollektivtrafiken till gång och cykel*

Ytterligare ett sätt att frigöra kapacitet i systemet är att arbeta med att öka resandet med gång och cykel. Åtgärder som främjar cykel har även potential att öka kollektivtrafikresandet genom att kollektivtrafikens attraktivitet stärks när möjligheten till kombinationsresor ökar. Trafikförvaltningen arbetar utifrån den regionala cykelplanen med planering och åtgärder för cykelinfrastruktur tillsammans med Trafikverket och länets kommuner. Detta arbete har potential att kombineras med kampanjer för att öka resandet med cykel och till fots vilket kan ske i samband med höjningen av trängselskatten.

Tillsammans med andra aktörer, t ex Stockholms stad, Trafikverket och kommuner, bör Trafikförvaltningen studera sätt att få fler att välja gång eller cykel på korta sträckor, eller delar av sin resa, för att avlasta tunga stråk. Eftersom det innebär att resenärer behöver ändra sitt beteende bör insatser göras i god tid innan trängselskatten höjs. Liksom när det gäller att ändra människors resvanor från bil till kollektivtrafik är riktade kampanjer i form av prova-på-koncept effektivare än allmänna kampanjer. För den här åtgärden krävs därför en analys av målgrupp, potential och tillvägagångssätt.

### 8.2.3 *Infartsparkeringar*

Under sommaren 2014 gjordes ett arbete med inventering av infartsparkeringarna i länet, både Trafikförvaltningens och kommunernas. I samband med förändringen av trängselskatten är det viktigt att information om dessa tydliggörs på sl.se och att de är bättre skyltade än idag. Om det är möjligt skulle ett system som gör att det krävs Accesskort för att stå på parkeringsplatserna säkerställa att rätt personer står på platserna. För att ytterligare effektivisera användningen av parkeringsplatserna skulle ett arbete med analys och information om beläggningsgrad på infartsparkeringarna vara användbart för resenärerna.

- ➔ Under 2015 kommer Fastighetsutveckling att se över möjligheterna att lämna utökad information till infartsparkeringare och även se över möjligheterna att koppla Accesskortet till infartsparkering.

## 8.3 **Fortsättning och uppföljning**

Arbetet med beteendeförändringar kräver kontinuitet och uppföljning. En kampanj kan få långtidseffekter på resenärernas beteende men eftersom vi flyttar och byter arbetsplats och därmed byter vanor med jämna mellanrum finns det ett behov av ständig påverkan. Kampanjer i samband med trängselskatteförändringen behöver därför kombineras med en plan för det fortsatta arbetet och för uppföljning.

### 8.3.1 *Kommunicera förbättringar för kollektivtrafikens framkomlighet*

Trängselskatten innebär minskad trängsel i trafiken till och från samt inom centrala Stockholm. Därför kan det finnas möjlighet att bereda plats för kollektivtrafiken genom kollektivkörfält i vissa stråk, vilket beskrivs ovan. Den förbättring detta innebär för kollektivtrafiken är viktig för Trafikförvaltningens arbete men är även en förväntad förbättring som kan vara effektiv vid

kommunikationen framöver. Införandet av kollektivkörfält bör därför kombineras med en föremätning som kan följas upp efter trängselskattens införande.

- ➔ Inom ramen för det gemensamma trängselskatteprojektet med Trafikverket och Stockholms stad kommer före- och eftermätning av bussarnas framkomlighet i utpekade stråk att ske. Inom projektet är avsikten att de förväntade förbättringarna avseende kollektivtrafikens framkomlighet ska kommuniceras till länsinvånarna.

### 8.3.2 Samordning av kampanjer

Att göra en prova-på-kampanj av den storlek som föreslås bör följas upp av en medveten strategi med bearbetning av de målgrupper där det finns störst potential att påverka resandet. De mest intressanta målgrupperna är nyinflyttade samt arbetspendlare vid företag som medvetet strävar efter att påverka de anställdas resval. Under 2013 flyttade drygt 70 000 personer in i någon kommun i Stockholms län, varav ungefär hälften kom från övriga landet och hälften flyttade från en kommun inom länet. I samband med en flytt är människor som mest förändringsbenägna och har ännu inte skapat nya resvanor, vilket gör att potentialen att locka resenärer inom denna målgrupp är stor.

För att det fortsatta arbetet ska bli så effektivt som möjligt och motverka att personer omfattas av flera kampanjer krävs att detta beaktas vid insamlandet av uppgifter. En databas över testresenärerna behöver därför skapas. I arbetet med upplägget av prova-på-kampanjen i samband med trängselskatten är det således nödvändigt med en plan för fortsättning och uppföljning av sådana kampanjer.

## 9 Slutsatser

Förändringen i januari av trängselskatten som innebär en höjning av nuvarande skattesatser och även att skatt tas ut på Essingeleden, kommer att medföra en förhållandevis liten överströmning av bilister till SL-trafiken. Med hänsyn till att linjenätet anpassades redan 2005 till att trängselskatt tas ut i Stockholm behövs inte heller några linjeändringar. Smärre turtäthetsanpassningar kan dock bli aktuella att genomföra:

Strategisk Utveckling  
Planering

RAPPORT  
2015-01-29  
Version  
1.1

Ärende/Dok. id.  
SL 2014-1693  
Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

- Förstärkning av direktbusstrafiken över Liljeholms- och Danvikstullsinfarterna.
- Justering av pendeltågens insatståg.
- Eventuellt ytterligare tåg på Grön och Röd linje på tunnelbanan.

Trafikförvaltningen samarbetar med Stockholms stad och Trafikverket i syfte att utarbeta förslag till väg- och gatuåtgärder vid samtliga infarter till innerstaden som kan bidra till bättre bussframkomlighet och därmed göra direktbussarna mer attraktiva. Detta arbete ska vara klart till mars 2015. I detta samarbete ingår att studera möjligheterna att ombilda ett bilkörfält över Johanneshovsbron till ett kollektivtrafikkörfält.

En ny tvärbusslinje mellan Lidingö och Danderyds sjukhus skulle kunna avlasta Röda linjen. Trafikförvaltningen föreslår samråda med Keolis om att en sådan linje startas.

I uppdraget har ingått att studera möjligheten att inrätta busskörfält på Essingeleden. Analyser har visat att det leder till stora negativa konsekvenser för all trafik så länge som Förbifarten inte är byggd.

Det faktum att bilister förorsakas en ytterligare pålaga innebär ”ett gyllene tillfälle” att öka SL:s marknadsandel. Därför kommer de kundkampanjer som planeras under 2015 att anpassas avseende tid och utformning till trängselskattens förändring.

Kostnaderna för att inrätta förstärkning av busstrafiken inom nuvarande produktionsavtal uppskattas till 4,8 – 5,6 mkr/år. Därutöver tillkommer behov av trafik inom ramen för de nyare trafikavtalen där trafikoperatörerna inte ersätts för mer produktion. I spårtrafiken föreslås i första hand åtgärder för en kostnad på 0,5 mkr/år och uppåt beroende på lösning. Skulle alternativen med fler tåg i tunnelbanan genomföras skulle merkostnaderna för dessa tåg uppgå till som mest till 15 mkr/år.

Intäktpotentialen uppskattas till som högst till 19,8 mkr/år om samtliga 3 000 övervunna bilister skulle resa 11 månader om året med kollektivtrafiken. Till denna potential ska läggas de nya intäkter som skulle bli följden av att en prova-på-kampanj.