

Handläggare
Sofia Regnell
Telefon: 08-50809021**Till**
Kungsholmens stadsdelsnämnd
2025-04-24

Kollektivtrafikplan för stadens gator

Svar på remiss från kommunstyrelsen, dnr KS 2025/327

Förvaltningens förslag till beslut

Kungsholmens stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Sammanfattning

Syftet med kollektivtrafikplanen är att fastställa en långsiktig inriktning för kollektivtrafikens förutsättningar på stadens vägar och gator. Planen ska vara ett planeringsunderlag för hela staden i framför allt trafikplanering, fysisk planering och stadsutveckling, men även i andra berörda verksamhetsområden. Stockholms stad har stora möjligheter att påverka kollektivtrafikens attraktivitet i dessa miljöer i sin roll som väghållare. Samtidigt är det Region Stockholm som har huvudansvaret för att planera, finansiera och organisera kollektivtrafiken i regionen som en helhet.

Förvaltningen ser positivt på framtagandet av stadens kollektivtrafikplan, bland annat utifrån det omfattande stadsbyggande som sker i Stockholm, som innebär en tätare och mer funktionsblandad stad. Detta ställer högre krav på att det skapas nya möjligheter för en ny typ av mobilitet, där gång, cykel och kollektiva transportmedel behöver prioriteras. En kapacitetsstark och effektiv kollektivtrafik är också en förutsättning för att staden ska kunna nå sina miljömål.

Bakgrund

Kungsholmens stadsdelsnämnd har mottagit en remiss av Kollektivtrafikplan för stadens gator, för yttrande till kommunstyrelsen senast den 29 april 2025.

Ärendet

Stockholm är en utpräglad kollektivtrafikstad och varje dag kliver över två miljoner resenärer på bussar, spårvagnar, pendeltåg och tunnelbana i staden. Kollektivtrafiken knyter samman Stockholm och gör det möjligt för stadens invånare att resa på lika villkor oavsett förutsättningar.

Staden fortsätter att växa och har som mål att bygga 140 000 nya bostäder mellan år 2010 och 2030, varav merparten är planerade i söderort och västerort. Även regionen växer vilket kommer att öka antalet resor till, från och genom staden. En tätare stad och fler potentiella resenärer skapar bättre förutsättningar för en kapacitetsstark kollektivtrafik. Samtidigt kommer stadens vägar och gator att behöva transportera fler människor och mer gods på samma yta. För att klara av detta behöver fler människor välja yteffektiva transportslag: gång, cykel och kollektivtrafik.

Kollektivtrafiken har här en nyckelroll, och särskilt för de längre resorna. Den är inte bara yteffektiv utan även klimatsmart med låg miljöpåverkan och bättre för trafiksäkerheten. Människor som reser kollektivt rör också mer på sig i vardagen. När det är enkelt att byta mellan olika transportslag och fler reser tillsammans minskar trängseln på gatorna och utrymme frigörs istället för andra funktioner i staden. Kollektivtrafiken gör det därför inte bara möjligt att resa utan bidrar även till att skapa en attraktiv stad. Människorna i kollektivtrafiken genererar liv i staden och gör platser både trygga och levande.

Syfte och avgränsning

Syftet med kollektivtrafikplanen är att fastställa en långsiktig inriktning för kollektivtrafikens förutsättningar på stadens vägar och gator. Planen ska vara ett planeringsunderlag för hela staden i framför allt trafikplanering, fysisk planering och stadsutveckling, men även i andra berörda verksamhetsområden. Stockholms stad har stora möjligheter att påverka kollektivtrafikens attraktivitet i dessa miljöer i sin roll som väghållare. Samtidigt är det Region Stockholm som har huvudansvaret för att planera, finansiera och organisera kollektivtrafiken i regionen som en helhet.

Kollektivtrafiken i regionen utgör en helhet där Trafikverket och regionens övriga kommuner har rådighet över vägar och gator utanför staden. För att skapa en attraktiv kollektivtrafik behöver staden samverka med dessa aktörer samt Region Stockholm.

Kollektivtrafikplanen ska användas för planering av både befintliga och nya vägar och gator. Den pekar ut de viktigaste stråken i väg- och gatunätet för buss- och spårvägslinjer. Planen sätter också mål

för kollektivtrafiken inom stadens ansvarsområde. Kollektivtrafikplanen fokuserar på vägar och gator och behandlar därför inte utveckling av bytespunkter eller depåer för kollektivtrafik. Den behandlar inte heller kollektivtrafik på vatten eller ytor för pendeltåg och tunnelbana.

Stadens prioriterade kollektivtrafiknät och bytespunkter
Prioriterade och gena kollektivtrafikstråk ska bidra till att sammanlänka stadens delar ännu mer och ge kollektivtrafikens resenärer konkurrenskraftiga och pålitliga restider. Tillsammans med trafikförvaltningen har staden identifierat de viktigaste stråken i väg- och gatunätet för buss- och spårvägslinjer. Stadens bytespunkter har också pekats ut och klassificerats.

Prioriterat kollektivtrafiknät

Det prioriterade kollektivtrafiknätet innehåller de kollektivtrafikstråk som är viktigast, både nu och i framtiden. Eftersom nätet är framåtblickande är stråk som idag trafikeras av stombussar som kommer att flyttas inte utpekade. Nätet utgår utifrån dagens kunskap om den framtida kollektivtrafiken och beslutade investeringar.

Det prioriterade kollektivtrafiknätet är en viktig utgångspunkt i stadens planering. För att möjliggöra en långsiktig planering och investeringar i stråk och hållplatser ska nätet ligga fast. Samtidigt kan vissa stråk få en anpassad och genare dragning i samband med att stadsbyggnadsprojekt skapar bättre förutsättningar. Det finns två nivåer av prioriterade kollektivtrafikstråk: primära och sekundära stråk.

Kartor över det utpekade kollektivtrafiknätet i sin helhet samt bytespunkter finns i remissunderlaget.

Primära stråk

De primära stråken utgörs av framtidens stomnät och övriga stråk med högt buss- och spårvagnsresande. Här behöver kollektivtrafiken få ett eget utrymme när så är möjligt, eller prioriteras på andra sätt. Målsättningen är att resenärerna ska få mer attraktiva och pålitliga restider. Eftersom det är många människor som rör sig till och från kollektivtrafiken i de primära stråken är det viktigt med åtgärder för förbättrad trafiksäkerhet, tillgänglighet och trygghet längs med stråken. Åtgärderna ska genomföras så att kollektivtrafiken upplevs som attraktiv sett till ett ”hela resan”-perspektiv.

Sekundära stråk

De sekundära stråken utgörs av stråk som har ett medelhögt buss- och spårvagnsresande eller som har potential att få det. Vissa

sekundära stråk har färre resenärer, men är ändå utpekade i områden som saknar annan kollektivtrafik.

Strategiska kopplingar

Utöver de primära och sekundära stråken finns det ett antal utpekade strategiska kopplingar som staden anser är intressanta att utveckla i samband med bebyggelseutveckling eller vid omvandling av gaturum. De strategiska kopplingarna är schematiskt utpekade, men sträckningarna är inte detaljstuderade. Kopplingarna visar en potential till ökad genhet och minskade barriärer. Länkarna kan utformas med genomfart endast för gång, cykel och kollektivtrafik för att stärka det hållbara resandets konkurrenskraft.

Övrigt busslinjenät

Kollektivtrafiken trafikerar även andra vägar och gator. Det innefattar det övriga busslinjenätet, nattbusstrafik, ersättningstrafik och omledningstrafik. På dessa gator är det viktigt att bibehålla möjligheten att kunna trafikera med buss.

Bytespunkter

Staden och trafikförvaltningen har pekat ut och kategoriserat bytespunkterna i Stockholms stad. Kategoriseringen är baserad på hur många resande som använder bytespunkterna idag och hur viktiga de är för det regionala resandet. Syftet är att tydliggöra de olika bytespunkters storlek och deras funktion i staden idag. Samtidig växer staden och kollektivtrafiksystemet utvecklas. Ett större antal resenärer ökar trycket på bytespunkterna i staden och många av dem behöver utvecklas. Bytespunkter är komplexa platser med många inblandade aktörer. För att kunna öka bytespunkternas attraktivitet och effektivitet behöver staden tillsammans med andra aktörer ta fram nya arbetssätt.

Bytespunkterna i staden har delats in i fyra olika kategorier:

Mycket stor bytespunkt

En mycket stor bytespunkt har ett mycket stort antal resenärer. Bytespunkten innehåller en bussterminal och spårtrafik samt har trafik som trafikerar fler kommuner än Stockholms stad. En mycket stor bytespunkt är främst av regional betydelse men är även viktiga för det lokala resandet. Stadens mycket stora bytespunkter är: Stockholms central, Slussen, Odenplan, Stockholms östra, Fridhemsplan, Liljeholmen och Gullmarsplan.

Stor bytespunkt

En stor bytespunkt har ett stort antal resenärer. Dessa bytespunkter innehåller bussterminal och spårtrafik. Stora bytespunkter är oftast av regional betydelse och viktiga för det lokala resandet.

Stadens stora bytespunkter är: Kista, Spånga, Vällingby, Brommaplan, Alvik, Universitet, Ropsten, Stockholms södra, Årstaberg, Älvsjö, Skärholmen och Farsta.
Framtida stora bytespunkter är: Johannelund, Hagaplan och Solvalla.

Mellanstor bytespunkt

En mellanstor bytespunkt har ett mindre antal resenärer. De flesta av dessa bytespunkter innehåller en bussterminal och spårtrafik. Mellanstora bytespunkter är främst av lokal betydelse, även om det också förekommer regional trafik. Stadens mellanstora bytespunkter är: Akalla, Rinkeby, Telefonplan, Fruängen, Högdalen, Hökarängen, Farsta strand, Norra Sköndal, Skarpnäck, Bredäng, Tensta, Skanstull, Hornstull, Sankt Eriksplan, Kungsträdgården, Medborgarplatsen och Västerbroplan.

Liten bytespunkt

En liten bytespunkt har färre resenärer än övriga bytespunkter. De består oftast av en busshållplats som trafikeras av flera busslinjer eller av en busshållplats med byte till en spårstation. Det finns många små bytespunkter inom staden.

Mål för kollektivtrafiken i Stockholms stad

Staden har sju mål för att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft och fortsätta utveckla den som ett centralt element på stadens vägar och gator. Stadens mål utgår ifrån stadens förutsättningar och formella ansvar för väg- och gatunätet. Målen syftar till att ge en riktning för utvecklingen av kollektivtrafiken på stadens vägar och gator. De representerar de viktigaste frågorna att arbeta med för att skapa en attraktiv kollektivtrafik.

Bebyggelseutvecklingen ska stärka kollektivtrafikresandet i prioriterade stråk och bytespunkter

Staden ska fortsätta att växa i samklang med kollektivtrafiken. Resenärerna ska enkelt kunna välja de kollektiva transportslagen för att dessa finns inom gångavstånd från bostäder, arbetsplatser och fritidsaktiviteter i staden.

Restidernas pålitlighet ska öka i de prioriterade stråken i innerstaden

I innerstaden är tillgängligheten till kollektivtrafik ofta hög. Likaså är trafikmiljön komplex och det är inte alltid det finns mer utrymme att tillgå för utveckling av stadens vägar och gator. Ambitionen är att hitta lösningar som möjliggör kortare restider, och samtidigt fokusera på att minska variationen i restid. Resenärerna ska alltid kunna lita på att kollektivtrafiken kommer på utsatt tid och att restiden inte blir längre än förväntat.

Restiderna ska minska i de prioriterade stråken i söderort och västerort

I söder- och västerort finns potential för kortare restider. Utbudet av kollektivtrafik är generellt lägre och avståndet till hållplatserna är längre. Likaså innefattar resorna här ofta längre sträckor. Det medför att en kortare restid i fordonet kan minska restiden för hela resan markant. Kollektivtrafiken blir då ett mer attraktivt val.

Tryggheten ska öka vid hållplatser längs de prioriterade kollektivtrafikstråken

Åtgärder för ökad trygghet är viktiga för att fler ska välja kollektivtrafiken. Dessa kan ske både i direkt anslutning till hållplatserna och som en del i stadsutvecklingen för att skapa mer levande stadsmiljöer och befolkade platser intill kollektivtrafiken.

Kollektivtrafikens bidrag till attraktiva stadsmiljöer ska utvecklas genom medveten, tydlig och sammanhållen gestaltning i stadens olika delar

Kollektivtrafiken på stadens vägar och gator ska bidra till en attraktiv stadsmiljö och inte upplevas som en barriär eller ett förfulande inslag. För att uppnå detta behövs stadsmiljön få en tydlig utformning och gestaltning som främjar stadens attraktivitet samtidigt som den tillgodoser kollektivtrafikens behov.

Gånganslutningar till hållplatser längs de prioriterade kollektivtrafikstråken ska vara gena och attraktiva

Ny bebyggelse ska anpassas för att skapa gena och attraktiva stråk till hållplatser i det prioriterade nätet. Stråken ska också vara väl skötta med hög nivå av drift och underhåll. Likaså ska anslutande passager vara tillgängliga och trafiksäkra för att möjliggöra en trygg och säker väg till hållplatser och bytespunkter.

Antalet resenärer i de prioriterade kollektivtrafikstråken ska öka, i synnerhet i söderort och västerort

Behovet av att resa inom staden är stort och kommer att öka i takt med befolkningstillväxten. Det finns potential för ett ökat resande med kollektivtrafiken i hela staden, och särskilt i söder- och västerort. Denna potential ska tillvaratas.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av avdelningen för stadsutveckling. Stadsdelsnämndens pensionärsråd, rådet för funktionshinderfrågor samt förvaltningsgruppen har beretts möjlighet att lämna sina synpunkter i ärendet och eventuella synpunkter från dem återfinns i respektive protokoll.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Förvaltningen ser positivt på framtagandet av stadens kollektivtrafikplan, bland annat utifrån det omfattande

stadsbyggande som sker i Stockholm, som innebär en tätare och mer funktionsblandad stad. Detta ställer högre krav på att det skapas nya möjligheter för en ny typ av mobilitet, där gång, cykel och kollektiva transportmedel behöver prioriteras. En kapacitetsstark och effektiv kollektivtrafik är också en förutsättning för att staden ska kunna nå sina miljömål.

Förvaltningen är exempelvis positiv till att Västerbroplan pekas ut som viktig bytespunkt i planen. Västerbroplan är idag strategiskt viktig för kollektivtrafiken där flera busslinjer möts. I takt med att staden växer kommer antalet resenärer öka och det finns utvecklingsbehov för att öka platsens attraktivitet och effektivitet.

Förvaltningen är också positiv till att Hantverkargatan pekas ut som primärt stråk i planen. Detta innebär bland annat målsättningen att resenärer på denna sträcka ska få mer attraktiva och pålitliga restider genom åtgärder som förbättrad trafiksäkerhet, tillgänglighet och trygghet längs med stråket. Sträckan har uppmärksammats i diskussionen om den tidigare nedläggningen av Busslinje 54, vilket bland annat försvårat för deltagare att ta sig till träffpunkten för äldre vid Bolindersplan från andra delar av Kungsholmen. Trafikförvaltningen har presenterat en lösning där busslinje 65 förlängs från centralen till Kungsholmstorg. Detta kräver dock att staden genomför åtgärder på Kungsholmstorg så att bussen kan vända där.

Ann-Christine Hansson
Stadsdelsdirektör
Kungsholmens
stadsdelsförvaltning

Karin Ekrin
Avdelningschef
Kungsholmens
stadsdelsförvaltning

Bilagor

1. Kollektivtrafikplan för stadens gator

Attesterat av

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

Namn	Datum
Ann-Christine Hansson, Stadsdelsdirektör	2025-04-08
Karin Ekrin, Avdelningschef	2025-04-08