

Trafikförvaltningen  
SU

PM  
2021-05-18  
Version 0.1

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Handläggare  
Astrid Hathorn Buhre

# **Dokumentation kodning jämförelsealternativ och utredningsalternativ Kollektivtrafikplan 2050**

**Region Stockholm**  
Trafikförvaltningen  
105 73 Stockholm

Leveransadress:  
Lindhagensgatan 100  
Godsmottagningen  
112 51 Stockholm

Telefon: 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)

*Besök oss: Lindhagensgatan 100. Kommunikationer: Stadshagen/Thorildsplan*

Trafikförvaltningen  
SU

PM  
2021-05-18  
Version

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

## Versionshantering

---

Version	Datum	Fastställd av	Kommentarer
	2021-06-11	Astrid Hathorn Buhre, SU Plan	Dokumentation JAO och jämförelse mot RUFs
	2021-03-04	Anna Enström, WSP	Komplettering UA KTP
	2021-05-18	Zafeira Gkioulou, SU Analys	Justering UA KTP

## 1. Bakgrund & syfte

---

Inom arbetet med RUFSS 2050 (Regional utvecklingsplan för Stockholm 2050) har en modell tagits fram med kollektivtrafikutbudet 2030 och 2050 samt en efterfrågematris<sup>1</sup>. Utbudet i RUFSS 2050 förutsätter investeringar som ännu inte är beslutade och finansierade. I arbetet med Kollektivtrafikplan 2050 har behov uppkommit att ta fram ett jämförelsealternativ (JAO) där enbart beslutade och finansierade åtgärder inkluderas för att effekterna av olika framtida förändringar ska gå att utvärdera på ett likvärdigt sätt.

I arbetet med Kollektivtrafikplan 2050 togs även fram ytterligare utredningsalternativ i syfte att studera åtgärder som bidrar till att nå mål som är satta i RUFSS 2050 och i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Åtgärderna togs fram utifrån Kollektivtrafikplanens bristanalyser där även styrmedel<sup>2</sup> enligt RUFSS 2050 ingår. De utvalda åtgärderna ledde till framtagningen av två utredningsalternativ, UA KTP 2030 och UA KTP 2050. De senare bör därmed ses som en konkretisering av tidigare framtagna RUFSS modellerna.

Syftet med PM:et är att redovisa den kodade trafikeringen i samtliga Kollektivtrafikplanens trafikeringsscenario (JAO 2030, JAO 2050, UA KTP 2030, UA KTP 2050).

---

<sup>1</sup> PM RUFSS-kodning av Emme- och visumnät, WSP 2017-09-15

<sup>2</sup> [RUFSS 2050 strukturanalyser](#), avsnitt 3

## 2. Metod

---

Arbetet har utgått ifrån trafikförvaltningens modell för nuläget:

- Nunät\_2014\_181015 (Modellen speglar dagens utbud och inkluderar åtgärder efter år 2014 så som exempelvis citybanan)

Nulägesmodellen har sedan kodats upp med de åtgärder som är beslutade och finansierade till 2030 respektive 2050 samt anpassningar som följer med finansierade åtgärder, exempelvis lokalbusslinjerna i anslutning till en ny station.

För att identifiera vilka åtgärder som ska kodas in har en genomgång av utbudet genomförts tillsammans med buss- och spårstrateger.

Grundarbetet av kodning har genomförts av Trivector (Karna Zerne och Luke Hobbs) samt kompletterats av WSP (Olivier Canella). Deltagande på avstämning av busstrafiken: Astrid Buhre (busstrateg), Mikael Eriksson (busstrateg), Mark Kesper (busstrateg vik) och Gerasimos Loutos (trafikanalytiker).

Deltagande på avstämning av spårtrafiken: Carl Silfverhielm (Spårtrafikstrateg)

Deltagande på avstämning av båttrafik: Sonny Österman (Sjötrafikstrateg).

### *Komplettering februari-maj 2021*

Avsnitt som redovisar kodningen i UA KTP 2030 respektive UA KTP 2050 har lagts till av WSP (Anna Enström) under februari 2021. Dessa avsnitt granskades och redigerades utifrån tidigare framtagna utredningar<sup>3</sup>. Denna version fastställdes sen av Zafeira Gkioulou (trafikanalytiker) i samråd med Ola Karlsson (PL Kollektivtrafikplan 2050) och Carl Silfverhielm (spårtrafikstrateg) under maj 2021.

Observera att trafikförvaltningen har under tiden uppdaterat sina resandeprognoser<sup>4</sup> utifrån Trafikverkets Basprognos 2020. Detta gör att de

---

<sup>3</sup> [Kollektivtrafikförsörjning av Norra Djurgårdsstaden](#) och [En Bättre Sits](#)

<sup>4</sup> [PM Trafikförvaltningens resandeprognoser med basår 2017](#)

Trafikförvaltningen  
SU

PM  
2021-05-18  
Version

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

gällande förändringar i Kollektivtrafikplanens trafikeringsscenario (UA KTP 2030 och UA KTP 2050) inte har bearbetats i de publicerade prognoss scenarierna, utan de kommer att hanteras i kommande versioner av trafikprognoser.

### 3. Kodning

---

#### 3.1 JAO 2030

##### *Buss 2030*

Justeringar i busslinjenätet har gjorts utifrån större förändringar som är beslutade och finansierande, främst kopplat till spår- eller väginvesteringar.

Följande åtgärder har kodats in för buss 2030:

1. Stombusslinje 6
2. Stombusslinje 5
3. Busslinjer i Nacka/Värmdö
4. Busslinjer i Vega
5. Busslinjer i Kista
6. Stombusslinje 1 – 4
7. Förbifartslinjer
8. Stombusslinje på Arningeleden
9. Stombusslinje mellan Upplands Väsby och Arninge
10. Busslinjer i Hagastaden
11. Nya hållplatser vid Arninge resecentrum
12. Stombusslinje på Tvärförbindelse Södertörn
13. Busseffektivisering längs Ostkustbanan
14. Del av bussändringar TF20
15. Övrigt justeringar

*Nedan följer en kort beskrivning av vad som justerats i respektive punkt. Detaljerad dokumentation av kodning finns i excelbilaga Kodning JAO under filen Ändringar JA2030\_BUSS.*

##### *Stombusslinje 6*

Stombusslinje 6 har ersatt linje 73 och förlängts till Vällingby via S:t Eriksplan, Torsplan, Karolinska och Industrivägen, Solna och Sundbyberg. Turtäthet 8 - 9 min.

##### *Stombusslinje 5*

Stombusslinje 5 har ersatt linje 77. Turtäthet 8 min som tidigare linje 77.

##### *Stombusslinje 1 – 4*

De befintliga stombusslinjerna i innerstaden har justerats enligt *Stomnätsplan för Stockholms län 2014*, se bild nedan.

Följande justeringar har gjorts:

- 1: Linjesträckning justerad, Radiohuset istället för Frihamnen
- 2: Linjesträckning justerad, Södersjukhuset & Vanadisvägen istället för Sofia & Norrtull
- 3: Linjesträckning justerad, Moa Martinsson & Barnängen istället för Södersjukhuset & Vanadisvägen
- 4: Linjesträckning justerad, Frihamnen istället för Radiohuset

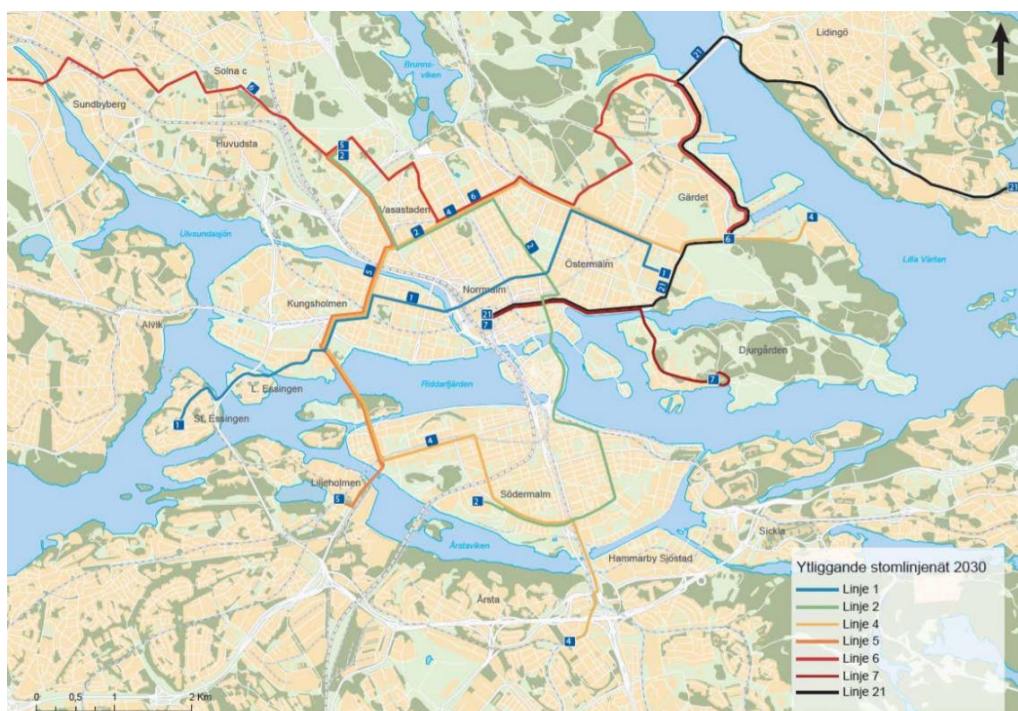


Bild 3-1 Stombusslinjenät i innerstaden enligt Stomnätsplan för Stockholms län 2014.

### Busslinjer i Kista

Den nya grenen av tvärbanan till Kista och Helenelund medför anpassningar av busstrafiken i Kista. Förändringar har kodats utifrån analyser i utredningen Kistagrenen – Bussutredning Nordväst med viss justering i samråd med busstrateg.

Följande justeringar har gjorts:

- 110: Tas bort
- 112: Ersätter 110 genom Johannesfred
- 155: Kortas av, kvarvarande sträcka Kista- Akalla



Trafikförvaltningen  
SU

PM  
2021-05-18  
Version

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

- 504: Kortas av, kvarvarande sträcka Sundbyberg station - Rinkeby
- 518: Kortas av, kvarvarande sträcka Vällingby- Barkarby station
- 523: Kortas av till, kvarvarande sträcka Sollentuna – Helenelund

### Busslinjer i Nacka/Värmdö

Den nya tunnelbanegrenen till Nacka medför anpassningar av busstrafiken i Nacka/Värmdö. Förändringar har kodats enligt Framtida busslinjenät i *Utvecklad strukturplan för Nacka stad*, se bild nedan.

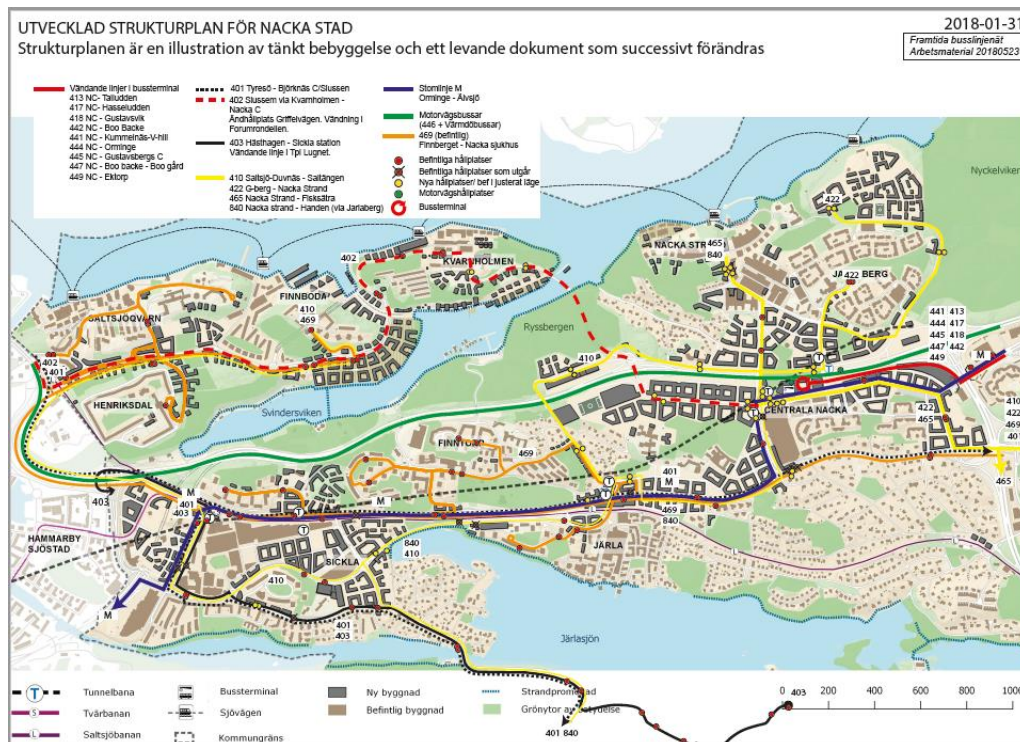


Bild 3-2 Busslinjenätet i Nacka enligt Framtida busslinjenät i Utvecklad strukturplan för Nacka stad.

### Busslinjer i Vega

Den nya pendeltågsstationen Vega medför anpassningar av busstrafiken i området. Förändringar har kodats enligt uppdatering av jämförelsescenario i *Trafikanalys Gullmarsplan under byggtid, kompletterande analyser*, se bild nedan.



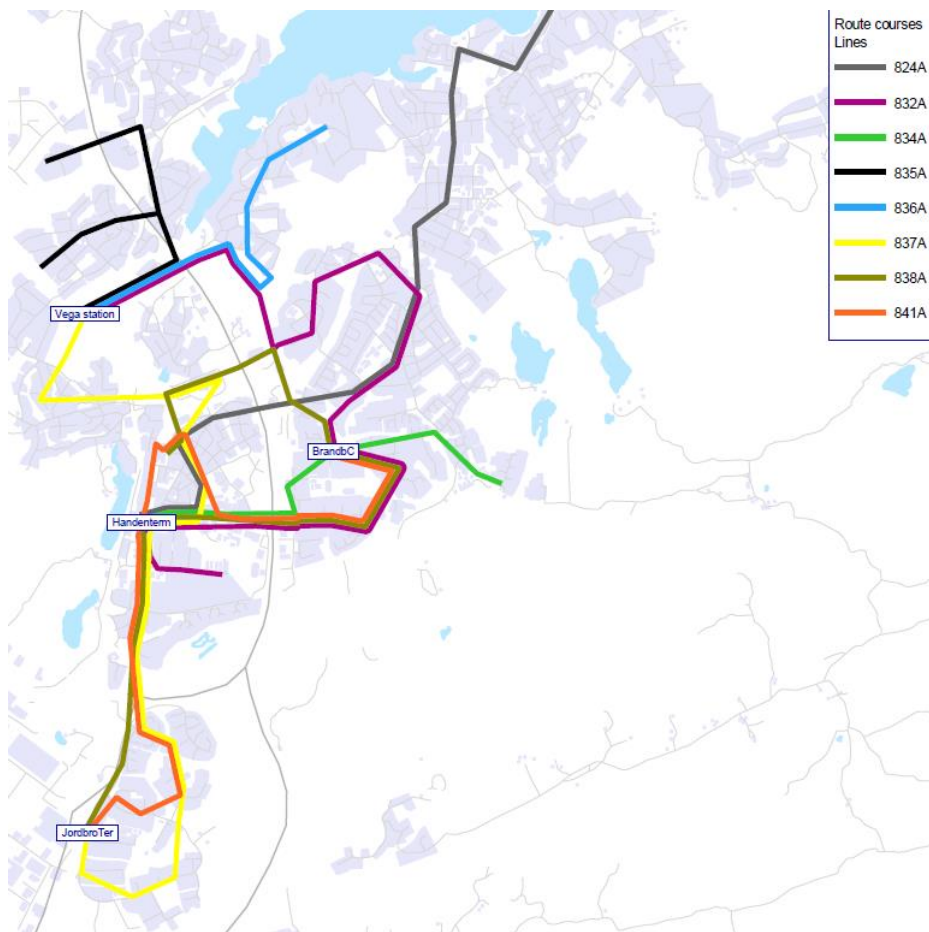


Bild 3-3 Busslinjenätet i Vega enligt uppdatering av jämförelsescenario i Trafikanalys Gullmarsplan under byggtid, kompletterande analyser.

### Förbifartslinjer

Förbifarten förväntas vara klar till 2030 och ska trafikeras med busstrafik. Den trafik som planeras på förbifarten är bland annat stombusslinje J. Det utbyggda stombussnätet är ännu inte helt finansierat varpå en förkortad variant av stombusslinjen kodas in samt två direktlinjer:

- 912: Direktlinje, Norsborg – Kungens kurva/Skärholmen - Kista (ej upp på Lovön)
- 91X: Direktlinje, Norsborg - Kungens kurva/Skärholmen - Ekerö -Skärvik
- STOMJ1 & STOMJ2: Stomlinje, Kungens kurva - Skärholmen - (FB) - Lovön (FB)- Johannelund (FB) - Akalla - Hanstavägen - Turebergsleden - Sollentuna C

Trafikförvaltningen  
SU

PM  
2021-05-18  
Version

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

### *Stombusslinje på Arningeleden*

Det utbyggda stombussnätet är ännu inte helt finansierat, en förkortad variant av stombusslinje J kodas in på Arningeleden mellan Arninge och Barkarby station:

- STOMJ3 & STOMJ4: Roslags Näsby trafikplats - Täby C - Norrortsleden - Sollentuna - Kista (E18) - Barkarby station
- 178 förkortas på Sträckan Mörby station – Kista C

### *Stombusslinje mellan Upplands Väsby*

Det utbyggda stombussnätet är ännu inte helt finansierat, en förkortad variant av stombusslinje H kodas in mellan Arninge och Upplands Väsby:

- STOMH1 & STOMH2: Arninge – Vallentuna - Upplands Väsby

### *Busslinjer i Hagastaden*

Exploateringen av området Hagastaden medför anpassningar av busstrafiken i området.

Följande justeringar har gjorts:

- 57: Förlängd till Prostvägen
- 67: Hlp mellan Odenplan & Frösunled Ö borttagna, körtid minskas med 20s/hl
- 506: Dragits om via Solna Kyrka, Karolinska sjukhuset, Karolinska Institutet
- 507: Dragits om Industrivägen, Thorax/Karolinska vägen, Karolinska Institutet
- 508: Förlängd till Karolinska Institutet via Norra Bostadsö
- 607: Förlängd till Karolinska Institutet via Norra Bostadsö
- 561: Förlängd till Karolinska Institutet via Haga Södra

### *Ny hållplats vid Arninge resecentrum*

Alla linjerna som åker förbi Arninge på E18 samt Vaxholm busslinjerna får ett stopp vid Arninge nytt resecentrum.

### *Stombusslinje på Tvärförbindelse Södertörn*

Följande justeringar har gjorts:

- 865: förkortas till Huddinge centrum, 30 min trafik
- STOM J5: Handen – Huddinge sjukhus med 22 minuter restid och 10 minuter turtäthet

Trafikförvaltningen  
SU

PM  
2021-05-18  
Version

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

### *Busseffektivisering för anpassning till Roslagsbanans utbyggnad*

Följande justeringar har gjorts:

- 608: läggs ner
- 624C och 628C läggs ner
- 680 förkortas till Danderyds sjukhus

### *Busseffektivisering längs Ostkustbanan*

Följande justeringar har gjorts:

- 516: ny slutstation vid Östra station istället för Sergels Torg
- 526: ny slutstation Solna C istället för Karolinska sjukhuset
- 565/565X: ny slutstation Kista C istället för Sergels Torg

### *Del av bussändringar TF20*

Följande justeringar har gjorts:

- 607: förkortat till Sollentuna station
- 612: ny linje Arninge-Norrortsleden-Kista
- 803: ny linje Tyresö-Älvsjö-Telefonplan 30 min trafik

### *Övrigt justeringar*

Följande justeringar har gjorts:

- 118: förlängt till Solna station via Arenastaden
- 551 läggs ner
- 233 läggs ner
- 755 läggs ner
- 883 läggs ner
- 884 läggs ner

*Spår 2030*

Justeringar i spårnätet har gjorts utifrån en uppdaterad version av *Beslut kring trafikering av spårbunden trafik*. Aktualitetsprövningen och uppdatering av dokumentet gjordes i maj 2019.

Trafikupplägget för spår som presenteras i detta kapitel utgår ifrån de investeringar som är beslutade och bedömningen baseras på följande förhållningsätt:

- Utvecklingsinvesteringar: Fattade beslut och beslut som har finansiering för utveckling av systemen tas med
- Viktmakthållande: Systemen antas vidmakthållas till nuvarande förmåga. I vissa fall finns planerade ersättningsinvesteringar. I andra fall saknas detta. Rent finansiellt tenderar utgifterna för vidmakthållande inkl. ersättningsinvesteringar vara större än utgifterna för utvecklingsinvesteringar
- Effektiviseringar: När större systempåverkande investeringar görs finns möjlighet att effektivisera och optimera på såväl helhetsnivå som delsystemsnivå. På framförallt bussidan finns ett par större effektiviseringsmöjligheter kopplade till spårinvesteringar som bör tillvaratas. Nedan följer några exempel på större effektiviseringsmöjligheter
  - Nordostsektorns busstrafik matar till Roslagsbanan längre ut i stället för till tunnelbanans vid Danderyds sjukhus, Tekniska Högskolan/Humlegården, i samband med Roslagsbanans förlängning till City
  - Nackabuss matar till tunnelbanan istället för till Slussen i samband med tunnelbanans utbyggnad till Nacka C.
  - Direktbusstrafiken kan ses över i samband med en utvecklad pendeltågstrafik
- Markanvändningen utgår från RUFs och antas vara konstant oavsett kollektivtrafik. I själva verket är det tveksamt om vissa stadsutvecklingsområden kan tillkomma utan medföljande satsning på kollektivtrafiken. Det gäller ffa Norra Djurgårdsstaden.
- I begreppet beslutad och finansierad trafik ingår inte antagandet att hantera och möta efterfrågan. Det är ett problematiskt antagande eftersom kollektivtrafikens resenärer sällan har ett val. Människor kommer även fortsättningsvis vilja ta sig till arbete och utbildning. Många arbeten är plats- och tidsbundna och har ej möjlighet till att anpassa arbetet till

kapacitetsutnyttjandet i kollektivtrafiksystemet. I många fall tvingar brister i biltrafikkapacitet resenärer till kollektivtrafiken. De resenärerna kommer inte att försvinna utan de kommer att trängas i kollektivtrafiken. Blir trängseln för hög förlängs uppehållstiderna vilket minskar kollektivtrafikens förmåga att transportera resenärer. I en sådan kaotisk situation kommer politiskt tryck uppstå på kollektivtrafikmyndigheten att lösa problemet. I de fall kollektivtrafikförsörjning uteblir i vissa relationer kommer följande mekanismer att inträffa

- Arbetsmarknadsregionen kommer att krympa vilket leder till rekryteringsproblem för näringslivet och sammanhållningsproblem för medborgarna i regionen
  - Områden utan kollektivtrafikförsörjningen kommer inte att byggas
  - Biltrafikandelen kommer att öka vilket skapar trängselproblem i bilnätet som i sin tur leder till minskad arbetsmarknadsregion
- För resandet i den centrala delen av kollektivtrafiksystemet finns stora överströmningseffekter mellan de olika trafiksystemen som behöver beaktas.
    - Det betyder att om en önskvärd förstärkning av någon delsystem i kollektivtrafiken utebli kommer de andra delsystemen påverkas negativt genom att allvarlig kapacitetsbrist uppstår. Kostnaden för att hantera den allvarliga kapacitetsbristen i det mottagande kollektivtrafiksystemet kan vara betydligt större än kostnadsbesparingen av den uteblivna kapacitetsförstärkningen i ett annat delsystem. Den här sortens överväganden behöver särskilt beaktas då tunnelbanan jämförs med ökad framkomlighet och medelhastighet för ytttrafiken.
    - Förutom den sortens samverkan mellan olika delsystem är kapacitetssituationen i bytestpunkterna avgörande för att förstå systemeffekterna. Generellt antas kortare bytestider i prognosmodellen än vad ostörda gångflöden uppvisar. Tas hänsyn till trängsel förlängs bytestiderna ytterligare vilket har stor påverkan på hur resandet ser ut.
  - I en del fall handlar en utebliven satsning på kollektivtrafiken om att en restidsvinst ej uppnås. Förutom onyttan för prognosticerade resenärer minskas kollektivtrafikens och regionen attraktivitet av den sortens uteblivna satsningar. När restiden kortas minskar arbetsmarknadsregionen vilket drabbar näringslivet och medborgarna. De mer perifera delarnas tillgänglighet drabbas vilket minskar den regiondelens utvecklingsförutsättningar.

Följande åtgärder har kodats in för spår 2030:

1. Ny tunnelbana till Nacka och Barkarby
2. Uppdatera röda tunnelbanelinjer
3. Ny tunnelbana till Arenastaden
4. Uppdatera gröna tunnelbanelinjer
5. Ny pendeltågstation i Vega
6. Uppdatera pendeltågens trafikupplägg
7. Uppdatera Roslagsbanans trafikupplägg
8. Ny gren på tvärbanan, Kistagrenen
9. Uppdatera Tvärbanans trafikupplägg
10. Uppdatera Lidingöbanans trafikupplägg
11. Ny Roslagsbanan station i Arninge
12. Ny regionaltågsstation i Barkarby
13. Uppdatera Sundbyberg station uppgång (kopplat till överdäckning)

Nedan följer en kort beskrivning av utbudet som kodats in för respektive trafikslag. Detaljerad dokumentation av kodning finns i bilaga *Kodning JAO* under fliken *Ändringar JA2030\_SPÅR*.

#### Tunnelbana

Tunnelbanans utbud baseras på beslutade och finansierade åtgärder samt gällande planeringsinriktning för fordonsköp. Se utbud som kodats in i tabell nedan.

*Tabell 3-1 Tunnelbanans utbud 2030 utifrån beslutade och finansierande åtgärder.*

Linje	Ändhållplats	Ändhållplats	Turtäthet
13	Norsborg	Ropsten	4,5min
17	Hässelby	Skarpnäck	5min
18	Åkeshov	Farsta strand	5min
19	Hjulsta	Hagsätra	5min
20	Barkarby	Nacka	5min
24	Mörby C	Fruängen	4,5min
27	Arenastaden	Gullmarsplan	10min

#### Tvärbanan

Tvärbanans utbud baseras på beslutade och finansierade åtgärder samt gällande planeringsinriktning för fordonsköp. Se utbud som kodats in i tabell nedan.

*Tabell 3-2 Tvärbanans utbud 2030 utifrån beslutade och finansierande åtgärder.*

30	Sickla	Solna	6min
31	Årstaberg	Helenelund	6min

Trafikförvaltningen  
SUPM  
2021-05-18  
Version

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

### *Roslagbanan*

Roslagsbanans utbud baseras på beslutade och finansierade åtgärder samt gällande planeringsinriktning för fordonsköp. Se utbud som kodats in i tabell nedan.

*Tabell 3-3 Roslagsbanans utbud 2030 utifrån beslutade och finansierade åtgärder.*

Linje	Ändhållplats	Ändhållplats	Turtäthet	
51X	Stockholm Östra	Kårsta	30min	Snabbtåg
51X	Stockholm Östra	Lindholmen	30min	Snabbtåg
51	Stockholm Östra	Ormsta	15min	
52X	Stockholm Östra	Österskär	15min	Snabbtåg
52	Stockholm Östra	Åkersberga	15min	
53	Stockholm Östra	Näsbypark	15min	

### *Nockebybanan*

Inga investeringar planeras på Nockebybanan. Se utbud som kodats in i tabell nedan.

*Tabell 3-4 Nockebybanans utbud 2030.*

Linje	Ändhållplats	Ändhållplats	Turtäthet
12	Alvik	Nockeby	6min

### *Spårväg city och Lidingöbanan*

Spårväg city och Lidingöbanans utbud baseras på beslutade och finansierade åtgärder samt gällande planeringsinriktning för fordonsköp. Se utbud som kodats in i tabell nedan.

*Tabell 3-5 Spårväg city och Lidingöbanans utbud 2030*

Linje	Ändhållplats	Ändhållplats	Turtäthet
7	T-centralen	Waldermarsudde	6min
21G	Ropsten	Gåshaga Brygga	10min
21A	Ropsten	Aga	10min

### *Saltsjöbanan*

Saltsjöbanans utbud baseras på beslutade och finansierade åtgärder samt gällande planeringsinriktning för fordonsköp. Se utbud som kodats in i tabell nedan.



Trafikförvaltningen  
SU

PM  
2021-05-18  
Version

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Tabell 3-6 Saltsjöbanans utbud 2030.*

Linje	Ändhållplats	Ändhållplats	Turtäthet
58	Slussen	Saltsjöbaden	12min
59	Igelboda	Solsidan	12min

### *Pendeltåget*

Pendeltågets utbud baseras på beslutade och finansierade åtgärder samt gällande planeringsinriktning för fordonsköp. Se utbud som kodats in i tabell nedan.

*Tabell 3-7 Pendeltågets utbud 2030.*

Linje	Ändhållplats	Ändhållplats	Turtäthet
40	Södertälje C	Uppsala C	30min
40	Södertälje C	Upplands Väsby	30min
41	Tumba	Märsta	30min
41	Södertälje C	Märsta	30min
43	Bålsta	Västerhaninge	30min
43	Kungsängen	Västerhaninge	30min
43X	Nynäshamn	Kallhäll	30min
44	Bro	Tumba	30min
48	Södertälje C	Gnesta	30min

### *Båt 2030*

Dagens pendelbåtlinjer finns inte i nulägesmodell.

Följande komplettering har gjorts i 2030-nät:

- Linje 80 Nybroplan–Djurgården–Västra Sicklaön–Nacka strand–Lidingö–Frihamnen–Ropsten–Tranholmen–Storholmen–Lidingö
- Linje 89 Ekerö (Tappström)–Kungshättan–Ekensberg–Lilla Essingen–Klara Mälarstrand

Två nya pendelbåtlinjer har beslutats att börja trafikera på test under perioden 2020–2024 och har antagit finnas kvar år 2030:

- Linje 81 Ålstäket–Norra Lagnö–Koviksudde–Riset–Slussen–Strömkajen
- Linje 82 Strömkajen–Slussen–Nacka Strand–Hasseludden–Gåshaga–Vaxholm–Rindö Västra–Norra Tynningö–Ramsö–Grenadjärsbryggan

### 3.2 UA KTP 2030

#### *Allmänna trimningsåtgärder*

- **SL-taxa** införs på regionalstågen
- **Ökad kapacitet i fordonen - längre fordon**
  - Stombuss från 18 meter till 21 meter
  - Pendeltåg från 214 meter till 240 meter
  - Lidingöbanan från 40 meter till 60 meter
  - Tunnelbana från C20 till C30
- **Ökat utbud "där systemet tillåter"**
  - Minst 5-minuterstrafik på stombussar i maxtimme
  - Övriga bussar får ökat turtäthet behov finns
  - Nytt pendeltågsupplägg: från 16 till 20 turer per timme vid Citybanan
  - Regionaltåg: ökad trafikering och ny station Upplands Väsby.
- **Minskad restid i fordon**
  - Stombussarna – Antar målhastighet och hållplatsavstånd enligt *Stomnätsplan för Stockholms län 2014*.
  - Tvärbanan – Anta tidsbesparing, totalt 6 min från ändhållplats till ändhållplats mot dagens tidtabell
  - Pendeltåg -2,5 min per ben jämfört med dagens tidtabell
  - Lidingöbanan 20 min restid Gåshaga brygga – Ropsten

Trafikförvaltningen  
SU

PM  
2021-05-18  
Version

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

### Spårväg

Lidingöbanan och Spårväg City kopplas ihop via Norra Djurgårdsstaden.

På Tvärbanan antas en tidsbesparing motsvarande totalt 6 min mot dagens tidtabell.

Antar uppsnabbad restid (Gåshaga brygga till Ropsten på 20 min).

Turtäthet för spårväg (Tvärbanan, Nockebybanan, Spårväg City samt Lidingöbanan) anges i Tabell 8.

*Tabell 8. Utbud spårväg UA 2030.*

Linje	Ändhållplats	Ändhållplats	Turtäthet UA30 (fm)	Praktisk kapacitet (fm) 35% ståplatser
30	Sickla	Solna	6 min	2400
31	Mårtensdal	Helenelund	6 min	2400
12	Alvik	Nockeby	6 min	1200
7*	T-centralen	Waldemarsudde	10 min	1600
8*	T-centralen	Loudden	10 min	1600
21A*	T-centralen	AGA	10 min	1600
21G*	T-centralen	Gåshaga brygga	10 min	1600

\*Olika kombinationer av turtäthet och kapacitet har studerats inom NDS-utredning

Trafikförvaltningen  
SU

PM  
2021-05-18  
Version

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

### *Tunnelbana*

I Tabell 9 redovisas den trafikering som kodats för tunnelbanan i UA 2030.

*Tabell 9. Utbud tunnelbana UA 2030.*

<b>Linje</b>	<b>Ändhållplats</b>	<b>Ändhållplats</b>	<b>Turtäthet UA30 (fm)</b>	<b>Praktisk kapacitet (fm) 40% ståplatser*</b>
13	Norsborg	Ropsten	12 min	3400
13	Skärholmen	Ropsten	12 min	3400
14	Fruängen	Ropsten	12 min	3400
17	Hässelby	Skarpnäck	5 min	8000
18	Åkeshov	Farsta strand	5 min	8000
19	Hjulsta	Hagsätra	5 min	8000
20	Barkarby	Nacka	5 min	8000
23	Mörby C	Skärholmen	12 min	3400
23	Mörby C	Norsborg	12 min	3400
24	Mörby C	Fruängen	12 min	3400
27	Arenastaden	Gullmarsplan	10 min	4000

\*Samtliga linjer trafikeras med två stycken C30 under maxtimme

### *Lokalbanor*

Inga förändringar av Roslagsbanan eller Saltsjöbanan jämfört med JAO.

Trafikförvaltningen  
SU

PM  
2021-05-18  
Version

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

### *Pendeltåg*

Nytt trafikeringsupplägg: Ökat utbud från 16 till 20 turer per timme vid Citybanan.

Trimning restid -2,5 min per ben jämfört med dagens tidtabell.

Tabell 10 redovisar trafikeringen i pendeltågssystemet i UA 2030.

*Tabell 10. Utbud pendeltåg UA 2030.*

Linje	Ändhållplats	Ändhållplats	Turtäthet 2030 UA	Praktisk kapacitet (fm) 20% av ståplatser
40	Södertälje C	Uppsala	15 min	4400
41	Märsta	Södertälje C	15 min	4400
41S	Sollentuna	Tumba	15 min	4400
43	Bålsta	Västerhaninge	15 min	4400
43X <sup>5</sup>	Kallhäll	Nynäshamn	30 min	2200
43 XB <sup>6</sup>	Kallhäll	Nynäshamn	30 min	2200
48	Gnesta	Södertälje C	30 min	2200

\*Samtliga linjer trafikeras med 240m låga tåg

### *Regionaltåg*

Ny regionaltågstation Upplands Väsby.

Tabell 11 redovisar trafikeringen i regionaltågsnätet i UA 2030.

*Tabell 11. Utbud regionaltåg UA 2030.*

Linjesträckning	Turtäthet 2030 UA (fm)	Praktisk kapacitet (fm) 20% av ståplatser
Hallsberg-Arboga-Eskilstuna-Stockholm-Uppsala	60 min	420
Eskilstuna-Stockholm-Arlanda-Uppsala	30 min	840
Gävle-Tierp-Uppsala	30 min	840
Hallsberg-Gnesta-Stockholm	60 min	420
Katrineholm-Västerås-Uppsala	30 min	840
Nyköping-Vagnhärad-Stockholm	30 min	840
Uppsala-Knivsta-Stockholm	15 min	1680

<sup>5</sup> 43X hoppar över stopp i Trångsund, Skogås, Vega och Jordbro.

<sup>6</sup> 43XB hoppar över stopp i Krigslida, Hemfosa och Segersång.

Trafikförvaltningen  
SU

PM  
2021-05-18  
Version

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Västerås-Bålsta-Stockholm	15 min	1680
Hallsberg-Västerås-Stockholm	60 min	420
Gävle-Tierp-Uppsala-Arlanda-Stockholm– Södertälje- (-Norrköping-Linköping)	60 min	420

\*För detaljerad trafikering, se utredning En Bättre Sits

### Buss

Följande objektslista beskriver de förändringar av busstrafiken som ligger i UA 2030 jämfört med JAO 2030:

*Tabell 12. Förändringar i busstrafiken i UA 2030 jämfört med JAO 2030.*

Objekt	Turtäthet FM UA 2030
Uträtning av linje K, Vällingby-Spånga – Rinkeby – Kista (enligt <i>Stomnätsplan för Stockholms län 2014</i> )	5 min
Stomlinje 6 förlängs till Rudboda via Lidingö centrum	5 min
Ny busslinje 915 mellan Ekerö – Barkarby	7.5 min
Tvärgående stombusstrafik Tyresö – Älvsjö -Telefonplan (803)	10 min
Tvärgående stombusstrafik Tyresö – Handen (förlängning Stomlinje J)	5 min
Förlängd stomlinje 5 (Liljeholmen-Östberga via Årstaberg Årstafältet)	8 min
Stombuss till Värmdö, tre svansar: Hemmesta, Brunn, Gustavsberg	10 min per linje
Stombuss Sigtuna – Märsta - Arlanda – Norrtälje	10 min
Resterande del av linje H, Barkarby – Kallhäll – Upplands Väsby	5 min
Snabba upp koppling Sollentuna – Danderyd (linje 607)	15 min
Förlängning av linje E till Hässelby via Lövestavägen	5 min
Stombuss Från Geneta/Ronna –Södertälje – Norra Botkyrka (Hallunda) – Kungens kurva/Skärholmen - Liljeholmen	10 min
Stombuss Nykvarn - Geneta/Ronna –Södertälje (Stomlinje O)	10 min
Ny stombuss 739 Tumba – Norra Botkyrka – Masmo - Kungens kurva – Skärholmen (via Hågebyleden)	10 min
Förbättrad 172 enligt <i>Stomnätsplan för Stockholms län 2014</i> (på Glömstavägen)	8 min
Essingeledsbuss 146, 149, 150, 154 + ny hpl Kungsholmen	10-15 min per linje
Buss Arninge – Kista, (ny linje 612) + förlängd till Arninge station.	15 min
Linje J Roslags Näsby trafikplats - Täby C - Kista istället för Arninge	5 min
Ny buss 174 Danderyd – Spånga via Enköpingsvägen (Madendalen)	5 min
Stombussar från Norrtälje till City	5 min
Stombussar från Norrtälje och Vaxholm till Karolinska via Solna	10-15 min per linje
Ny stombuss 672 Danderyds sjukhus-Loudden via Frihamnen	3 min

Trafikförvaltningen  
SU

PM  
2021-05-18  
Version

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Tyresöstombussar till Karolinska via City	5 min
Stombuss Rimbo – Arninge (linje 639) Xbuss	15 min
Buss 173 Skärholmen-Älvsjö-Gullmarsplan	10 min
Buss 420-444 till Gullmarsplan-Slakthus	5 min per linje

### *Båt*

- Direktförbindelse Tappström – Klaramälarstrand, 15-minuterstrafik
- Snabbare båtförbindelse Vaxholm – Strömkajen, 15-minuterstrafik



### 3.3 JA0 2050

#### Spår 2050

Justeringar i spårnätet har gjorts utifrån en uppdaterad version av *Beslut kring trafikering av spårbunden trafik*. Aktualitetsprövningen och uppdatering av dokumentet gjordes i maj 2019.

Trafikupplägget för spår som presenteras i detta kapitel utgår ifrån de investeringar som är beslutade och bedömningen baseras på följande förhållningsätt:

- Utvecklingsinvesteringar: Fattade beslut och beslut som har finansiering för utveckling av systemen tas med
- Viktmakthållande: Systemen antas vidmakthållas till nuvarande förmåga. I vissa fall finns planerade ersättningsinvesteringar. I andra fall saknas detta. Rent finansiellt tenderar utgifterna för vidmakthållande inkl. ersättningsinvesteringar vara större än utgifterna för utvecklingsinvesteringar
- Effektiviseringar: När större systempåverkande investeringar görs finns möjlighet att effektivisera och optimera på såväl helhetsnivå som delsystemsnivå. På framförallt bussidan finns ett par större effektiviseringsmöjligheter kopplade till spårinvesteringar som bör tillvaratas. Nedan följer några exempel på större effektiviseringsmöjligheter
  - Nordostsektorns busstrafik matar till Roslagsbanan längre ut i stället för till tunnelbanans vid Danderyds sjukhus, Tekniska Högskolan/Humlegården, i samband med Roslagsbanans förlängning till City
  - Nackabuss matar till tunnelbanan istället för till Slussen i samband med tunnelbanans utbyggnad till Nacka C.
  - Direktbusstrafiken kan ses över i samband med en utvecklad pendeltågstrafik
- Markanvändningen utgår från RUFS och antas vara konstant oavsett kollektivtrafik. I själva verket är det osäkert om vissa stadsutvecklingsområden kan tillkomma utan medföljande satsning på kollektivtrafiken. Det gäller ffa Norra Djurgårdsstaden.
- I begreppet beslutad och finansierad trafik ingår inte antagandet att hantera och möta efterfrågan. Det är ett problematiskt antagande eftersom kollektivtrafikens resenärer sällan har ett val. Människor kommer även fortsättningsvis vilja ta sig till arbete och utbildning. Många arbeten är

plats- och tidsbundna och har ej möjlighet till att anpassa arbetet till kapacitetsutnyttjandet i kollektivtrafiksystemet. I många fall tvingar brister i biltrafikkapacitet resenärer till kollektivtrafiken. De resenärerna kommer inte att försvinna utan de kommer att trängas i kollektivtrafiken. Blir trängseln för hög förlängs uppehållstiderna vilket minskar kollektivtrafikens förmåga att transportera resenärer. I en sådan kaotisk situation kommer politiskt tryck uppstå på kollektivtrafikmyndigheten att lösa problemet. I de fall kollektivtrafikförsörjning uteblir i vissa relationer kommer följande mekanismer att inträffa

- Arbetsmarknadsregionen kommer att krympa vilket leder till rekryteringsproblem för näringslivet och sammanhållningsproblem för medborgarna i regionen
  - Områden utan kollektivtrafikförsörjningen kommer inte att byggas
  - Biltrafikandelen kommer att öka vilket skapar trängselproblem i bilnätet som i sin tur leder till minskad arbetsmarknadsregion
- För resandet i den centrala delen av kollektivtrafiksystemet finns stora överströmningseffekter mellan de olika trafiksystemen som behöver beaktas.
    - Det betyder att om en önskvärd förstärkning av något delsystem i kollektivtrafiken utebli kommer de andra delsystemen påverkas negativt genom att allvarlig kapacitetsbrist uppstår. Kostnaden för att hantera den allvarliga kapacitetsbristen i det mottagande kollektivtrafiksystemet kan vara betydligt större än kostnadsbesparingen av den uteblivna kapacitetsförstärkningen i ett annat delsystem. Den här sortens överväganden behöver särskilt beaktas då tunnelbanan jämförs med ökad framkomlighet och medelhastighet för yttrafiken.
    - Förutom den sortens samverkan mellan olika delsystem är kapacitetssituationen i bytestpunkterna avgörande för att förstå systemeffekterna. Generellt antas kortare bytestider i prognosmodellen än vad ostörda gångflöden uppvisar. Tas hänsyn till trängsel förlängs bytestiderna ytterligare vilket har stor påverkan på hur resandet ser ut.
  - I en del fall handlar en utebliven satsning på kollektivtrafiken om att en restidsvinst ej uppnås. Förutom onyttan för prognosticerade resenärer minskar kollektivtrafikens och regionen attraktivitet av den sortens uteblivna satsningar. När restiden kortas minskar arbetsmarknadsregionen vilket drabbar näringslivet och medborgarna. De mer perifera delarnas tillgänglighet drabbas vilket minskar den regiondelens utvecklingsförutsättningar.

Följande åtgärder har kodats in för spår 2050:

1. Tunnelbanan, Fridhemsplan – Älvsjö & Fridhemsplan – Skärholmen
2. Spårväg syd, Flemingsberg - Älvsjö
3. Roslagsbanan in till city

Nedan följer en sammanfattande beskrivning av utbudet som kodats in för respektive trafikslag. Detaljerad dokumentation av kodning finns i bilaga Kodning JAO under fliken *Ändringar JA2050\_SPÅR*.

### Tunnelbana

Tunnelbanans utbud baseras på beslutade och finansierade åtgärder samt gällande planeringsinriktning för fordonsköp. Se utbud som kodats in i tabell nedan.

Tabell 3-13 Tunnelbanans utbud 2050.

Linje	Ändhållplats	Ändhållplats	Turtäthet
13	Norsborg	Ropsten	5min
17	Hässelby	Skarpnäck	5min
18	Åkeshov	Farsta strand	5min
19	Hjulsta	Hagsätra	5min
20	Barkarby	Nacka	5min
24	Mörby C	Fruängen	5min
27	Arenastaden	Gullmarsplan	10min
15	Fridhemsplan	Skärholmen	5min
16	Fridhemsplan	Älvsjö	5min

### Tvärbanan

Tvärbanans utbud baseras på beslutade och finansierade åtgärder samt gällande planeringsinriktning för fordonsköp. Se utbud som kodats in i tabell nedan.

Tabell 3-14 Tvärbanans utbud 2050.

Linje	Ändhållplats	Ändhållplats	Turtäthet
30	Sickla	Solna	6min
31	Årstaberget	Helenelund	6min
34	Flemingsberg	Älvsjö	7,5min

### Roslagsbanan

Roslagsbanans utbud baseras på beslutade och finansierade åtgärder samt gällande planeringsinriktning för fordonsköp. Se utbud som kodats in i tabell nedan.

Trafikförvaltningen  
SU

PM  
2021-05-18  
Version

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

*Tabell 3-15 Roslagsbanans utbud 2050.*

Linje	Ändhållplats	Ändhållplats	Turtäthet	
51X	Stockholm City	Kårsta	30min	Snabbtåg
51X	Stockholm City	Lindholmen	30min	Snabbtåg
51	Stockholm City	Ormsta	15min	
52X	Stockholm City	Österskär	15min	Snabbtåg
53	Stockholm City	Näsbypark	15min	
52S	Stockholm City	Åkersberga	15min	Snabbtåg
52D	Stockholm City	Viggbyholm	15min	

#### *Nockebybanan*

Utbudet är samma som för år 2030, se utbud i Tabell 3-4 Nockebybanans utbud 2030.

#### *Spårväg city och Lidingöbanan*

Utbudet är samma som för år 2030, se utbud Tabell 3-5 Spårväg city och Lidingöbanans utbud 2030.

#### *Saltsjöbanan*

Utbudet är samma som för år 2030, se utbud Tabell 3-6 Saltsjöbanans utbud 2030.

#### *Pendeltåget*

Utbudet är samma som för år 2030, se utbud Tabell 3-7 Pendeltågets utbud 2030.

#### *Buss 2050*

##### *Busseffektivisering kopplat till Roslagsbanan till city*

Ett nytt busslinjenät i nordost planeras enligt principen att Roslagsbanans omland, efter utbyggnaden, i högre grad kan matas till Roslagsbanan istället för till tunnelbanan vid Danderyds sjukhus. Följande huvudsakliga förändringar har implementerat för busslinjer utmed Roslagsbanan:

- Förstärkningsturerna på linje 40X mellan Odenplan och Universitetet löper parallellt med Roslagsbanan och kan läggas ned.
- Turtätheten på linje 605 mellan Lansen och Täby C samt mellan Lansen och Danderyds sjukhus utökas från 20 till 15 minuter för att anpassas till Roslagsbanans turtäthet.
- Linje 609 läggs ned.
- Linje 610 förkortas till Täby C

Trafikförvaltningen  
SU

PM  
2021-05-18  
Version

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

- Linje 618 läggs ned.
- Linje 624 och 628 läggs ned. Linjerna ersätts med en linje som försörjer Stava och matar resenärer till Roslagsbanan i Arninge. Trafiken på linje 633 mellan Margretelund och Åkersberga station utökas också och anpassas till Roslagsbanans turtäthet.
- Linje 625 förkortas till Arninge.

*Busseffektivisering sydväst (kopplat till Spårväg Syd och tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan)*

Tunnelbanan Älvsjö – Fridhemsplan tar, tillsammans med Spårväg syd, helt eller delvis över vissa busslinjers funktion. Kombinationen av de båda spårinvesteringarna ger möjlighet till justeringar av busstrafikeringen i sydväst. Nedan presenteras de större justeringar i sydväst som har implementerat:

- Linje 134 läggs ned.
- Linje 153 läggs ned.
- Linje 163 förkortas till Bredängs tunnelbanestation.
- Linje 168 turtätheten reduceras från 10 till 20 minuter i högtrafik.
- Linje 173 förkortas till Älvsjö station. En variant av linje 173 trafikerar Fruängen – Skärholmen i 30-minuterstrafik.
- Linje 740 tas bort på sträckan Huddinge – Masmo.

Trafikförvaltningen  
SU

PM  
2021-05-18  
Version

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

### 3.2 UA KTP 2050

#### *Allmänna trimningsåtgärder*

Samma som i UA 2030, se sida 17.

#### *Spårväg*

Samma förändringar som i UA 2030, dvs en sammankoppling av Spårväg City och Lidingöbanan.

Därutöver görs även följande förändringar:

- Stombusslinjerna 4, 5 och 6 görs om till innerstadsspårväg
- Spårväg Syd förlängs från Älvsjö till Globen och kopplas till Tvärbanan (Stomlinje Söderort). Kopplar till framtida sträckning för 173
- Tvärbanan förlängs Solna station-Bergshamra-Danderyds sjukhus. Tvärbanestationerna Sundbyberg C och Solna BP slås ihop.
- Tvärbanan förlängs från Sicka till Nacka C
- Sammankoppling mellan tvärbanans Kistagrenen och Sundbyberg C
- Förlängning av tvärbanans Kistagren Kista – Helenelund – Täby

*Tabell 16. Utbud spårväg UA 2050.*

Linje	Ändhållplats	Ändhållplats	Turtäthet UA2050 (fm)	Praktisk kapacitet (fm) 35% ståplatser
4	Gullmarsplan	Radiohuset	6 min	2400
5	Årstaberg	Danderyd	6 min	2400
7	T-centralen	Waldemarsudde	10 min	1600
8	T-centralen	Loudden	10 min	1600
12	Alvik	Nockeby	6 min	1700
21	T-centralen	Gåshaga brygga	10 min	1600
21B	T-centralen	Aga	10 min	1600
30	Mårtensdal	Danderyd	6 min	2400
31	Mårtensdal	Helenelund	6 min	2400
6spv <sup>7</sup>	Ropsten	Sundbyberg	6 min	2400
32	Täby	Solna station via Sunbyberg	6 min	2400
34A	Nacka C	Älvsjö	6 min	2400
34B	Nacka C	Flemingsberg	6 min	2400

<sup>7</sup> Via Karolinska, Odenplan och Ropsten enligt samma sträckning som dagens stombusslinje 6.

Trafikförvaltningen  
SU

PM  
2021-05-18  
Version

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

### *Tunnelbana*

Förlängning av grön linje 17 från Skarpnäck till Sköndal.

*Tabell 17. Utbud tunnelbana UA 2050.*

<b>Linje</b>	<b>Ändhållplats</b>	<b>Ändhållplats</b>	<b>Turtäthet UA50 (fm)</b>	<b>Praktisk kapacitet (fm) 40% ståplatser*</b>
13	Norsborg	Ropsten	10 min	4300
17	Hässelby	Sköndal	5 min	8700
15	Fridhemsplan	Skärholmen	5 min	8700
16	Fridhemsplan	Älvsjö	5 min	8700
18	Åkeshov	Farsta	5 min	8700
19	Hjulsta	Hagsätra	5 min	8700
20	Barkarby	Nacka	5 min	8700
24	Mörby C	Fruängen	10 min	4300
27	Arenastaden	Gullmarsplan	10 min	4300
23	Mörby C	Skärholmen	10 min	4300
23	Mörby C	Norsborg	10 min	4300
13	Skärholmen	Ropsten	10 min	4300
14	Fruängen	Ropsten	10 min	4300

\*Samtliga linjer trafikeras med två stycken ommöblerade C30 under maxtimme



Trafikförvaltningen  
SU

PM  
2021-05-18  
Version

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

### *Lokalbanor (Roslagsbanan och Saltsjöbanan)*

Tre förändringar ingår i UA 2050

- Ny gren på Roslagsbanan från Ormsta till Arlanda
- Roslagsbanans Kårstagren förlängs till Rimbo
- Tiominuterstrafik på Saltsjöbanan

Utbudet i pendeltågsnätet i UA 2050 redovisas i Tabell 18.

*Tabell 18. Utbud Roslagsbanan samt Saltsjöbanan i UA 2050.*

<b>Linje</b>	<b>Ändhållplats</b>	<b>Ändhållplats</b>	<b>Turtäthet UA 2050 (fm)</b>	<b>Praktisk kapacitet (fm) 28% ståplatser</b>
RB 51	Stockholm City	Arlanda	15 min	2400
RB 51X	Stockholm City	Rimbo	30 min	1200
RB 51X skip-stop <sup>8</sup>	Stockholm City	Rimbo	30 min	1200
RB 52D	Stockholm City	Viggbyholm	15 min	2400
RB 52S	Stockholm City	Åkersberga	15 min	2400
RB 52X	Stockholm City	Österskär	15 min	2400
RB 53	Stockholm City	Näsbyark	15 min	1600
SB25	Saltsjöbaden	Slussen	10 min	3100
SB26	Igelboda	Solsidan	10 min	1000

<sup>8</sup> Hoppar över stopp i Rö, Ekskogen och Frösunda.

Trafikförvaltningen  
SU

PM  
2021-05-18  
Version

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

### Pendeltåg

Utbudet i pendeltågsnätet i UA 2050 redovisas i Tabell 19.

Tabell 19. Utbud pendeltåg UA 2050.

Linje	Ändhållplats	Ändhållplats	Turtäthet UA 2050 (fm)	Praktisk kapacitet (fm) 20% av ståplatser
40	Södertälje C	Uppsala	15 min	4400
41	Märsta	Södertälje C	15 min	4400
41X	Sollentuna	Tumba	15 min	4400
43	Bålsta	Västerhaninge	15 min	4400
43	Kungsängen	Västerhaninge	15 min	4400
43X <sup>9</sup>	Kallhäll	Nynäshamn	30 min	2200
43XB <sup>10</sup>	Kallhäll	Nynäshamn	30 min	2200
47	Strängnäs	Södertälje C	30 min	2200
48	Gnesta	Södertälje C	30 min	2200
49	Vagnhärad	Södertälje C	30 min	2200

### Regionaltåg

Nytt stopp för regionaltåg i Upplands Väsby.

Ny regionpendel Södertälje C – Uppsala med stopp i Södertälje Syd, Flemingsberg, Älvsjö, Stockholm C, Solna station, Helenelund, Upplands Väsby, Märsta och Knivsta.

Tabell 20. Utbud regionaltåg UA 2040.

Linje	Turtäthet 2050 UA (fm)	Praktisk kapacitet (fm) 20% av ståplatser
Hallsberg-Arboga-Eskilstuna-Stockholm-Uppsala	30 min	840
Eskilstuna-Stockholm-Arlanda-Uppsala	60 min	420
Gävle-Tierp-Uppsala	30 min	840
Hallsberg-Gnesta-Stockholm	60 min	420
Hallsberg-Västerås-Stockholm	60 min	420
Katrineholm-Västerås-Uppsala	30 min	840
Nyköping-Vagnhärad-Stockholm - Uppsala	30 min	840
Gävle-Tierp-Uppsala-Arlanda-Stockholm– Södertälje- (- Norrköping-Linköping)	60 min	420

<sup>9</sup> 43x hoppar över stopp i Trångsund, Skogås, Vega och Jordbro.

<sup>10</sup> 43xB Hoppar över stopp i Krigslida, Hemfosa och Segersäng.

Trafikförvaltningen  
SU

PM  
2021-05-18  
Version

Ärende/Dok. id.

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

Regionpendel Södertälje C – Uppsala, ett stopp per kommun	15 min	4800
Västerås-Bålsta-Stockholm	15 min	4800

\*För detaljerad trafikering, se utredning En Bättre Sits

### Buss

Tabell 21 beskriver de skillnader i busstrafiken som finns mellan JA 2050 och UA 2050.

*Tabell 21. Förändringar i busstrafiken i UA 2050 jämfört med JAO 2050.*

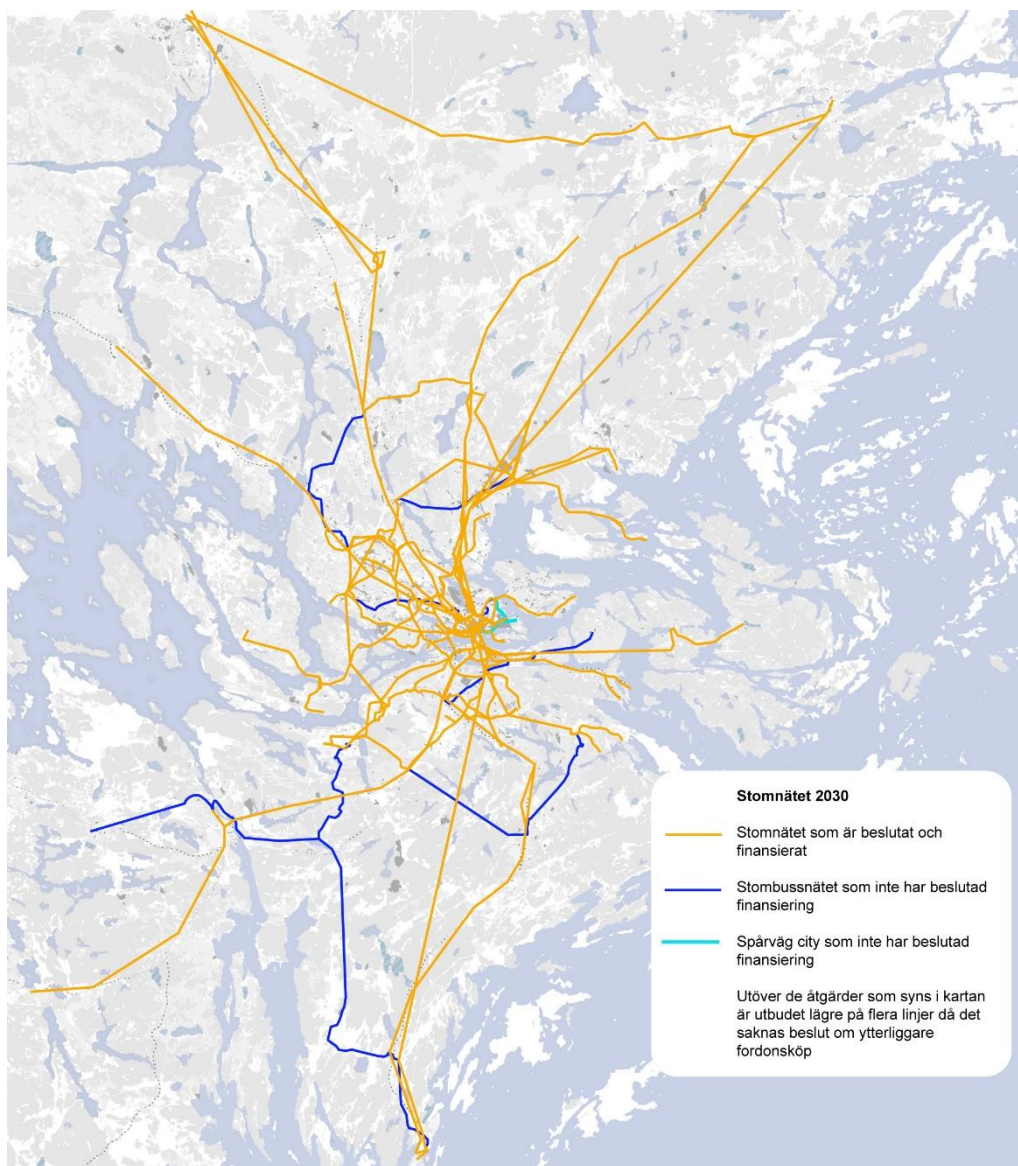
Linje	Turtäthet fm UA 2050
Stombuss 670 mot Danderyd + extra linje mot Solna	10 min per linje
Stombuss 676 till City	5 min
Stombuss 676 till Karolinska via Solna	15 min
Ny stombuss 672 Danderyds sjukhus-Loudden via Frihamnen	3 min
Stombuss Sigtuna – Märsta - Arlanda + extra buss Arlanda – Norrtälje och Bålsta – Arlanda	10 min
Stomlinje 6 till Rudboda via Lidingö centrum	5 min
Stombuss H Barkarby–Kallhäll–Upplands Väsby	10 min
Stombuss K Vällingby-Kista-Danderyd	5 min
Stomlinje O Nynäshamn-Södertälje-Nykvarn	10 min
Tyresöstombussar till Karolinska via City	5 min per linje
Buss 748/749 förlängs i Södertälje + nya motorväghållplatser	10 min per linje
Buss 803 Tyresö – Älvsjö - Telefonplan	7.5 min
Buss 915 Ekerö – Barkarby	7.5 min
Essingeledsbuss 146, 149, 150, 152, 154 + ny hlps Kungsholmen	10-15 min per linje

### Båt

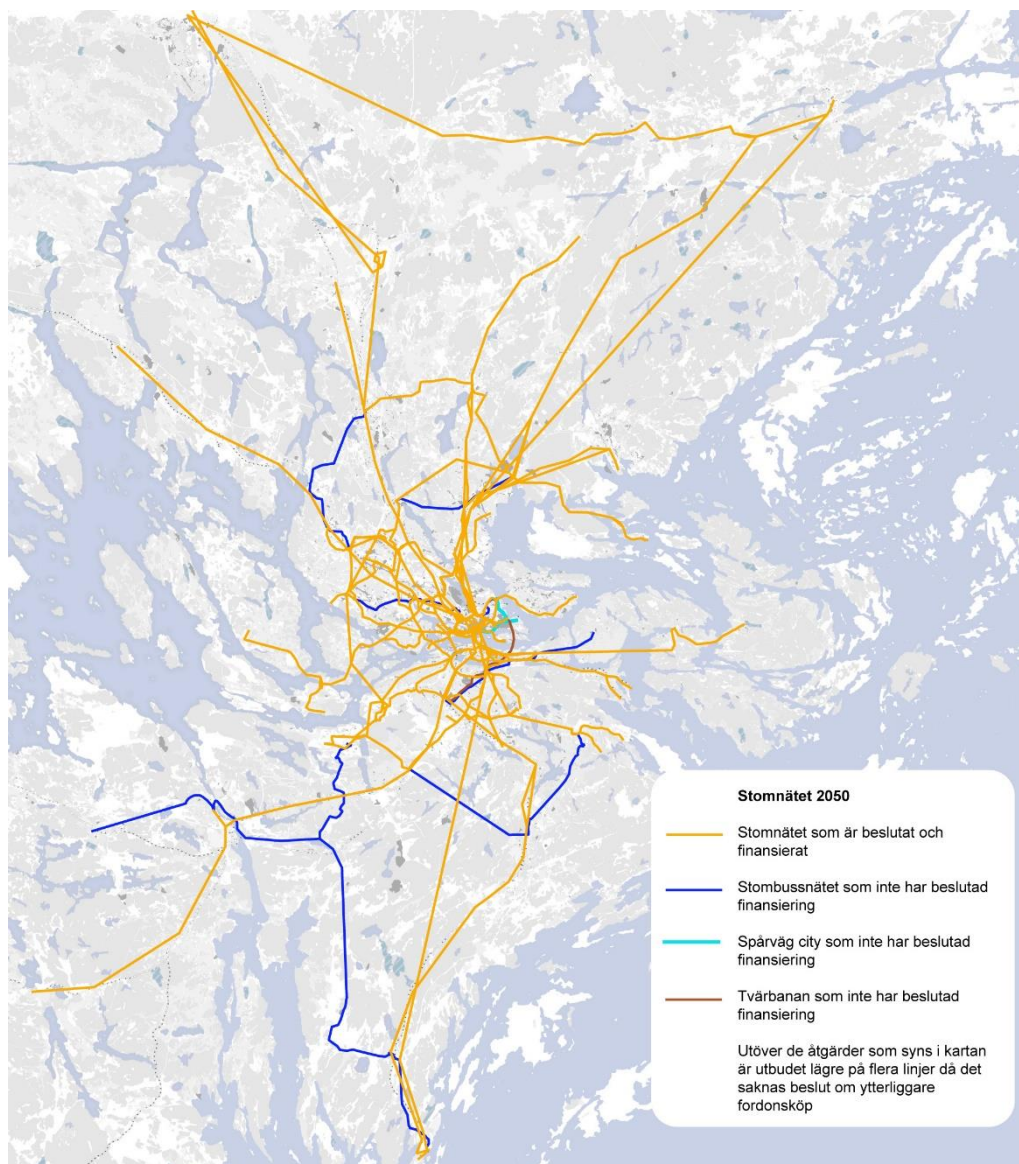
Samma som i UA 2030, se sida Båt22.

## 4. Kartor JAO 2030 och JAO 2050

---



*Bild 4-1 Stomnätet 2030 som visar vad som är beslutat och finansierat.*



*Bild 4-2 Stomnätet 2050 som visar vad som är beslutat och finansierat.*