

Kollektivtrafikplan för Täby kommun 2019-2028



Tjänstemannastyrgrupp

Joachim Quiding, chef Samhällsutvecklingskontoret
Gregor Hackman, Bitr. samhällsutvecklingschef
Mikael Åklint, chef Plan- och exploatering
Martin Edfelt, stadsarkitekt
Kristina Magnell, chef Samhällsservice
Catarina Ericsson, chef Teknik- och stadsmiljö

Projektgrupp

Anna Bruzaeus, projektledare, Samhällsutvecklingskontoret
Ingela Frank, projektmedlem, Samhällsutvecklingskontoret
Elin Karlsson, projektmedlem, Samhällsutvecklingskontoret

Externreferensgrupp

Lisa Wentzel och Pauline Sedin, trafikförvaltningen
Björn Borg, Arriva

Konsult

SWECO. Janne Henningson, uppdragsledare

Foto framsidan

Fotograf Olof Holdar

Förord

Kollektivtrafiken utgör en viktig del av transportsystemet i Täby kommun. Den ger tillgänglighet för individer och företag, minskar trängseln på vägarna och bidrar till att binda samman Täby kommuns olika delar samt förbinder kommunen med övriga länet. Med andra ord så är en välfungerande och attraktiv kollektivtrafik av stor betydelse för att hantera de utmaningar och nå de övergripande mål som har identifierats i det pågående strategiska arbetet med utvecklingen av Täby kommun.

Arbetet med kollektivtrafikplanen har drivits av en arbetsgrupp bestående av tjänstepersoner vid Trafikenheten på Samhällsutvecklingskontoret. Tillsammans med kommunens egna utredningar och analyser har dialog skett med kommuninvånare och avstämningar genomförts med trafikförvaltningen och Arriva. Sammantaget har detta bidragit till utformningen av denna plan.

Jag vill tacka alla som deltagit i framtagandet av Kollektivtrafikplanen för Täby kommun och ser fram emot ett fortsatt gott samarbete för en attraktiv kollektivtrafik för alla som bor och vistas i Täby kommun.

Johan Algernon
Ordförande Stadsbyggnadsnämnden

Sammanfattning

Kollektivtrafikplanen för Täby kommun har tagits fram som ett led i Samhällsutvecklingskontorets arbete med att stödja ett hållbart resande och utveckla kollektivtrafiken i linje med detta. Planen utgår från övergripande strategiska dokument både på regional- och på kommunal nivå och syftar till att konkretisera målen och intentionerna i dessa dokument till förslag på åtgärder. Syftet med kollektivtrafikplanen är att utgöra ett underlag både i pågående och framtida planeringsarbeten. Planen har en tidshorisont på tio år, men är ett levande dokument och revideras vid behov. Kollektivtrafikplanen beskriver nio prioriterade befintliga kollektivtrafikstråk och tre bytespunkter tillsammans med ett antal åtgärdsförslag. Utöver dessa stråk beskrivs två nya stråk där det finns ett behov av att utveckla kollektivtrafiken. Dessutom beskrivs ett antal framtida stråk utpekade i förslag till Fördjupade översiktsplanen för Täby stadskärna, Region Stockholms Stomnätsplan samt i den politiska inriktningen för Täby kommun under mandatperioden 2019 – 2022. I de prioriterade stråken är det främst framkomlighet med buss som har studerats.



Figur 1

Prioriterade kollektivtrafikstråk. Större stråk presenteras i rött, lokala stråk i blått och framtida stråk med pilar. E18, Norrortsleden och Arningevägen är statlig väg, resterande vägar är kommunala

Innehåll

Inledning	7
Bakgrund	7
Syfte	7
Avgränsning.....	7
Mål.....	8
Övergripande planer och strategier.....	9
Riktlinjer.....	10
Nulägesbeskrivning.....	12
Resvanor och kollektivtrafikutbud	12
Bebyggelseplaner	13
Kollektivtrafikstråk	14
Stråk 1: Statliga vägar	16
Stråk 2: Vikingavägen, Täby Kyrkby – Norrortsleden	18
Stråk 3: Löttingelundsvägen, Hägerneholm – Gribbbylund.....	24
Stråk 4: Täbyvägen, Erikslund – Danderyd	29
Stråk 5: Bergtorpsvägen, Norrortsleden – E18	34
Stråk 6: Stora Marknadsvägen, Bergtorpsvägen – Täby Centrum.....	39
Stråk 7: Grindtorpsvägen, E18 – Täby Centrum	44
Stråk 8: Centralvägen, Näsbypark – E18	50
Stråk 9: Ellagårdsvägen, Rösjövägen – Täby Centrum	53
Stråk 10: Skarpäng – Roslags-Näsby (- Danderyd).....	58
Stråk 11: Näsbypark – Näsby slott – Roslags-Näsby.....	58
Framtida kollektivtrafikstråk	59

Bytespunkter	62
Bytespunkt 1: Täby Centrum	62
Bytespunkt 2: Roslags-Näsby	64
Bytespunkt 3: Arninge resecentrum	66
Genomförandeplan	68
Prioritering av stråken	68
Genomförandeplan för kollektivtrafiken	70
Referenser	75

Inledning

Kollektivtrafikplanen för Täby kommun har tagits fram som ett led i Samhällsutvecklingskontorets arbete med att stödja ett hållbart resande och utveckla kollektivtrafiken i linje med detta. I detta avsnitt beskrivs bakgrunden till planen, planens syfte, dess mål och avgränsningar. Dessutom ges en översiktlig beskrivning av de övergripande dokument som planen knyter an till samt de riktlinjer för kollektivtrafiken som är relevanta för kollektivtrafikplanen.

Bakgrund

Täby kommun ser behov av en mer övergripande bild av hur kommunen bör utveckla kollektivtrafiken för att stödja ett hållbart resande. Idag saknas en övergripande plan vilket innebär en risk att kollektivtrafiken glöms bort eller inte prioriteras på de platser där den behövs. Det behövs också en genomförandeplan för hur kollektivtrafiken kan förbättras för att nå målen om hållbart resande och minskad miljöpåverkan.

Syfte

Kollektivtrafikplanen utgår från övergripande strategiska dokument både på regional- och på kommunal nivå och syftar till att konkretisera dessa mål och intentioner till förslag på åtgärder.

Kollektivtrafikplanen utgör ett underlag för kollektivtrafikens utveckling i Täby och ämnar tydliggöra var kollektivtrafiken främst bör prioriteras. Genom att peka ut viktiga stråk och gator har kommunen möjlighet att tidigt reservera plats och prioritera kollektivtrafiken i dessa stråk. Vidare syftar kollektivtrafikplanen till att knyta samman kommunens olika delar så att fler kommuninvånare kan ha möjlighet att välja kollektivtrafik i kommunen. Sammantaget är syftet med kollektivtrafikplanen att utgöra ett underlag både i pågående och framtida planeringsarbeten.

Avgränsning

Kollektivtrafikplanen beskriver hur de befintliga kollektivtrafikstråken för busstrafik inom Täby kommun kan förbättras samt identifierar två nya stråk där behov av kollektivtrafik finns. I detta arbete är även hänsyn tagen till tidigare framtagna dokument innehållande regional planering, exempelvis arbetspendling till och från Kista och Sverigeförhandlingen.

Kollektivtrafikplanen innehåller en översiktlig plan för genomförande och fortsatt utredning. Själva genomförandet av åtgärder och utredningar ingår inte i kollektivtrafikplanen. Beteendepåverkande åtgärder ingår inte heller i kollektivtrafikplanen utan ingår i kommande mobility managementplan. Kollektivtrafikplanen har en tidshorisont på tio år, men är ett levande dokument och revideras vid behov.

Mål

Mål och indikatorer för kollektivtrafikplanen utgår från kommunens vision, de för kommunen gemensamma inriktningsmålen samt stadsbyggnadsnämndens nämndmål enligt VP 2018. Hur allt detta hänger ihop i ett strategiskt ramverk illustreras i följande tabell.

Tabell 1 Kollektivtrafikplanens strategiska ramverk

Vision: Täby utvecklas med trygghet och frihet för en hållbar framtid			
Inriktningsmål	Nämndmål	Kollektivtrafikplanens mål	Indikatorer
Det är tryggt och attraktivt att leva och verka i Täby	Täby erbjuder möjligheter till attraktiva arbetsplatser	Kollektivtrafikens andel av de motoriserade transporterna ska öka	Minst 17 procentenheters ökning till år 2030 jämfört med 2015
	Täby erbjuder attraktiva bostäder	Invånarna i Täby anser att kollektivtrafiken är ett bra alternativ för lokala och regionala resor	50% till år 2030 (grundvärde 46% år 2017 enligt Medborgarundersökningen fråga A4:2)
Täby är en ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar kommun	Täbyborna uppskattar kommunens offentliga miljöer och service	Nyttillkommande bebyggelse ska lokaliseras inom 1000m från kollektivtrafik-knutpunkt	minst 90 %
		De klimatpåverkande utsläppen per invånare ska minska	-25 % till år 2030
Verksamhet finansierad av Täby kommun håller hög kvalitet oavsett utförare	-	-	-

Målen för kollektivtrafikplanen och dess indikatorer knyter även an till målen på regional nivå fastställda i RUFS 2050 och det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län, men anpassade till Täby kommuns förutsättningar.

Övergripande planer och strategier

Kollektivtrafikplanen utgår från och hänger samman med en rad övergripande planer och strategier som översiktligt beskrivs i följande avsnitt.

RUFS 2050 – Regional utvecklingsplan för Stockholms län

RUFS 2050 är en guide innehållandes mål och strategier för att utveckla Stockholmsregionen till Europas mest attraktiva storstadsregion. För att nå dit formulerar planen fyra mål:

- En tillgänglig region med god livsmiljö
- En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region
- En ledande tillväxt- och kunskapsregion
- En resurseffektiv och resilient region utan klimatpåverkande utsläpp

RUFS 2050 pekar ut åtta yttre regionala stadskärnor varav Täby C – Arninge är en av dem. Enligt den gemensamma visionen för Stockholm Nordost ska Täby C-Arninge utvecklas med hög tillgänglighet till hela Stockholmsregionen vilket förutsätter effektiva förbindelser till andra kärnor.

Vision Stockholm Nordost

Stockholm Nordost omfattar Norrtälje, Österåker, Vallentuna, Täby, Danderyd och Vaxholm. Kommunerna samverkar för att utveckla en gemensam regionkärna med stråket längs E18 samt kollektivtrafik. Visionen har gemensamt uppsatta mål för utvecklingen i Stockholm Nordost gällande stadsstruktur, effektivt transportsystem, näringslivsutveckling samt den regionala stadskärnan.

Översiktsplan "Det nya Täby 2010-2030"

Täbys översiktsplan har sin utgångspunkt i att Täby ska utvecklas till en stark del av stockholmsregionen. Översiktsplanen har en tydlig koppling till vision Stockholm Nordosts visioner och mål. Under 2018 påbörjades arbetet med en ny översiktsplan. Den nya planen ska omfatta en hållbarhetsplan som föreslås ersätta miljöprogrammet samt klimat- och energistrategin.

Täby Stadskärna 2050 – Fördjupning av översiktsplan (utsättningsförslag december 2018)

Fördjupningen av översiktsplanen syftar till att möjliggöra en hållbar utveckling med förbättrad kollektivtrafik, fler bostäder, arbetstillfällen och service i närheten av stationerna än vad den gällande översiktsplanen gör.

Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län är regionens viktigaste styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Syftet med programmet är att fastställa långsiktiga mål för den regionala kollektivtrafiken. Målen pekar ut den strategiska inriktningen för Region Stockholm och andra aktörers arbete inom området, och styr mot den gemensamma visionen enligt RUFS 2050.

Stomnätsplan etapp 2

Region Stockholms Stomnätsplan redovisar utveckling av stomnätet med sikte på 2030. Stomlinjer från Sollentuna över Roslags-Näsby/Täby Centrum mot Arninge, från Danderyd via Täby Centrum mot Arninge, Upplands Väsby via Vallentuna mot Arninge och Täby Centrum berör Täby kommun. Hur linjernas sträckning kommer se ut i detalj är inte planerat, däremot redovisas viktiga knutpunkter.

Övriga planer

Täby kommuns miljömålsarbete för att nå de nationella miljökvalitetsmålen beskrivs i *miljöprogrammet*. Programmet ska användas som underlag för hela den kommunala organisationen, samt att verka som riktlinjer för övriga funktioner, verksamheter och medborgare i kommunen. *Energi- och klimatstrategin* är i sin tur en fördjupning av miljöplanen och dess funktion är att peka ut prioriterade områden för minskad klimatpåverkan. *Cykelplanen* omfattar mål för cykeltrafiken samt beskrivning av cykel- och vägnätet samt en handlingsplan för förbättring och utbyggnad.

Riktlinjer

Det finns en rad riktlinjer gällande kollektivtrafiken som är avsedda att ligga till grund för att uppnå målen i Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län samt principerna i trafikförvaltningens trafikstrategi. Följande riktlinjer är främst relevanta för Kollektivtrafikplanen.

Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län (RiPlan)

RiPlan omfattar riktlinjerna gällande planeringen av kollektivtrafiken i länet och beskriver krav och rekommendationer gällande bland annat linjenätets strukturella uppbyggnad, framkomlighetsåtgärder, riktvärden för gångavstånd och riktvärden för minsta turtäthet.

Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning (RiTill)

RiTill beskriver hur trafikförvaltningen ska arbeta för att skapa en tillgänglig kollektivtrafik där alla resenärer, oavsett ålder eller funktionsnedsättning, har likvärdiga möjligheter att resa med

den allmänna kollektivtrafiken. Riktlinjen beskriver bland annat belysning, kontrastmarkeringar, trappor, hissar, ramper och tryckt informationsmaterial.

Utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik (RiBuss)

RiBuss beskriver de krav och utgångspunkter som trafikförvaltningen arbetar utifrån rörande infrastrukturen för busstrafik och omfattar bland annat linjeföring (sikt, kurvor, fri höjd mm), körbanebredder och hastighetsdämpande åtgärder.

Utformning av terminaler (RiTerminal)

RiTerminal beskriver de krav och utgångspunkter som trafikförvaltningen arbetar med utifrån rörande bussterminaler och beskriver bland annat utformningskriterier, ytbehov och dimensionering samt detaljutformning (bussgata, ö-terminal/central plattform, dockningsterminal etc.)

Nulägesbeskrivning

Detta avsnitt beskriver dagens resvanor för täbyborna, kollektivtrafikutbudet och bebyggelseplaner på en övergripande nivå.

Resvanor och kollektivtrafikutbud

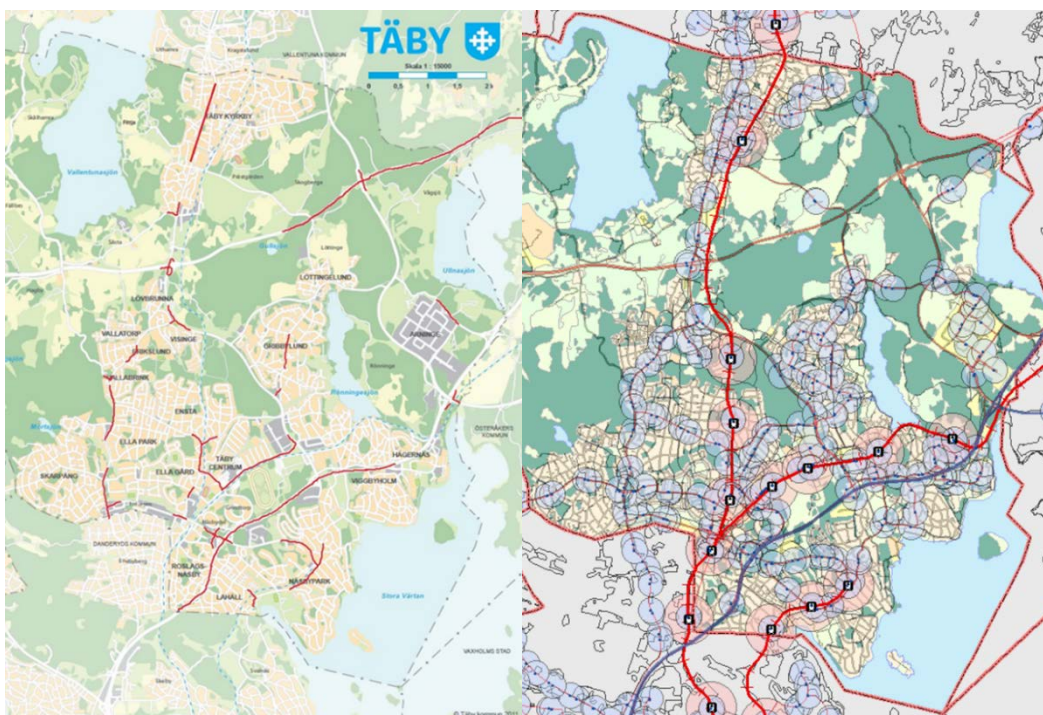
Det dominerade färdmedlet bland boende i kommunen är bil. Enligt Region Stockholms resvaneundersökning för 2015 genomförs nästan hälften av deras resor en vardag med bil. För resor utanför kommunen är färdmedelfördelningen mellan bil och kollektivtrafik tämligen lika (ca 40 % vardera) medan för resor inom kommunen används bil till nästan 60 % och kollektivtrafik till 20 %.

Kollektivtrafiken i kommunen utgörs idag av Roslagsbanan som stomme och med ett antal kompletterande busslinjer. Antal påstigande per vardag i kommunen uppgår till ca 35 000 resenärer varav ca 55 % sker med buss.

Trafikflöden och trafikutbudet varierar över dygnet. Under högtrafik är utbudet tätt i vissa stråk i framförallt nord-sydlig riktning. Den radiella trafiken i öst-västlig riktning inom kommunen har gles turtäthet under större delen av dygnet.

Kommunens viktigaste bytespunkter för kollektivtrafik är Roslags-Näsby, Täby Centrum, Näsbypark och Galoppfältet. I anslutning till bytespunkterna Galoppfältet, Roslags-Näsby och Näsbypark finns infartsparkeringar. Dessa platser används till övervägande del av kommunens invånare. Detta trots att till flera av bytespunkterna finns anslutande busstrafik.

På ett flertal av gator/vägar i kommunen finns problem med framkomligheten, d.v.s. de är högt belastade av trafik under vissa delar av dygnet, vilket medför låga hastigheter och därmed förlängda restider. För busstrafiken medför det svårighet att komma fram och kunna vara ett konkurrenskraftigt resealternativ mot biltrafiken. I figur 2 visas framkomlighet i vägnät utifrån Googles maps restider vilket kan jämföras med tillgänglighet till busshållplatser i kommunen. Närbarhet till kollektiva hållplatser är god för stora delar av kommunen. Delar av Skarpäng och Vallatorp har dock längre än 200 m till närmaste busshållplats. Möjligheten att förbättra kollektivtrafiken till dessa områden föreslås som en åtgärd för kollektivtrafikstråk 4 – Täbyvägen och kollektivtrafikstråk 10 – Skarpäng – Roslags-Näsby-(Danderyd).



Figur 2 Stråk med låga hastigheter under en typdag.(Google maps, Sweco bearbetning) samt tillgänglighet till hållplatser för Roslagsbanan med 400 meters radie (rosa färg) och hållplatser för buss med 200 meters radie (blå färg). Dessa avstånd har använts för att urskilja tillgängligheten till närmaste hållplats för invånarna. När avstånden i RiPlan (800 m respektive 400 m) används går det inte att särskilja respektive hållplats, utan hela Täby blir "en enda stor hållplats". Detta indikerar att vissa hållplatser ligger nära varandra och att det i och med det skulle vara intressant att närmare studera om någon eller några hållplatser kan dras in för att minska restiden för resenärerna. Det bör dock tilläggas att det finns många skäl till att en hållplats ligger där den gör. källa: Täby kommun, Sweco bearbetning.

Bebyggelseplaner

Genom den så kallade Sverigeförhandlingen har kommunen ingått ett avtal om att bygga 16 200 bostäder. De byggs framför allt i utvecklingsområdena Täby park, Roslags-Näsby och Arninge-Ullna och centrala delarna i Täby i övrigt. I gengäld ska kollektivtrafiken byggas ut. För Täbys invånare handlar det om att Roslagsbanan dras till City via Odenplan.

Kollektivtrafikstråk

I detta kapitel beskrivs översiktligt nio prioriterade befintliga kollektivtrafikstråk och tre bytespunkter tillsammans med ett antal åtgärdsförslag. Utöver dessa stråk beskrivs två nya stråk där det finns ett behov av att utveckla kollektivtrafiken. Dessutom beskrivs sist i kapitlet ett antal framtida stråk utpekade i Täby stadsjärna 2050 och Region Stockholms Stomnätsplan etapp 2 och i den politiska inriktningen för Täby kommun under mandatperioden 2019 – 2022. Då dessa stråk ligger längre fram i tiden och mycket utredningsarbete återstår avseende bland annat linjesträckningar beskrivs de översiktligt i Kollektivtrafikplanen.

Val av stråk och bytespunkter har skett dels utifrån dagens bebyggelse och dels utifrån framtida stråk och bytespunkter baserat på kända planeringsunderlag.

Målsättningen är att beskriva varje stråk utifrån dess förutsättningar och möjligheter att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken. Detta görs bland annat utifrån att beskriva stråkets funktion, antal korsningar/signaler samt reshastighet med buss under olika tider på dygnet.

I de prioriterade stråken är det främst framkomlighet med buss som har studerats. I vissa delar av stråk finns det möjligheter att utnyttja eller utöka gatuutrymmet för framkomlighetsåtgärder. På andra delar i stråken är möjligheterna att åstadkomma förbättringar små eller obefintliga på grund av nuvarande bebyggelse. Det kan exempelvis vara för smalt för busskörfält eller vara ett övergångsställe som är signalreglerat utifrån en säkerhetsaspekt.

Stråken har olika trafikmässig funktioner (genomfartsstråk, lokalt förbindelsestråk etc.) som påverkar möjligheterna till förändring och måste därför i ett senare skede utredas närmare i någon form av stråkstudie.

De olika förslagen per stråk/bytespunkt är ett första steg mot en genomförandeplan som i det fortsatta arbetet behöver precisera mer i detalj för att identifiera åtgärder i vägnätet.

Figurerna i kapitlet redovisar statistik avseende ett vardagsdygn under hösten 2016 om inget annat anges. Statistiken över resandet i kollektivtrafiken mäts i påstigande, dvs varje gång en person kliver på exempelvis en buss eller Roslagsbanan blir det en påstigning. En resenär kan alltså göra flera påstigningar på en resa. Statistiken över antalet påstigande kommer från trafikförvaltningens RUST-databas.



Figur 3 Prioriterade kollektivtrafikstråk. Större stråk presenteras i rött, lokala stråk i blått och framtida stråk med pilar. E18, Norrortsleden och Arningevägen är statlig väg, resterande vägar är kommunala.

Stråk 1: Statliga vägar

Genom Täby kommun går de tre statliga vägarna E18, Norrortsleden och Arningevägen. Ansvaret för utvecklingen av dessa vägar ligger främst på Trafikverket. Kommunen behöver dock delta och bevaka pågående och kommande åtgärder längs dessa vägar såsom arbetet med Arninge resecentrum, kommande stombusslinjer och den statliga och regionala planeringen för dessa vägar.



Figur 4 Stråk 1: Motorväg, E18, Norrortsleden och Arningevägen.

E18

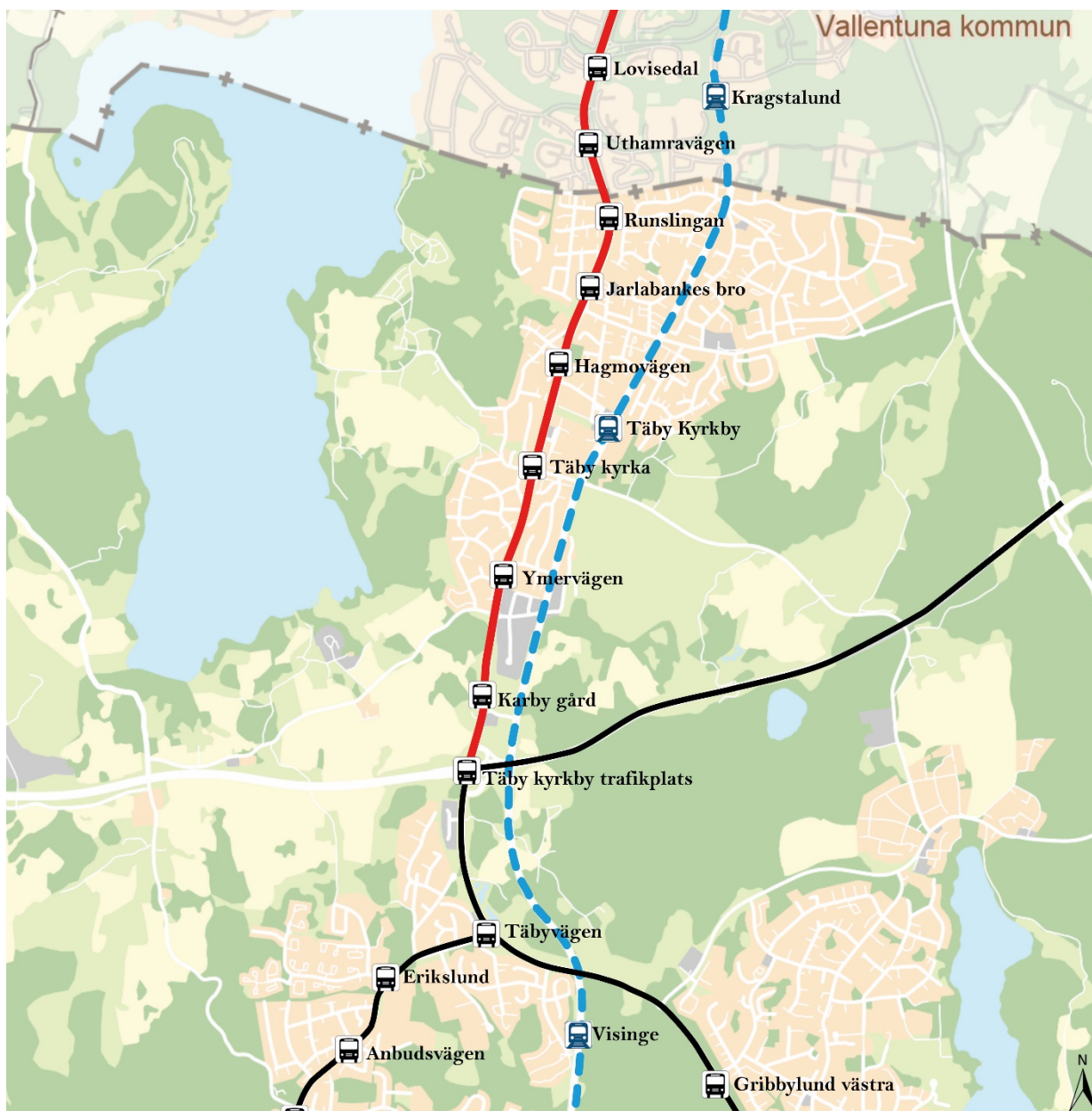
E18 går som en barriär genom Täby kommun, men utgör samtidigt en snabb nord-sydlig förbindelse för motorvägsbussarna till och från Danderyd, Norrtälje, Stockholm, Vallentuna, Vaxholm och Åkersberga. Det finns idag två motorvägshållplatser inom Täby, en vid Roslags-Näsby trafikplats samt en vid Viggbyholms trafikplats. Ytterligare en hållplats kommer att byggas i anslutning till den kommande stationen vid Arninge för Roslagsbanan – Arninge resecentrum. Kommunen behöver på sikt bland annat undersöka möjligheten att införa en ny motorvägshållplats som ansluter till Täby Park i syfte att förbättra tillgänglighet till stombuss från det nya området. Dessutom behöver kommunen utreda möjligheterna till kompletterande bro över E18 mellan de södra delarna av kommunen och de centrala. Detta för att minska E18:s barriäreffekt.

Norrortsleden

Norrortsleden går tvärs genom norra delen av Täby och förbinder E18 i öster med E4 i väster. Täby kyrkby trafikplats är den enda busshållplatsen längs med Norrortsleden i Täby kommun. Vid denna hållplats möts busslinjer i radiell riktning med busslinjer på tvären. Bussresenärerna upplever att omstigningen mellan bussarna är osmidig och innebär långa gångvägar. Kommunen behöver därför arbeta för en förbättrad bytessituation för hållplats Täby kyrkby trafikplats. På längre sikt behöver kommunen dessutom verka för att Roslagsbanan får en ny station i korsningen mellan Norrortsleden och Vikingavägen.

Arningevägen

Arningevägen förbinder östra delen av Vallentuna med Norrortsleden, Arninge och E18. Längs vägen finns idag de tre busshållplatserna Jarlabankes väg, Gamla Vaxholmsvägen och Arningerondellen i Täby kommun. Hållplats Gamla Vaxholmsvägen är viktig för resande från Ullna strand och Hägerneholm in mot Stockholms city. Kommunen deltar redan i arbetet med Trafikverkets åtgärdsvalsstudie för Arningevägen. Dessutom behöver kommunen bland annat fortsätta att verka för att linje 608 ska stanna vid Mörby Centrum på E18 för att på så vis skapa en snabb koppling mellan Arninge/Ullnaområdet och tunnelbanan. Vidare behöver kommunen fortsatt delta i arbetet med de två nya linjerna från Arninge/Ullnaområdet som trafikförvaltningen planerar att börja trafikera i december 2019.

Stråk 2: Vikingavägen, Täby Kyrkby – Norrortsleden

Figur 5 Stråk 2: Vikingavägen, Täby Kyrkby – Norrortsleden.

Stråkets funktion och användning

Vikingavägen trafikeras av busslinje 610, 611, 616, 687 samt nattbusslinje 690. Stråket är ett upptagningsområde för resande från Täby Kyrkby, men även till stor del från Vallentuna. Stråket är därmed en viktig frekventerad led med genomfartstrafik.

Figur 6 visar antal påstigande per dygn utefter stråket. Hagmovägen är den hållplats med flest antal påstigande med nästan 400 påstigande per dygn. Täby kyrka (230 påstigande) och Ymervägen (280 påstigande) har också ett stort antal påstigande i stråket. Vid Täby kyrkby trafikplats sker en omstigning för ca 350 resenärer till linjerna längs Norrortsleden. Hela stråket har ca 1500 påstigande per dygn (av knappt 26 500 påstigande på buss i hela kommunen).



Figur 6 Antal påstigande per hållplats och vardagsdygn hösten 2016, Källa: Trafikförvaltningens RUST-databas, Sweco bearbetning

Stråkets karaktär

Längs stråket finns idag sju hållplatser varav en byteshållplats vid Norrortsleden. Hållplatsavståndet är i genomsnitt 400 meter. Hastigheterna längs stråket är låga på grund av tät bebyggelse och smal väg i kombination med mycket trafik. Medborgarna upplever att Vikingavägen har stor trängsel. Omstigning vid Norrortsleden fungerar enligt resenärer inte smidigt utan innebär långa gångvägar för att byta busslinje. Kopplingar mellan buss och Roslagsbanan saknas.

Stråket har många faktorer som påverkar framkomligheten med en stor mängd korsningar och övergångsställen men även cirkulationsplatser. Trafiksignaler förekommer i samband med övergångsställen. Den skyltade hastigheten är i huvudsak 50 km/tim genom Täby kyrkby. Söder om Frestavägen mot Karby gård/tpl Täby Kyrkby är hastigheten 70 km/tim.

Tabell 2 Vägfaktorer stråk 2

Vägfaktor	Antal
Övergångsställe	10
Cirkulationsplats	3
Trafiksignaler	2
Korsningar	7

Tabell 3 visar fordonshastigheter mellan hållplats Runslingan och hållplats Karby gård, vilket motsvarar en väglängd på ca 2,8 km. Buss hastigheten är hämtad från trafikförvaltningens databas RUST (höst 2016) och bilhastigheten är beräknad utifrån Google maps restidsuppskattningar (tidsvariation). Hastigheterna för buss respektive bil är inte fullt jämförbara men indikerar hastighetsnivån för stråket.

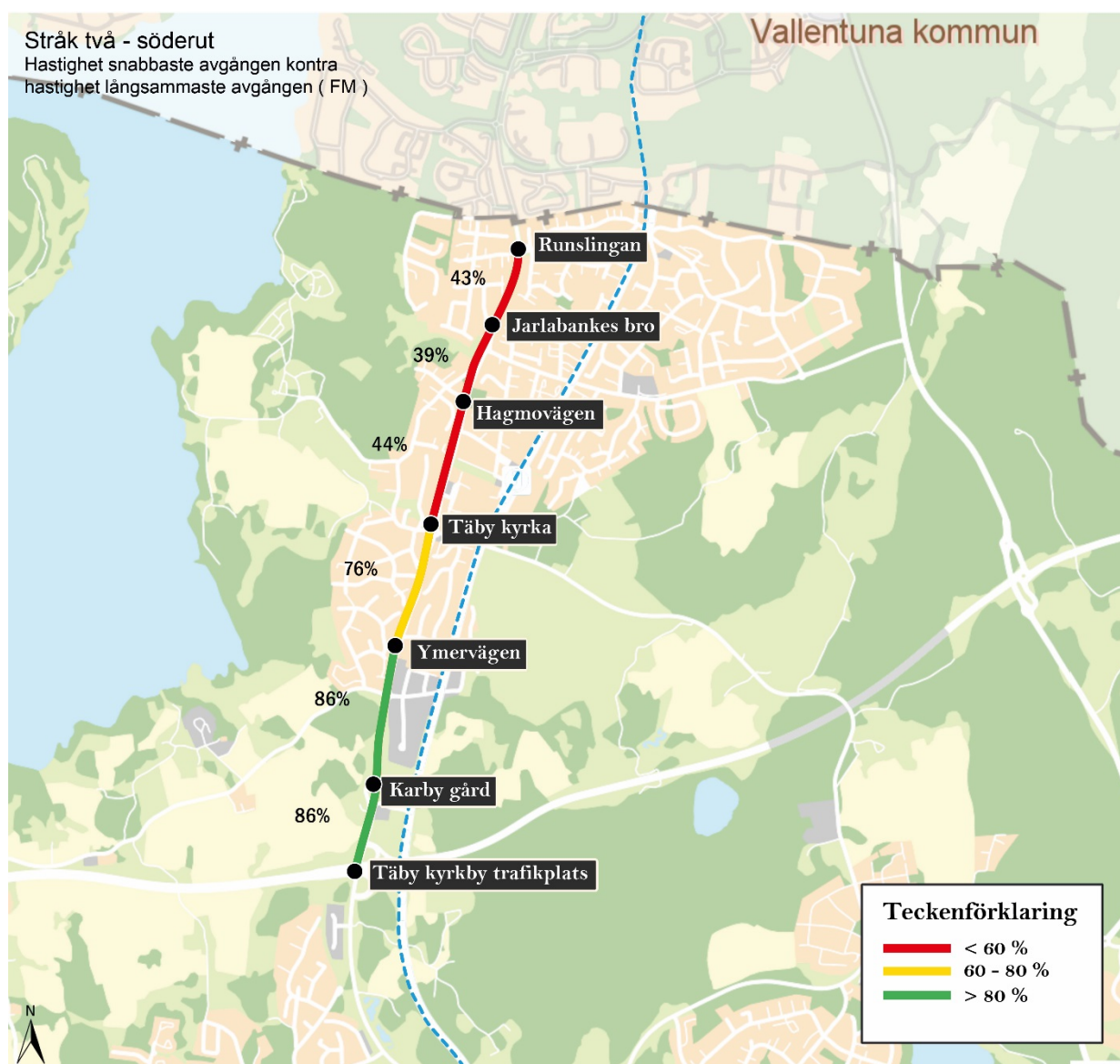
Bussens hastighet utan hållplatstid varierar mellan 25 – 32 km/tim, med hållplatstid mellan 19-22 km/tim. För bussturer vid lunchtid är hastigheten 36 km/tim och med hållplatstid 30 km/tim. Hastigheter för bil varierar i motsvarande grad.

Tabell 3 Fordonshastigheter på länk, vardag höst 2016, Källa: Trafikförvaltningen, Google, Sweco bearbetning

Hastighet (km/tim)/klockslag	kl. 0700	kl. 0800	kl. 1100
Buss exkl. hållplatstid	32	25	36
Buss inkl. hållplatstid	22	19	30
Bil	24 – 34*)	12 – 21*)	34

*) Restid för bil anges i Google under vissa tidsperioder i intervall.

Analys av hastigheten för buss söderut mellan olika hållplatser och tidpunkter visar att det framförallt är mellan kl. 06:30-08:30 som delar av stråket har försämrade framkomlighet. Figur 7 visar skillnaden i busshastighet söderut över hela dygnet uttryckt i procentuell skillnad. De största hastighetsskillnaderna uppstår under förmiddagen mellan hållplatserna Runslingan och Täby kyrka. Hastigheten ligger då omkring 40 procent av hastigheten för den snabbaste bussavgången. För denna del av stråket kan åtgärder vara prioriterade för ytterligare studier.

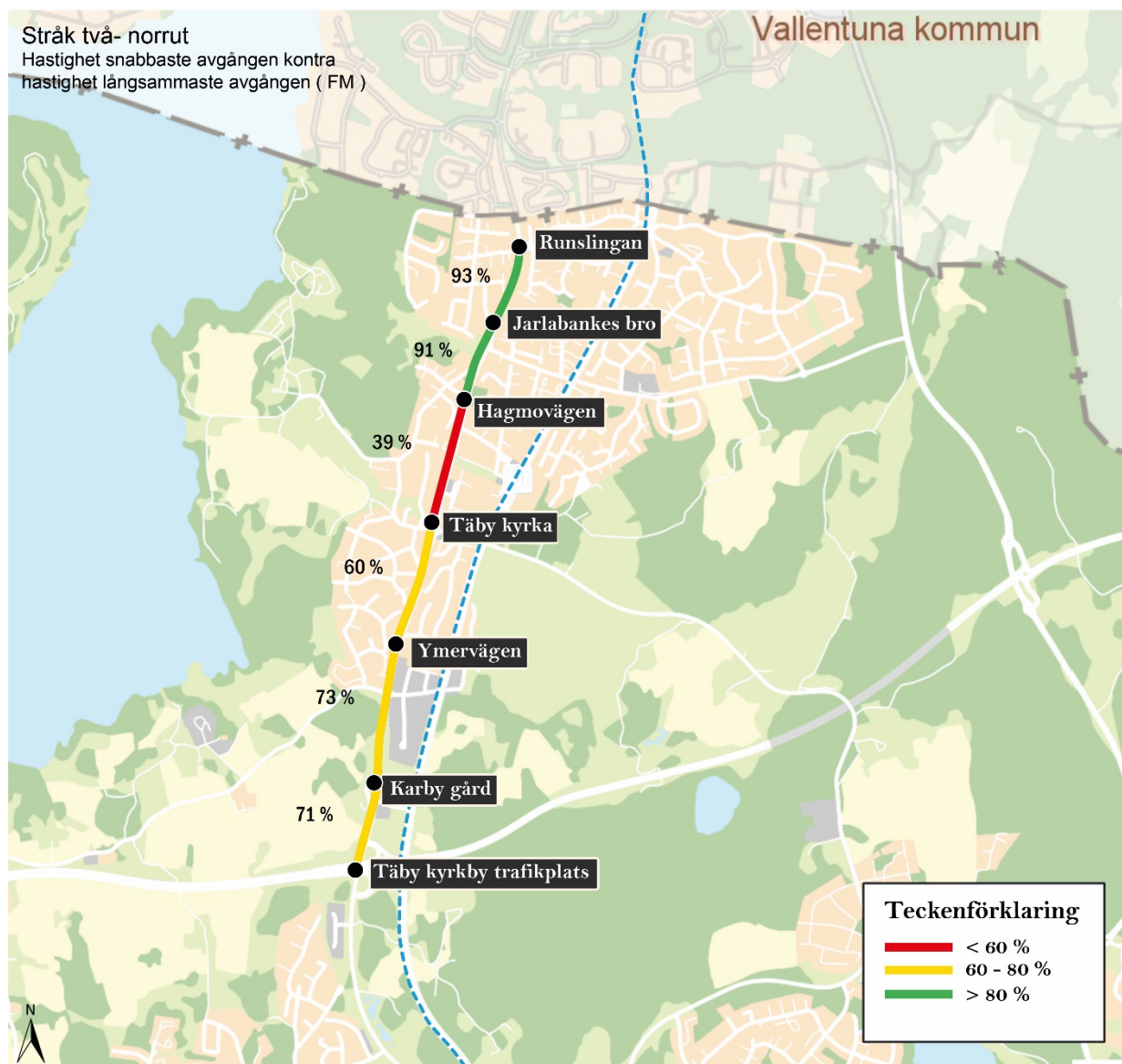


Figur 7 Jämförelse körhastighet söderut för snabbaste, respektive långsammaste avgång, vardag höst 2016, Källa: Trafikförvaltningens RUST-databas, Sweco bearbetning.

Liknande jämförelser för samma sträcka i norrgående riktning visar att det framförallt är mellan kl. 15:30-17:30 som delar av stråket har försämrade framkomlighet. Sträckan mellan

hållplats Karby Gård/Ymervägen och hållplats Hagmovägen är den sträcka där åtgärder kan behöva studeras närmare.

Under eftermiddagen är sträckan med den lägsta hastigheten mellan hållplatserna Täby kyrka och Hagmovägen där hastigheten är 39 procent jämfört med den snabbaste bussturen.



Figur 8 Jämförelse körhastighet norrut för snabbaste, respektive långsammaste avgång, vardag höst 2016, Källa: Trafikförvaltningens RUST-databas, Sweco bearbetning.

Sammanfattning stråk 2

Stråket genom Täby Kyrby är ett genomfartsstråk inte bara för kommunens invånare utan även för resenärer som kommer norrifrån. Mellan hållplatserna Runslingan och fram till Täby kyrka

kan åtgärder behöva göras för att öka framkomligheten för busstrafiken under morgontrafiken i södergående riktning. Sträckan mellan hållplats Hagmovägen och Täby Kyrka är delvis smal och besvärlig. Under eftermiddagen är framkomligheten lägre i norrgående riktning fram till hållplats Hagmovägen. Därefter är framkomligheten bra för kollektivtrafiken.

Tänkbara åtgärder stråk 2

- undersöka möjligheten till förbättrad framkomlighet för bussar med kollektivkörfält t.ex. reversibla kollektivkörfält
- förbättra koppling/bytesmöjlighet mellan buss och Roslagsbanan vid station Täby kyrkby

Stråk 3: Löttingelundsvägen, Hägerneholm – Gribbylund

Figur 9 Stråk 3: Löttingelundsvägen, Hägerneholm – Gribbylund.

Stråkets funktion och användning

Stråket utgör upptagningsområde för resande mellan Hägerneholm, Gribbylund och Täby centrum. Stråket saknar i dagsläget busstrafikering i den västra delen. I takt med att Arninge/Ullnaområdet byggs ut och antalet resenärer därigenom ökar kan det bli aktuellt att införa busstrafik även på den västra delen av vägen. Öster ut trafikeras Löttingelundsvägen av busslinje 524, 615 samt nattbusslinje 695.

Idag går samtliga busslinjer genom Gribbylund. Samtliga linjer passerar Gribbylundsvägen – Palmstruchsväg. Vidare trafikförsörjer linje 605 och 609 de västra delarna av Gribbylund.

Figur 10 visar antal påstigande per dygn utefter stråket. Löttingelund är den hållplats med flest antal påstigande med 90 påstigande per dygn. Därefter har Norrtorpsvägen flest antal påstigande med 70 resenärer per dygn. Hela stråket har 240 påstigande per dygn. Antalet påstigande på busshållplatserna är för närvarande lågt, men förväntas öka framförallt i Ullnaområdet i takt med att området bebyggs.



Figur 10 Antal påstigande per hållplats och vardagsdygn hösten 2016, Källa: Trafikförvaltningens RUST-databas, Sweco bearbetning

Stråkets karaktär

I stråket finns nio hållplatser och det genomsnittliga hållplatsavståndet är cirka 500 meter. Stråket har flera faktorer som påverkar framkomligheten, exempelvis en stor mängd korsningar och övergångsställen, framförallt där hastighetsbegränsningen är 30 km/tim. Den

skyltade hastigheten är i huvudsak 30 km/tim i Gribbyslundsområdet, 50 km/tim i Löttingelundsområdet och 70 km/tim på Löttingelundsvägen mot cirkulationsplatsen Arningevägen. Därefter är hastigheten 50 km/tim i Ullnaområdet mot Arninge. Tabell 4 visar vägfaktorerna som förekommer i stråket.

Tabell 4 Vägfaktorer stråk 3

Vägfaktor	Antal
Övergångsställe	16
Cirkulationsplats	1
Trafiksignaler	1
Korsningar	18

Tabell 5 visar fordonshastigheter på stråket mellan hållplats Måttbandsvägen och hållplats Gribbyslunds centrum, vilket motsvarar en väglängd på ca 4,4 km. Busshastigheten är hämtad från trafikförvaltnings databas RUST (höst 2016), bilhastigheten är beräknad utifrån Google maps restidsuppskattningar under olika tider på dygnet (tidsvariation). Hastigheterna för buss respektive bil är inte fullt jämförbara men ger en indikation för hastighetsnivån för stråket.

Hastigheterna i tabellen nedan indikerar att bilisternas hastighet är tämligen opåverkad. Bussens hastighet utan hållplatstid är även den jämn, men den dras ned kring 8-tiden då antalet resenärer ökar.

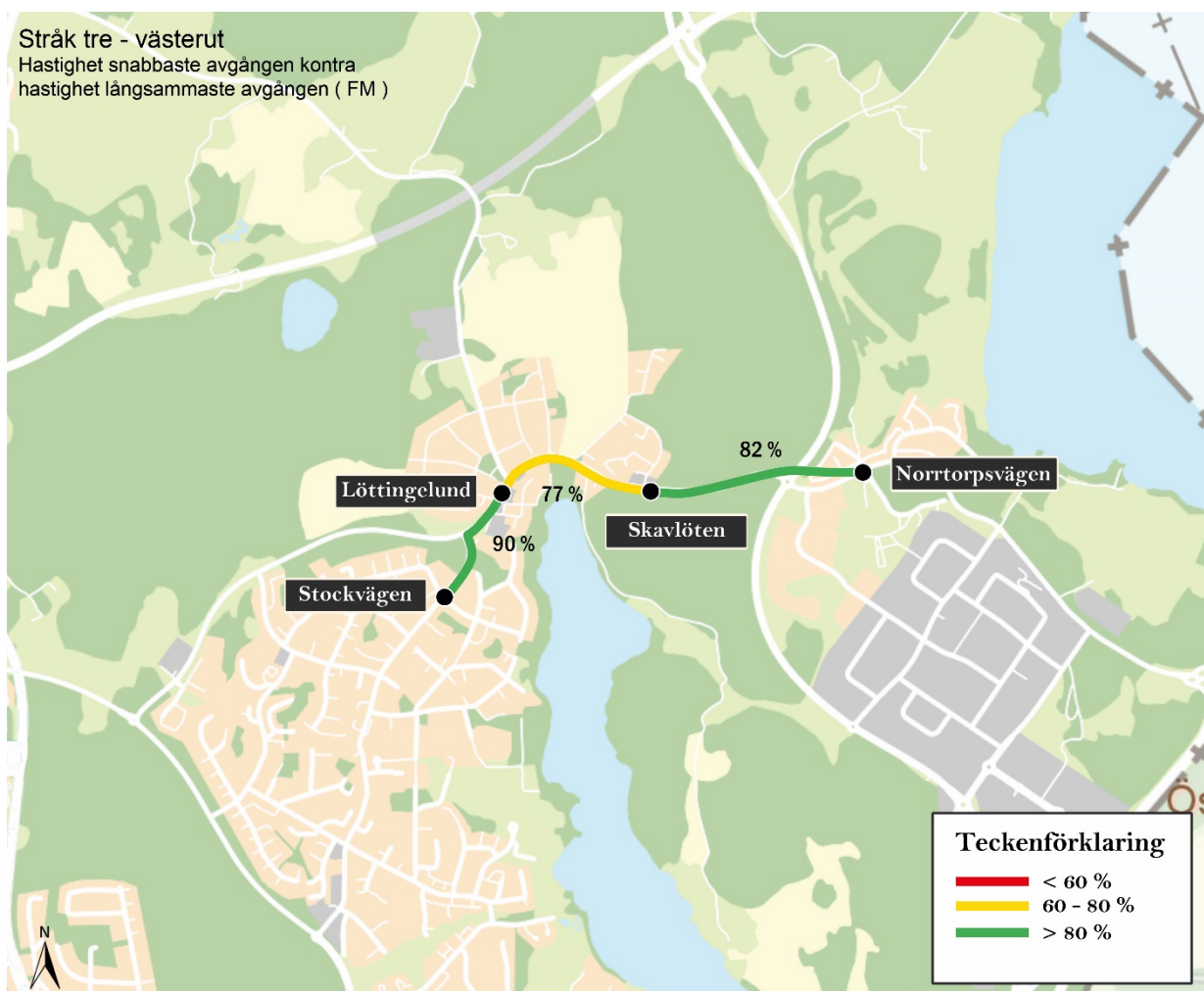
Tabell 5 Fordonshastigheter på länk, vardag höst 2016, Källa: Trafikförvaltningen, Google, Swecos bearbetning

Hastighet (km/tim)/klockslag	kl. 0700	kl. 0800	kl. 0900
Buss exkl. hållplatstid	34	31	33
Buss inkl. hållplatstid	29	23	27
Bil	33	29 – 38 ^{*)}	34

^{*)} Restid för bil anges i Google under vissa tidsperioder i intervall.

Reshastigheten med buss mellan högtrafik och lågtrafik skiljer sig inte mycket åt i detta stråk, det är först i Arningeområdet som reshastigheten sjunker.

Skillnaden i hastighet över hela dygnet för buss uttryckt i procentuell skillnad visar att de största hastighetsskillnaderna uppstår under eftermiddagen mellan hållplatserna Slalomvägen och Måttbandsvägen, i riktning västerut. För övriga delen av stråken är körhastigheten god. Körhastigheterna kan dock komma att förändras i och med att Ullnaområdet byggs ut vilket genererar nya resor.



Figur 11 Stråk 3. Jämförelse körhastighet österut för snabbaste, respektive långsammaste avgång, vardag höst 2016, Källa: Trafikförvaltningens RUST-databas, Sweco bearbetning

Kring hållplatserna Skavlöten mot Löttingelund och Stockvägen skiljer sig hastigheterna åt mellan högtrafik och lågtrafik. Skillnaden i hastighet över hela dygnet för buss uttryckt i procentuell skillnad visar att de största hastighetsskillnaderna uppstår under förmiddagen mellan hållplatserna Norrtorpsvägen och Löttingelund/Stockvägen, i riktning västerut. Reshastigheten ligger kring 75 procent jämfört med den snabbaste bussavgången.

Sammanfattning stråk 3

Stråket består dels av en huvudled mellan Bergtorpsvägen och Arningevägen och dels av busslinje 615 från Gribbylund mot Arninge som fungerar som en tvärförbindelse mellan Täby centrum och Arninge.

Stråket för bussträckningen får betecknas som en lokal tvärförbindelse som passerar genom tätbebyggt område. Framkomligheten för buss får betecknas som god med möjlighet till några smärre förbättringar.

Tänkbara åtgärder stråk 3

- säkerställa god framkomlighet genom cirkulationsplatser och korsningar

Stråk 4: Täbyvägen, Erikslund – Danderyd

Figur 12 Stråk 4: Täbyvägen, Erikslund – Danderyd

Stråkets funktion och användning

Stråket är lokaliserat i den sydvästra delen av Täby kommun och är en viktig förbindelse inom kommunen, exempelvis för skolelever, men också delregionalt mot Danderyd och Vallentuna (via stråk 2).

Täbyvägen trafikeras av busslinje 611, 616 samt nattbuss 690 och 695 samt på vissa delar även av linje 604 och linje 613. Busslinje 614 korsar stråket vid korsningen med Rösjövägen och är en viktig linje för tvärresandet i kommunen.

De hållplatser som är mest frekventerade längs stråket är Rösjövägen med 720 påstigande per dygn samt Erikslund med 650 påstigande. Tyngdpunkten av påstigande ligger mellan hållplatserna Ellaparksvägen och Rostock med drygt 1600 påstigande resenärer. Hela stråket har ca 3500 påstigande per dygn (av ca 26 500 påstigande på buss i hela kommunen).



Figur 13

Antal påstigande per hållplats och vardagsdygn hösten 2016, Källa: Trafikförvaltningens RUST-databas, Sweco bearbetning

Stråkets karaktär

Antalet hållplatser uppgår till 9 stycken. Hållplatsavståndet i stråket är 400 meter i genomsnitt. Stråket har ett stort antal korsningar och övergångsställen samt ett antal trafiksignaler vid övergångsställen. Den skyltade hastigheten är 50 km/tim längs hela sträckan.

Tabell 6 Vägfaktorer stråk 4

Vägfaktor	Antal
Övergångsställe	13
Cirkulationsplats	1
Trafiksignaler	6
Korsningar	14

Tabell 7 visar fordonshastigheter på stråket mellan hållplats Täbyvägen/ Bergtorpsvägen och hållplats Rostockvägen, vilket motsvarar en väglängd på ca 3,5 km. Busshastigheten är hämtad från trafikförvaltnings databas RUST (höst 2016) medan bilhastigheten är beräknad utifrån Google maps restidsuppskattningar under olika tider på dygnet (tidsvariation). Hastigheterna för buss respektive bil är inte fullt jämförbara men indikerar hastighetsnivån för stråket.

Busshastigheten utefter stråket varierar mellan 26 och 24 km/tim utan hållplatsstopp. Med hållplatsstopp är hastigheten mellan 17 och 23 km/tim och kring 07:40 är hastigheterna ännu lägre. Bilisters framkomlighet påverkas i motsvarande grad med lägsta hastighet på 15 km/tim. Detta kan jämföras mot hastigheten under lunchtid som istället ligger på drygt 40 km/tim.

Tabell 7 Fordonshastigheter på länk, vardag höst 2016, Källa: Trafikförvaltningen, Google, Sweco bearbetning

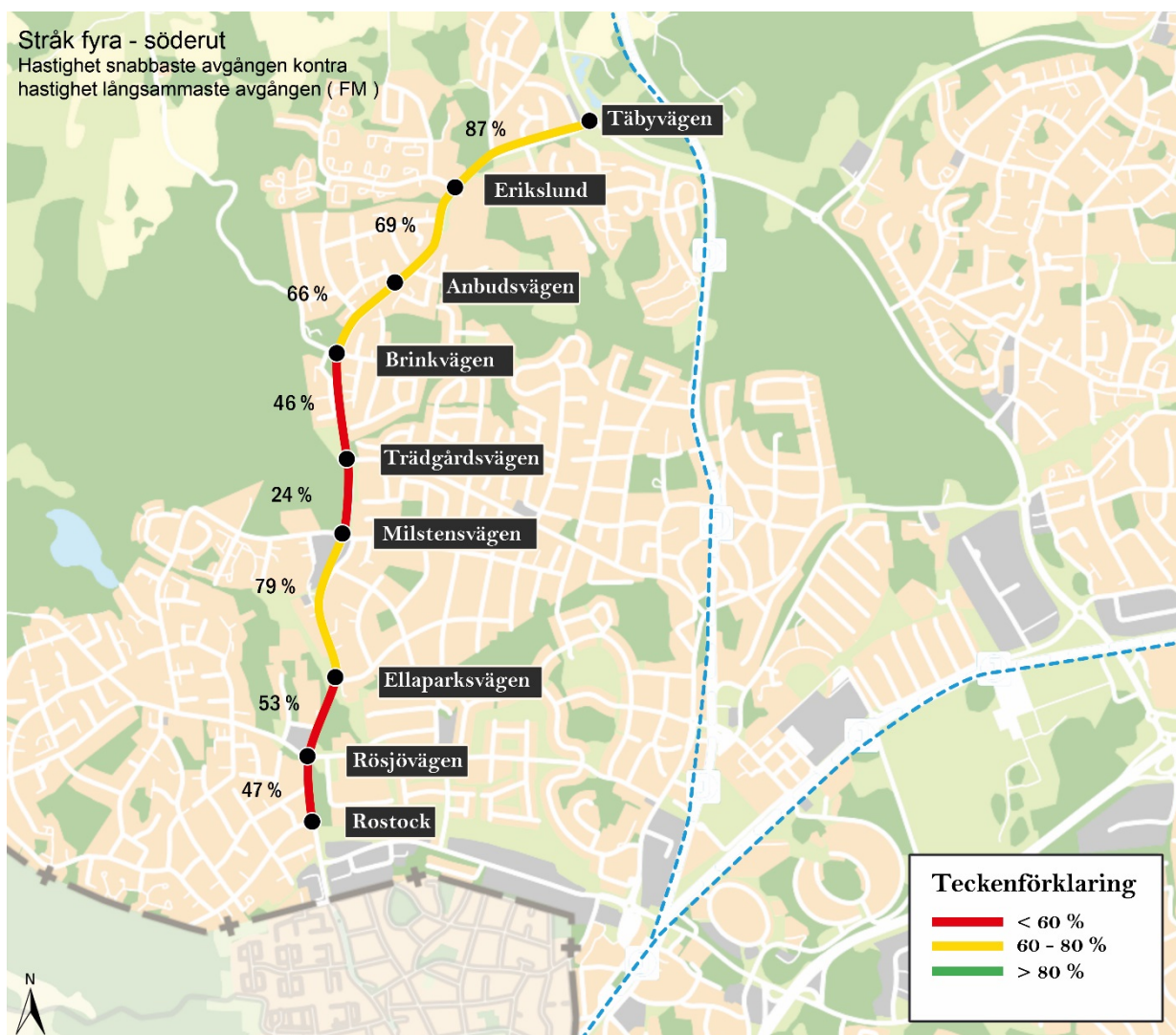
Hastighet (km/tim)/klockslag	kl. 07:00	kl. 08:00	kl. 11:00
Buss exkl. hållplatstid	34	26	36
Buss inkl. hållplatstid	23	17	25
Bil	27 – 43*)	15 - 36*)	43

**) Restid för bil anges i Google under vissa tidsperioder i intervall.*

Analysen av hastighet för buss mellan olika hållplatser och för olika tidpunkter under morgon och vid lunchtid indikerar att sträckan mellan hållplats Brinkvägen och hållplats Ellaparksvägen kan behöva studeras närmare. Även sträckan söder om Ellaparksväg d.v.s. Rösjövägen mot kommungränsen behöver studeras närmare ur ett framkomlighetsperspektiv.

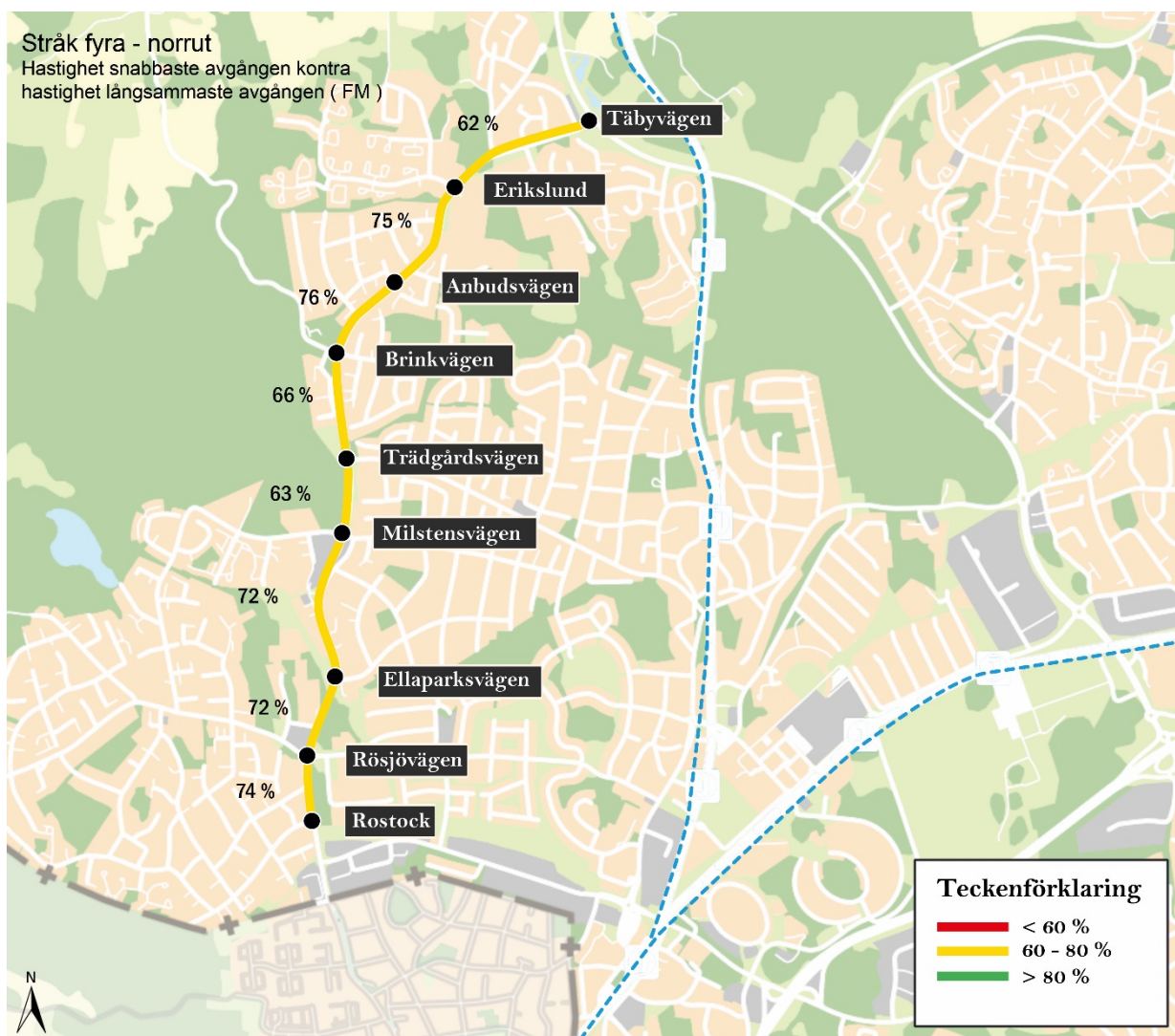
Figuren nedan visar skillnaden i hastighet över hela dygnet för buss, visat i procentuell skillnad. Stråket uppvisar de största hastighetsskillnaderna på sträckan mellan hållplatserna

Brinkvägen och Milstensvägen samt mellan Ellaparksvägen och Rostockvägen. Hastigheten längs hela sträckan är generellt låg.



Figur 14 Jämförelse körhastighet söderut för snabbaste, respektive långsammaste avgång, vardag höst 2016, Källa: Trafikförvaltningens RUST-databas, Sweco bearbetning

Hastighet för buss över hela dygnet, redovisat i procentuell skillnad, visar att hela stråket ligger i hastighetsintervallet 65 - 75 procent av snabbaste bussturen.



Figur 15 Jämförelse körhastighet norrut för snabbaste, respektive långsammaste avgång, vardag höst 2016, Källa: Trafikförvaltningens RUST-databas, Sweco bearbetning

Sammanfattning stråk 4

Stråket behöver studeras närmare, framförallt i södergående riktning under förmiddagen. Det gäller främst för sträckorna mellan hållplatserna Brinkvägen och Milstensvägen samt mellan hållplatserna Ellaparksvägen och Rostocksvägen.

Tänkbara åtgärder stråk 4

- ta fram en stråkstudie för stråket och stråkets förlängning i Danderyds kommun för att närmre studera möjliga åtgärder för förbättrad framkomlighet för buss. Stråkstudien bör resultera i åtgärder både i Täby kommun och i Danderyds kommun
- utred möjligheten att förbättra kollektivtrafiken till de delar av Skarpäng och Vallatorp som har långt gångavstånd till kollektivtrafiken.

Stråk 5: Bergtorpsvägen, Norrortsleden – E18

Figur 16 Stråk 5: Bergtorpsvägen; Norrortsleden – E18

Stråkets funktion och användning

Stråket utgör upptagningsområde för resenärer mot Täby centrum och E18. Framkomligheten för busslinjer är låg, framförallt vid korsningarna längs Bergtorpsvägen till Stockholmsvägen samt till Marknadsvägen. Hastigheten är även låg vid korsningen Bergtorpsvägen – Täbyvägen.

Bergtorpsvägen trafikeras av linje 610 och 684 samt ankommande linjer från Gribbylund 605, 609 och även nattbuss 695. Stråket trafikeras även av linjer från Viggbyholm; linje 604, 617 samt nattbuss 698.

Figuren nedan visar antal påstigande per dygn utefter stråket. Flest antal påstigande har Täbyvägen med 480 påstigande per dygn. Gribbylund södra (360 påstigande) har också ett stort antal påstigande i stråket. Hela stråket har ca 1500 påstigande per dygn (av knappt 26 500 påstigande på buss i hela kommunen).



Figur 17 Antal påstigande per hållplats och vardagsdygn hösten 2016, Källa: Trafikförvaltningens RUST-databas, Sweco bearbetning

Stråkets karaktär

I stråket finns sju hållplatser och hållplatsavståndet i stråket är i genomsnitt 500 meter. Stråket har få vägfaktorer som påverkar framkomligheten. Det finns fem cirkulationsplatser och tre korsningar, framkomligheten är relativt god för att vara en huvudled. Den skyltade hastigheten i stråket är 70 km/tim från Täbyvägen till strax norr Löttingelundsvägen där

hastigheten är 50 km/tim förbi cirkulationsplats för att därefter återigen bli 70 km/tim fram till Gribbbylundsvägen och sedan 50 km/tim fram till E18.

Tabell 8 Vägfaktorer i stråk 5

Vägfaktor	Antal
Övergångsställe	-
Cirkulationsplats	5
Trafiksignaler	-
Korsningar	3

Sträckan mellan hållplatserna Gribbbylund västra och Stockholmsvägen ligger på ca 50 procent lägre hastighet i jämförelse med den snabbaste bussturen i samma riktning. Busstrafiken i norrgående riktning har en bra framkomlighet mätt i hastighet jämfört med lågtrafiktid. Mellan hållplatserna Norra Bergtorp och Gribbbylund södra är hastigheten på ca 65 procent jämfört med lågtrafiktid.

Tabellen nedan visar fordonshastigheter på stråket mellan hållplats Täbyvägen/ Bergtorpsvägen och hållplats Norra Bergtorp, vilket motsvarar en väglängd på ca 3,5 km. Busskastigheten är hämtad från trafikförvaltnings databas RUST (höst 2016), bilkastigheten är beräknad utifrån Google maps restidsuppskattningar under olika tider på dygnet (tidsvariation). Hastigheterna för buss respektive bil är inte fullt jämförbara men indikerar hastighetsnivån för stråket.

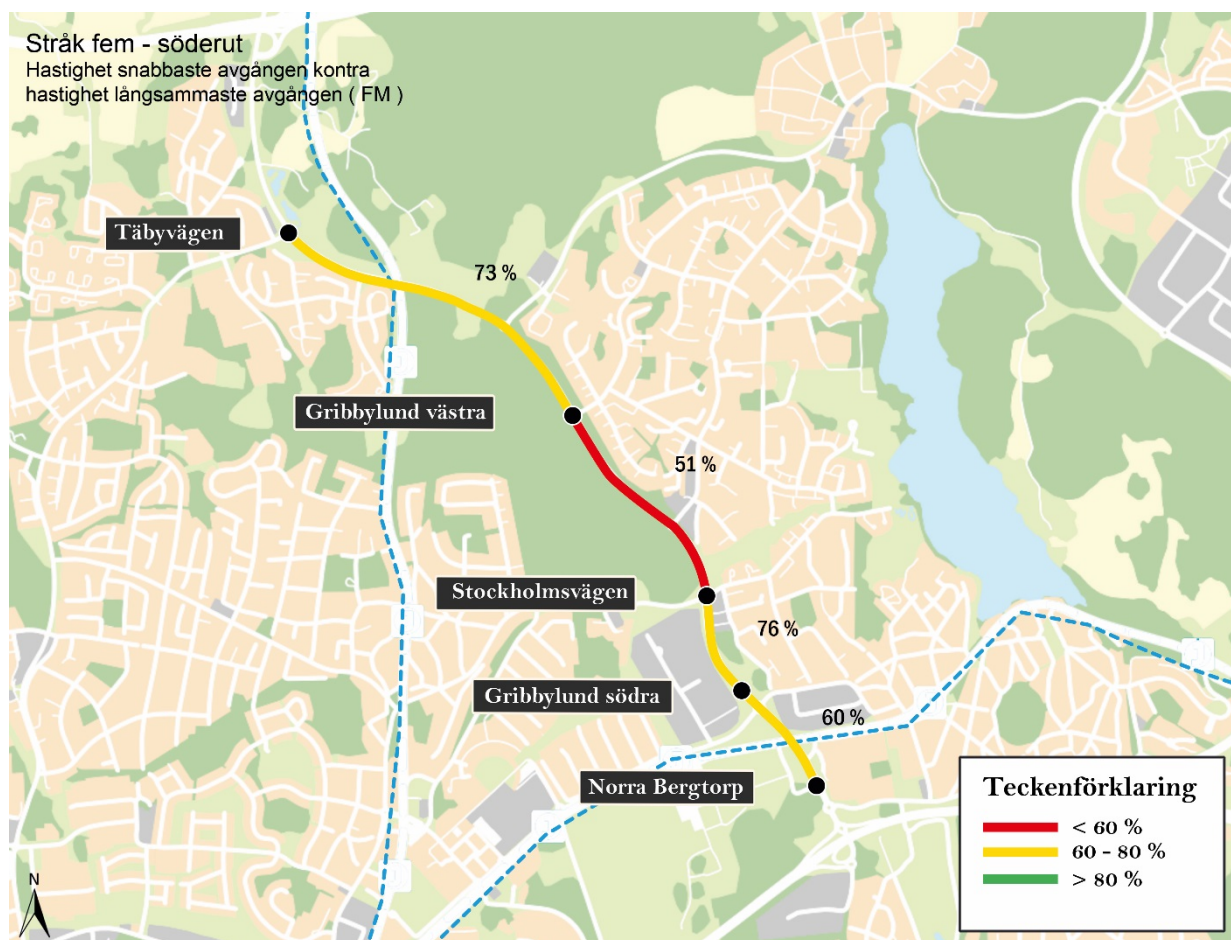
Hastighet för buss utan hållplatstid ligger på en bra nivå, vilket även hastigheten inklusive hållplatstid indikerar. Bilrestiden varierar från knappt 20 km/tim till drygt 50 km/tim.

Tabell 9 Fordonshastigheter på länk, vardag höst 2016, Källa: Trafikförvaltningen, Google, Sweco bearbetning

Hastighet (km/tim)/klockslag	kl. 07:00	kl. 08:00	kl. 11:00
Buss exkl. hållplatstid	35	28	38
Buss inkl. hållplatstid	26	21	28
Bil	26 – 52 ^{*)}	17 – 42 ^{*)}	42

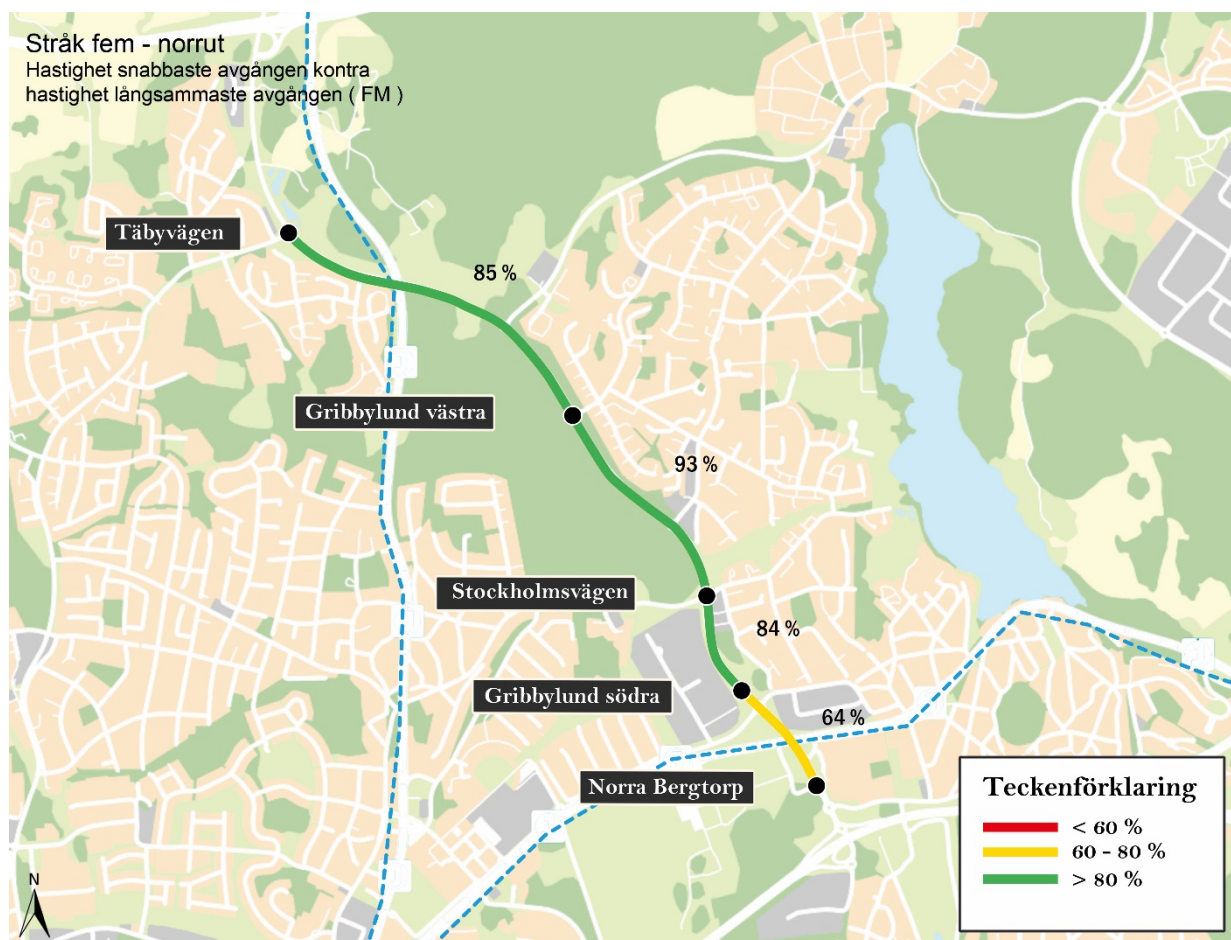
^{*)} Restid för bil anges i Google under vissa tidsperioder i intervall.

Figuren nedan visar skillnaden i hastighet över hela dygnet för buss, uttryckt i procentuell skillnad. Sträckan mellan hållplatserna Gribbbylund västra och Stockholmsvägen ligger på ca 50 procent lägre hastighet i jämförelse med den snabbaste bussturen i samma riktning.



Figur 18 Stråk 5. Jämförelse körhastighet söderut för snabbaste, respektive långsammaste avgång, vardag höst 2016, Källa: Trafikförvaltningens RUST-databas, Sweco bearbetning

Figuren nedan visar skillnaden i hastighet över hela dygnet för buss, redovisat i procentuell skillnad för stråket i norrgående riktning.



Figur 19 Stråk 5. Jämförelse körhastighet norrut för snabbaste, respektive långsammaste avgång, vardag höst 2016, Källa: Trafikförvaltningens RUST-databas, Sweco bearbetning

Sammanfattning stråk 5

Stråket är relativt problemfritt även om inte bussturerna kommer upp i den högre skyltade hastigheten. Översyn bör göras för trafik i sydgående riktning från Gribbbylund västra och fram mot Norra Bergtorp. För norrgående trafik är det främst delsträckan från E18 mot Gribbbylund som behöver studeras närmare för att kunna vidta åtgärder.

Tänkbara åtgärder stråk 5

- se över korsning kring Marknadsvägen och kommande påverkan av Täby Park-området
- ta fram en stråkstudie för stråket som närmre studera möjliga åtgärder för förbättrad framkomlighet för buss.
- Se över möjligheten att trafikseparera gång- och cykelbana – övergångsställe vid cirkulationsplats Stora Marknadsvägen

Stråk 6: Stora Marknadsvägen, Bergtorpsvägen – Täby Centrum

Figur 20 Stråk 6: Stora Marknadsvägen, Bergtorpsvägen – Täby Centrum

Stråkets funktion och användning

Stråket är lokaliserat i centrala delen av Täby kommun och förbinder Bertorpsvägen med Täby centrum. Längs med stråket finns de två busshållplatserna Kemistvägen och Galoppfältet som trafikeras av busslinjerna 604, 605, 627, 684, 685 samt nattbusslinjerna 695 och 698. Dessutom ligger bussterminalen i Täby centrum i stråket och trafikeras utöver nämnda busslinjer av ytterligare en rad linjer som utgår alternativt har sin ändhållplats i terminalen. Utöver detta finns de två Roslagsbanestationerna Täby Centrum och Galoppfältet i stråket.

Antalet påstigande per vardag för stråket uppgår till ca 4 800 av totalt ca 26 500 påstigande för buss per dygn i kommunen. Omstigning på terminalen i Täby Centrum dominerar antalet resenärer. Hur antalet påstigande ser ut per vardagsdygn och hållplats i stråket framgår av figur 21.



Figur 21 Antal påstigande per hållplats och vardagsdygn hösten 2016, Källa: Trafikförvaltningens RUST-databas, Sweco bearbetning

Stråkets karaktär

Stråket är ca 1,5 km långt och har på denna sträcka ett stort antal övergångsställen, cirkulationsplatser, trafiksignaler och korsningar. Dessa påverkar framkomligheten både för

bilar och bussar, men har samtidigt en funktion för att öka säkerhet och framkomlighet för ett belastat stråk. Den skyltade hastigheten är 50 km/tim längs hela sträckan.

Antalet busshållplatser uppgår till tre stycken och samt två stationer på Roslagsbanan. Hållplatsavståndet i stråket är 500 meter i genomsnitt.

Tabell 10 Vägfaktorer stråk 6

Vägfaktor	Antal
Övergångsställe	3
Cirkulationsplats	3
Trafiksignaler	2
Korsningar	2

Tabell 11 visar fordonshastigheter på stråket mellan hållplats Gribbylund södra och terminalen i Täby Centrum, vilket motsvarar en väglängd på ca 1,5 km. Busshastigheten är hämtad från trafikförvaltningens databas RUST (höst 2016) medan bilhastigheten är beräknad utifrån Google maps restidsuppskattningar under olika tider på dygnet (tidsvariation). Hastigheterna för buss respektive bil är inte fullt jämförbara men indikerar hastighetsnivån för stråket.

Busshastigheten utefter stråket varierar mellan 21 och 32 km/tim utan hållplatsstopp. Med hållplatsstopp är hastigheten mellan 18 och 27 km/tim och kring klockan 07:30 är hastigheterna ännu lägre. Hastigheten för bilisterna har större variation än bussens och varierar mellan 10 och 30 km/tim.

Tabell 11 Fordonshastigheter på länk, vardag höst 2016, Källa: Trafikförvaltningen, Google, Sweco bearbetning

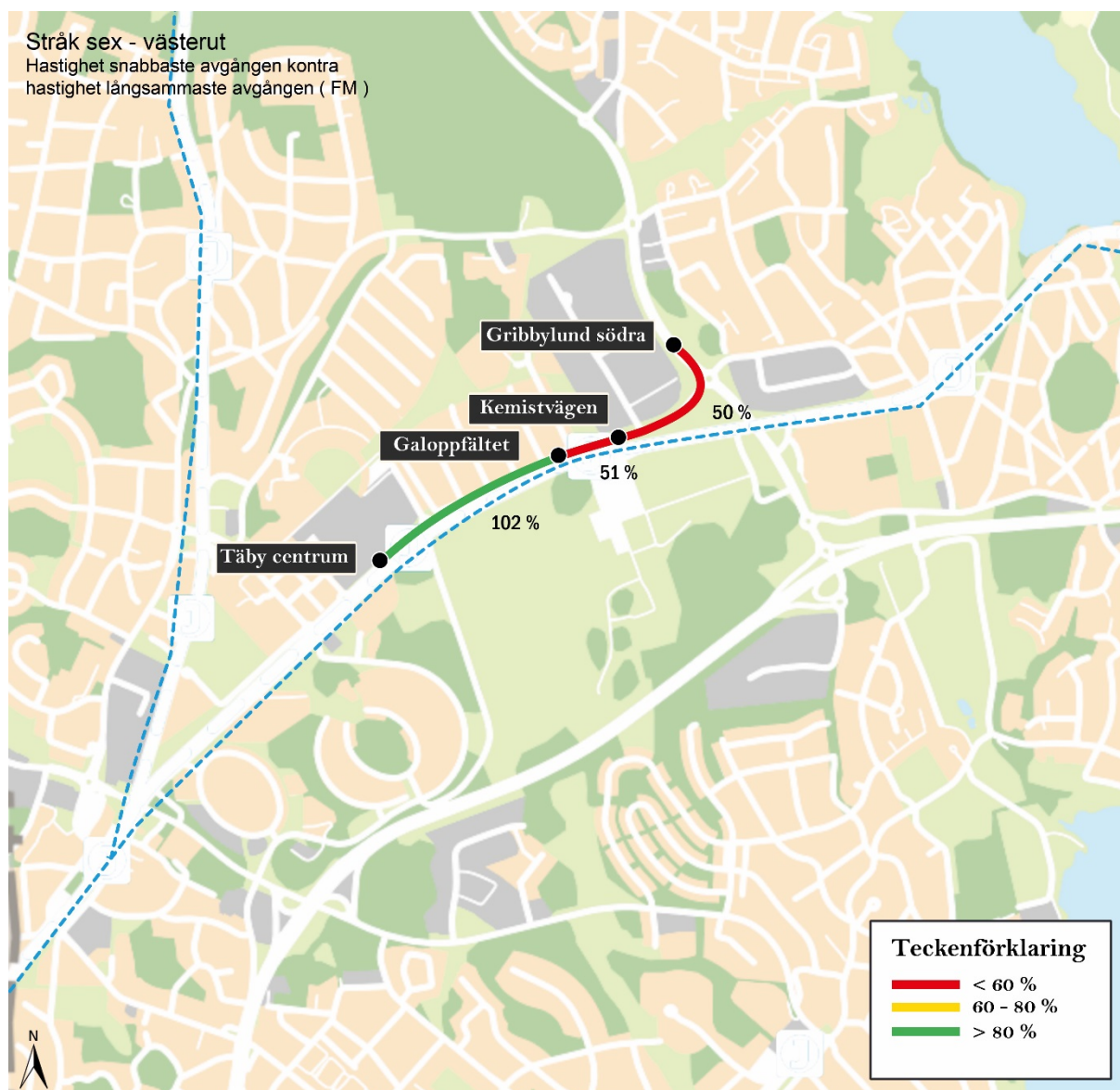
Hastighet (km/tim)/klockslag	kl. 07:00	kl. 08:00	kl. 09:00
Buss exkl. hållplatstid	32	21	28
Buss inkl. hållplatstid	27	18	23
Bil	22 – 30 ^{*)}	10 – 30	22

**) Restid för bil anges i Google under vissa tidsperioder i intervall.*

Analysen av hastighet för buss mellan olika hållplatser och för olika tidpunkter under morgon och förmiddagstid indikerar att sträckan mellan hållplats Gribbylund södra och hållplats Galoppfältet genom cirkulationsplatsen under vissa tider är besvärlig och kan behöva studeras närmare.

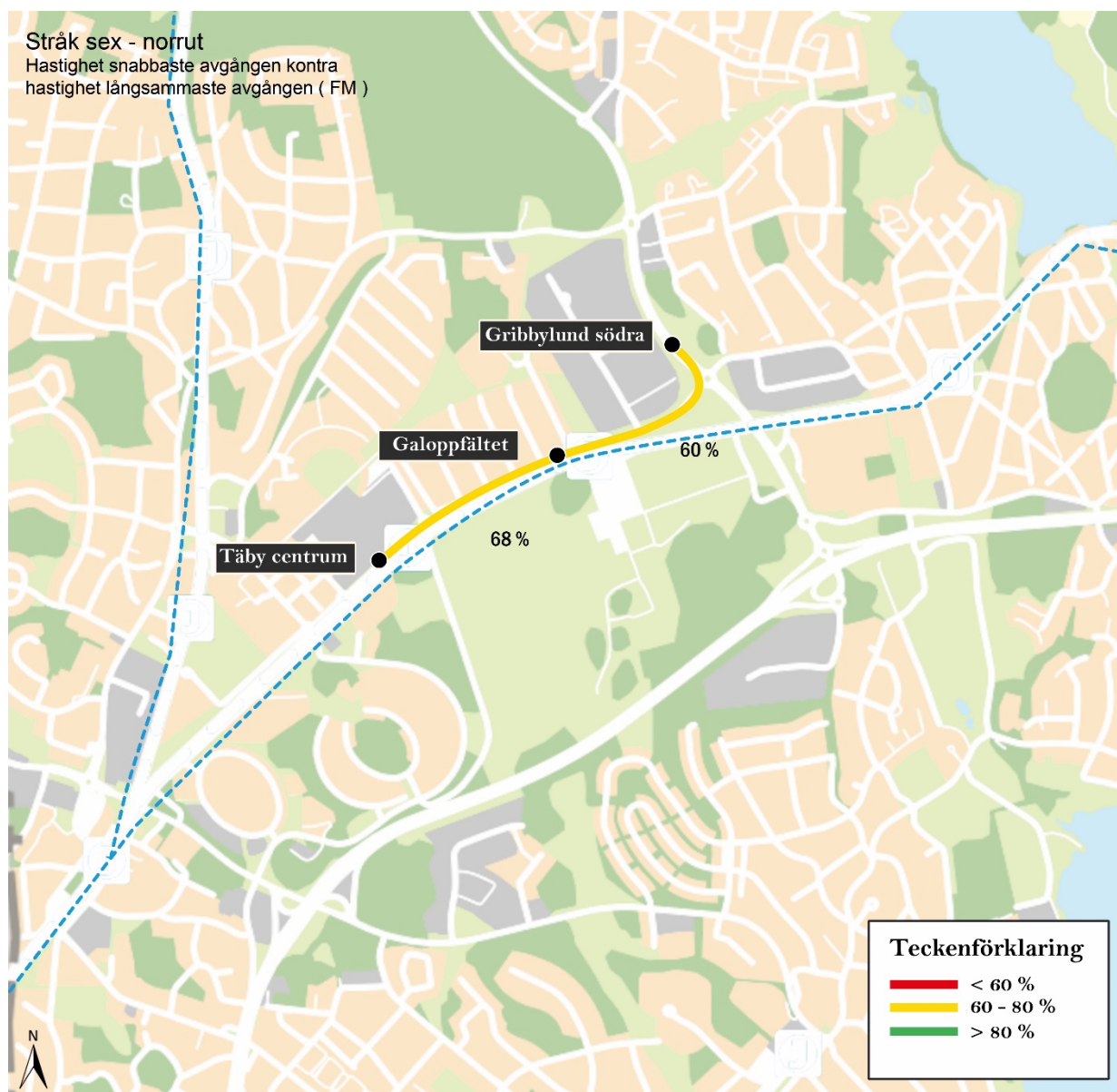
Figuren nedan visar skillnaden i hastighet över hela dygnet för buss, visat i procentuell skillnad. Stråket uppvisar de största hastighetsskillnaderna på sträckan mellan Bergtorpsvägen

och hållplats Galoppfältet där hastigheten är 50 procent jämfört med den snabbaste bussturen på samma sträcka.



Figur 22 Jämförelse körhastighet västerut för snabbaste, respektive långsammaste avgång, vardag höst 2016, Källa: Trafikförvaltningens RUST-databas, Sweco bearbetning

Följande figur visar skillnaden i hastighet över hela dygnet för buss i östlig riktning. Lägsta hastigheten är mellan 60 – 68 procent jämfört med snabbaste bussturen.



Figur 23 Jämförelse körhastighet österut för snabbaste, respektive långsammaste avgång, vardag höst 2016, Källa: Trafikförvaltningens RUST-databas, Sweco bearbetning

Sammanfattning stråk 6

Stråket är väl frekventerat av både bussar och bilar och behöver studeras närmare, framförallt i västergående riktning under morgonens rusningstid.

Tänkbara åtgärder stråk 6

- se över korsningen Stora Marknadsvägen – Bergtorpsvägen samt framkomlighet buss
- studera kopplingen mellan bussterminalen i Täby Centrum och Täby Park

Stråk 7: Grindtorpsvägen, E18 – Täby Centrum

Figur 24 Stråk 7: Grindtorpsvägen, E18 – Täby Centrum

Stråkets funktion och användning

Stråket är lokaliserat i centrala delen av Täby kommun och förbinder bostadsområdena Grindtorp och Näsbydal med Täby Centrum i norr och Roslags-Näsby trafikplats i söder.

Längs med stråket finns fem busshållplatser som trafikeras av busslinjerna 605, 617, 618, 619, 627 samt nattbusslinjerna 690 och 691. Närlinje 961 trafikerar även stråket. Hållplatsavståndet är ca 350 meter.

Antalet påstigande per vardag för stråket uppgår till ca 8 100 resenärer av totalt ca 26 500 påstigande för buss per dygn i kommunen. De stora bytespunkterna, Täby Centrum och Roslags-Näsby trafikplats, dominerar som påstigningshållplatser. Utefter stråket sker den stora mängden påstigande vid hållplatserna Grindtorps södra respektive Näsbydal, vilket framgår av figur 25.



Figur 25 Antal påstigande per hållplats och vardagsdygn hösten 2016, Källa: Trafikförvaltningens RUST-databas, Sweco bearbetning

Stråkets karaktär

Stråket är ca 1,6 km långt och har på denna sträcka ett relativt stort antal övergångsställen, cirkulationsplatser, trafiksignaler och korsningar som påverkar framkomligheten. Den skyltade hastigheten längs stråket varierar mellan 30 och 50 km/tim.

Antalet busshållplatser i stråket uppgår till fem och hållplatsavståndet är i genomsnitt 350.

Tabell 12 Vägfaktorer stråk 7

Vägfaktor	Antal
Övergångsställe	8
Cirkulationsplats	1
Trafiksignaler	1
Korsningar	7

Tabell 13 visar fordonshastigheter på stråket mellan hållplats Roslags-Näsby trafikplats och terminalen i Täby Centrum, vilket motsvarar en väglängd på ca 1,6 km. Busshastigheten är hämtad från trafikförvaltnings databas RUST (höst 2016) medan bilhastigheten är beräknad utifrån Google maps restidsuppskattningar under olika tider på dygnet (tidsvariation). Hastigheterna för buss respektive bil är inte fullt jämförbara men indikerar hastighetsnivån för stråket.

Busshastigheten utefter stråket är jämn under eftermiddagen med en hastighet kring 28 km/tim utan hållplatstid. Med stopp för påstigande sjunker hastigheten till mellan 16 och 23 km/tim. Bilisterna har motsvarande variation i hastighet beroende på tid.

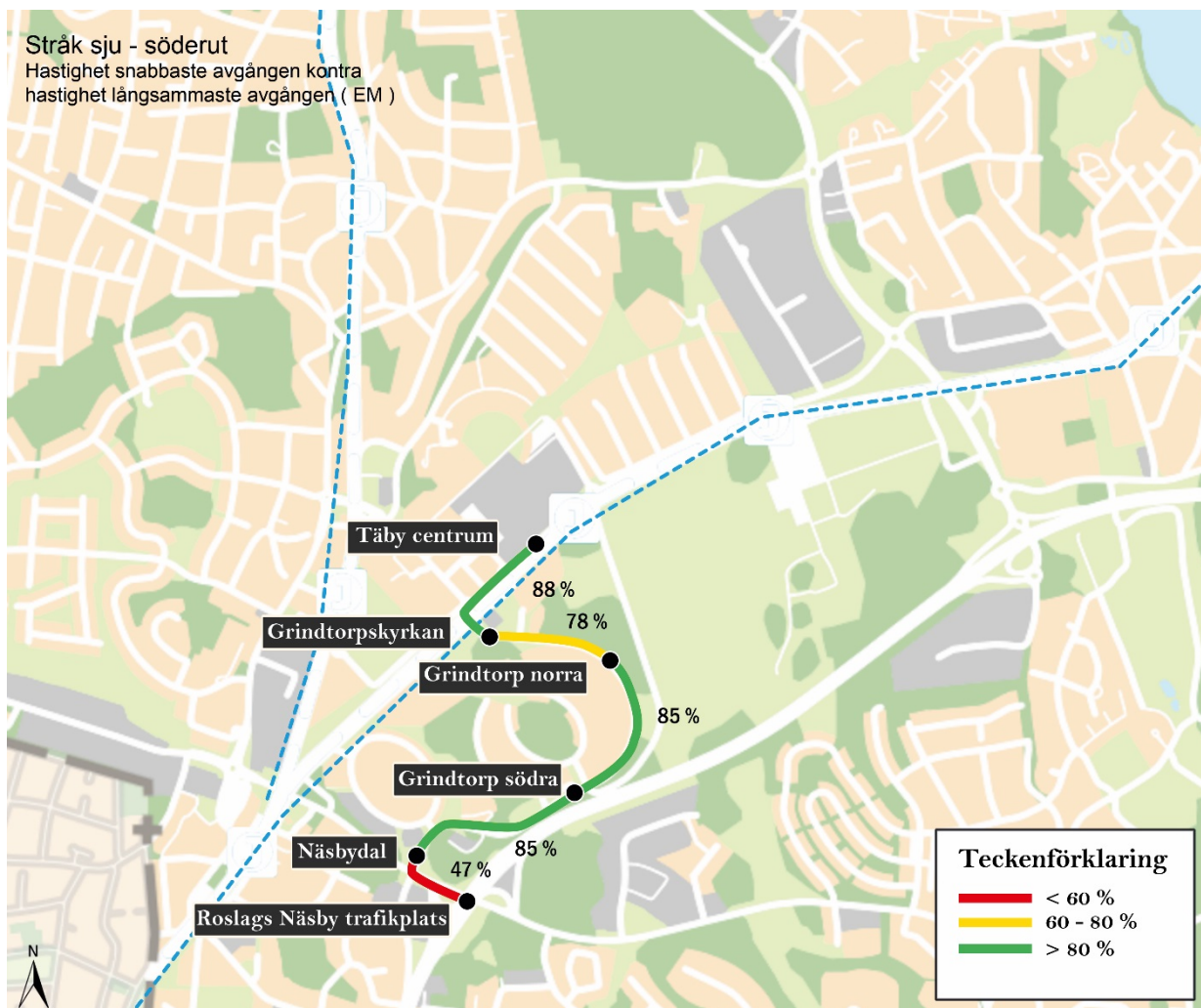
Tabell 13 Fordonshastigheter på länk, vardag höst 2016, Källa: Trafikförvaltningen, Google, Sweco bearbetning

Hastighet (km/tim)/klockslag	kl. 15:00	kl. 16:00	kl. 17:00
Buss exkl. hållplatstid	26	28	28
Buss inkl. hållplatstid	16	21	23
Bil	15 – 26*)	15 – 26*)	15-26

*) Restid för bil anges i Google under vissa tidsperioder i intervall.

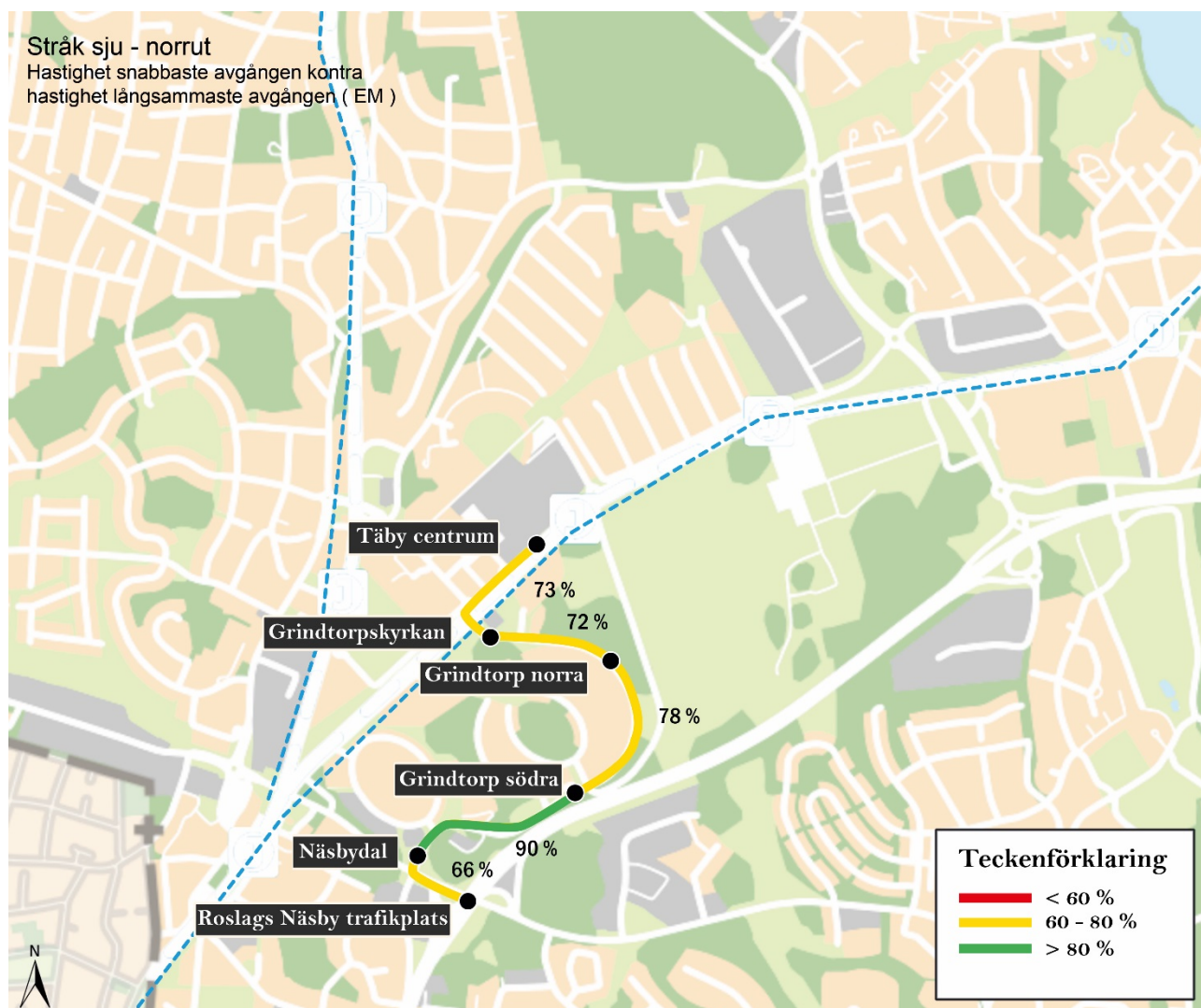
Analysen av hastigheten för buss mellan olika hållplatser och för olika tidpunkter under eftermiddagen visar att det framförallt är mellan kl. 14:30 och 17:00 som hastigheterna är lägre jämfört med "lågtrafik". Vid anslutning till Centralvägen och E18 sjunker hastigheten under rusningstid på grund av en hög trafikbelastning i korsningar och väganslutningar. I samband med att Täby allé blir färdigställd under hösten 2018 kommer busslinjerna 617, 618 och 619 att börja trafikera den, vilket borde vara positivt för bussarnas framkomlighet.

Figuren nedan visar procentuell skillnad i hastighet över hela dygnet för buss. Sträckan mellan hållplats Näsbydal och hållplats Roslags-Näsby trafikplats visar en hastighetsskillnad med 47 procent jämfört med den snabbaste bussturen.



Figur 26 Jämförelse körhastighet söderut för snabbaste, respektive långsammaste avgång, vardag höst 2016, Källa: Trafikförvaltningens RUST-databas, Sweco bearbetning

Följande figur visar skillnaden i hastighet över hela dygnet för buss i nordlig riktning. Sträckan mellan hållplatserna Roslags-Näsby trafikplats och Näsbydal har låg hastighet, i denna riktning är hastigheten 66 procent jämfört med snabbaste bussturen.



Figur 27 Jämförelse körhastighet norrut för snabbaste, respektive långsammaste avgång, vardag höst 2016, Källa: Trafikförvaltningens RUST-databas, Sweco bearbetning

Sammanfattning stråk 7

Hastigheterna längs med stråket är lägre för bussarna främst på eftermiddagen i bägge riktningarna. Det är framförallt mellan hållplats Täby Centrum och Grindtorp norra som framkomligheten är lägre jämfört med snabbaste busstur. Vid anslutning till Centralvägen och E18 uppstår framkomlighetsstörningar beroende på stor mängd trafik under rusningstid genom de olika korsningarna.

Tänkbara åtgärder stråk 7

- se över framkomlighet i korsningar och anslutningar
- signalprioritering i korsning Grindtorpsvägen/Östra Banvägen

- se över möjlighet till genomgående busskörfält i korsning mellan hållplats Roslags-Näsby och Näsbydal
- signalprioritering i korsning Grindtorpsvägen/Centralvägen
- utred om hållplats "Grindtorp norra" bör flyttas söderut för att kunna nyttjas av Täby parks invånare

Stråk 8: Centralvägen, Näsbypark – E18

Figur 28 Stråk 8: Centralvägen: Näsbypark – E18

Stråkets funktion och användning

Stråket är lokaliserat i den centrala delen av Täby kommun och förbinder, tillsammans med stråk 7 (Grindtorpsvägen), Näsbypark med Täby Centrum.

Centralvägen trafikeras av busslinje 617, 618, 619 samt nattbusslinje 691. Hållplatsavståndet är i genomsnitt ca 300 meter.

Antalet påstigande på busshållplatserna är störst vid bytespunkterna Roslags-Näsby trafikplats och Näsbypark. Utefter stråket sker flest påstigningar vid hållplatserna Koltrastvägen och Kuttervägen med 120 påstigande per vardagsdygn vardera. För hela stråket sker ca 3 500 påstigande på buss under dygnet (totalt för hela kommunen ca 26 500 påstigande på buss över dygnet).



Figur 29 Antal påstigande per hållplats och vardagsdygn hösten 2016, Källa: Trafikförvaltningens RUST-databas, Sweco bearbetning

Stråkets karaktär

Antalet hållplatser uppgår till sex stycken. Hållplatsavståndet i stråket är ca 300 meter i genomsnitt.

Utefter stråket finns sju korsningar och sex övergångsställen samt trafiksignal i kombination med övergångsställe. Den skyltade hastigheten längs stråket är 50 km/tim samt 30 km/tim vid Näsbypark.

Tabell 14 Vägfaktorer stråk 8

Vägfaktor	Antal
Övergångsställe	6
Cirkulationsplats	-
Trafiksignaler	1
Korsningar	7

Tabell 15 visar fordonshastigheter på stråket mellan hållplats Näsbypark och hållplats Roslags-Näsby trafikplats, vilket motsvarar en väglängd på ca 1,7 km. Busshastigheten är hämtad från Trafikförvaltningens databas RUST (höst 2016) medan bilhastigheten är beräknad utifrån Google maps restidsuppskattningar under olika tider på dygnet (tidsvariation). Hastigheterna för buss respektive bil är inte fullt jämförbara men indikerar hastighetsnivån för stråket.

Busshastigheten på stråket ligger på mellan 29 och 34 km/tim utan tid för hållplatsstopp. Inklusive hållplatstid varierar hastigheten mellan 18 och 24 km/tim. Bilhastigheten följer samma mönster.

Tabell 15 Fordonshastigheter på länk, vardag höst 2016, Källa: Trafikförvaltningen, Google, Sweco bearbetning

Hastighet (km/tim)/klockslag	kl. 07:00	kl. 08:00	kl. 11:00
Buss exkl. hållplatstid	33	29	34
Buss inkl. hållplatstid	23	18	24
Bil	34	25	34

Analysen av hastighet för buss mellan olika hållplatser och för olika tidpunkter visar att det framförallt är mellan kl. 14:30 och 17:00 under vardagar som hastigheterna är lägre jämfört med "lågtrafik". Detta gäller i båda riktningarna. Hastighetsreduktionen är dock inte av den grad att åtgärder i dagsläget bedöms vara nödvändiga.

Sammanfattning stråk 8

Stråket är lokaliserat i den centrala delen av Täby kommun och förbinder, tillsammans med stråk 7 (Grindtorpsvägen), Näsbypark med Täby Centrum. Lägre hastigheter uppkommer främst på vardagseftermiddagarna i båda färdriktningarna. Hastighetsreduktionen är dock inte av den grad att åtgärder i dagsläget bedöms vara nödvändiga.

Tänkbara åtgärder stråk 8

- studera om det är möjligt att minska antalet hållplatser för att öka bussens reshastighet

Stråk 9: Ellagårdsvägen, Rösjövägen – Täby Centrum

Figur 30 Stråk 9: Ellagårdsvägen, Rösjövägen – Täby Centrum

Stråkets funktion och användning

Ett viktigt tvärstråk i kommunen som förbinder Täby Centrum med Skarpängs-området. Stråket går genom villaområden och låga hastigheter uppnås längs hela stråket och speciellt i korsningar längs Marknadsvägen/Attundavägen/Stockholmsvägen samt vid Mantalsvägen/Täbyvägen. Upptagningsområdet är främst resande mellan Skarpäng och Täby Centrum samt från anslutande linjer från Vallatorp och Ella.

Stråket trafikeras främst av linje 614 längs Ellagårdsvägen. Attundavägen trafikeras av linje 614, 615, 616 samt nattbuss 690.

Antalet påstigande på busshållplatserna är störst vid bytespunkten Täby Centrum (3 000 påstigande per dygn) och hållplats Rösjöängen (723 påstigande per dygn). Längs stråket sker flest påstigningar vid hållplats Tibbleskolan med 615 per dygn. Vid hållplats Åva sker ca 150 påstigningar per dygn. För hela stråket inklusive ändpunkter sker ca 5700 påstigningar på buss per dygn (ca 26 500 påstigande på buss över dygnet i kommunen).



Figur 31 Antal påstigande per hållplats och vardagsdygn hösten 2016, Källa: Trafikförvaltningens RUST-databas, Sweco bearbetning

Stråkets karaktär

Längs stråket finns 8 hållplatser och det genomsnittliga hållplatsavståndet är cirka 300 meter. I tabell 16 presenteras stråkets vägfaktorer.

Tabell 16 Vägfaktorer stråk 9

Vägfaktor	Antal
Övergångsställe	11
Cirkulationsplats	1
Trafiksignaler	1
Korsningar	13

Det finns ytterligare tre avsmalnande vägparter för nedsättning av hastighet samt en bussgata (mellan Mantalsvägen och Byalagsvägen) som inte tillåter biltrafik. På grund av busstråkets typ som tvärlinje och som dessutom går genom bostadsområde medför det ett stort antal korsningar och övergångsställen. Den skyltade hastigheten längs stråket är 50 km/tim samt 30 km/tim i de tätare bostadskvarteren.

Tabellen nedan visar fordonshastigheter på stråket mellan hållplatserna Tibbleskolan och Rösjövägen. Busstråkets längd är ca 2,5 km. För bil är sträckningen avstängt och bil kör via ex Enhagsvägen, en sträcka på ca 3,2 km. Busshastigheten är hämtad från trafikförvaltnings databas RUST (höst 2016). Bilhastigheten är beräknad utifrån Google maps restidsuppskattningar under olika tider på dygnet (tidsvariation). Hastigheterna för buss och bil är inte fullt jämförbara men indikerar hastighetsnivån för stråket.

Busshastigheten i stråket ligger på en jämn nivå, ca 24 km/tim och med hållplatstid mellan 17-22 km/tim vilket indikerar en förhållandevis god framkomlighet. Bilhastigheterna är inte helt jämförbara då de har en annan färdväg pga. separerad bussgata.

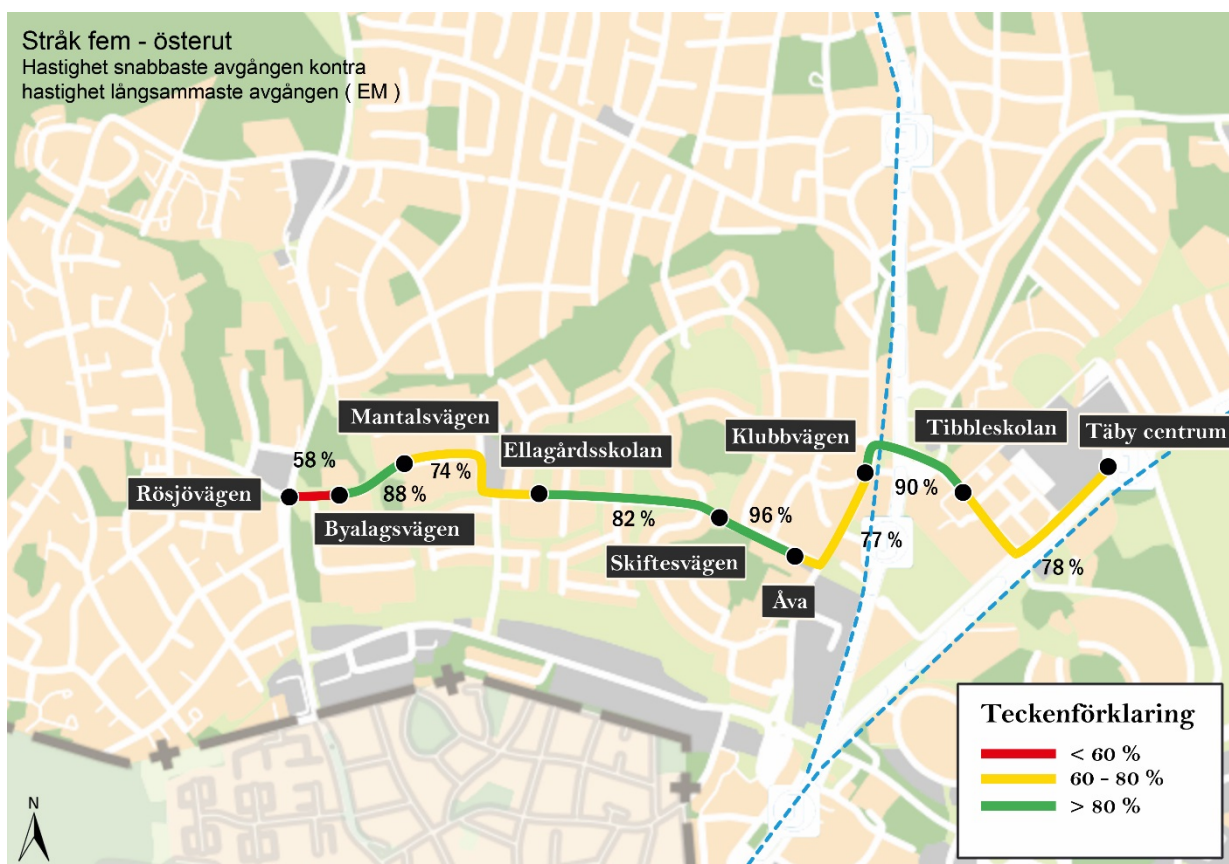
Tabell 17 Fordonshastigheter på länk, vardag höst 2016, Källa: Trafikförvaltningen, Google, Sweco bearbetning

Hastighet (km/tim)/klockslag	kl. 14:00	kl. 15:00	kl. 16:00
Buss exkl. hållplatstid	26	24	24
Buss inkl. hållplatstid	22	17	18
Bil	24 – 32*)	21 – 32*)	24

*) Restid för bil anges i Google under vissa tidsperioder i intervall.

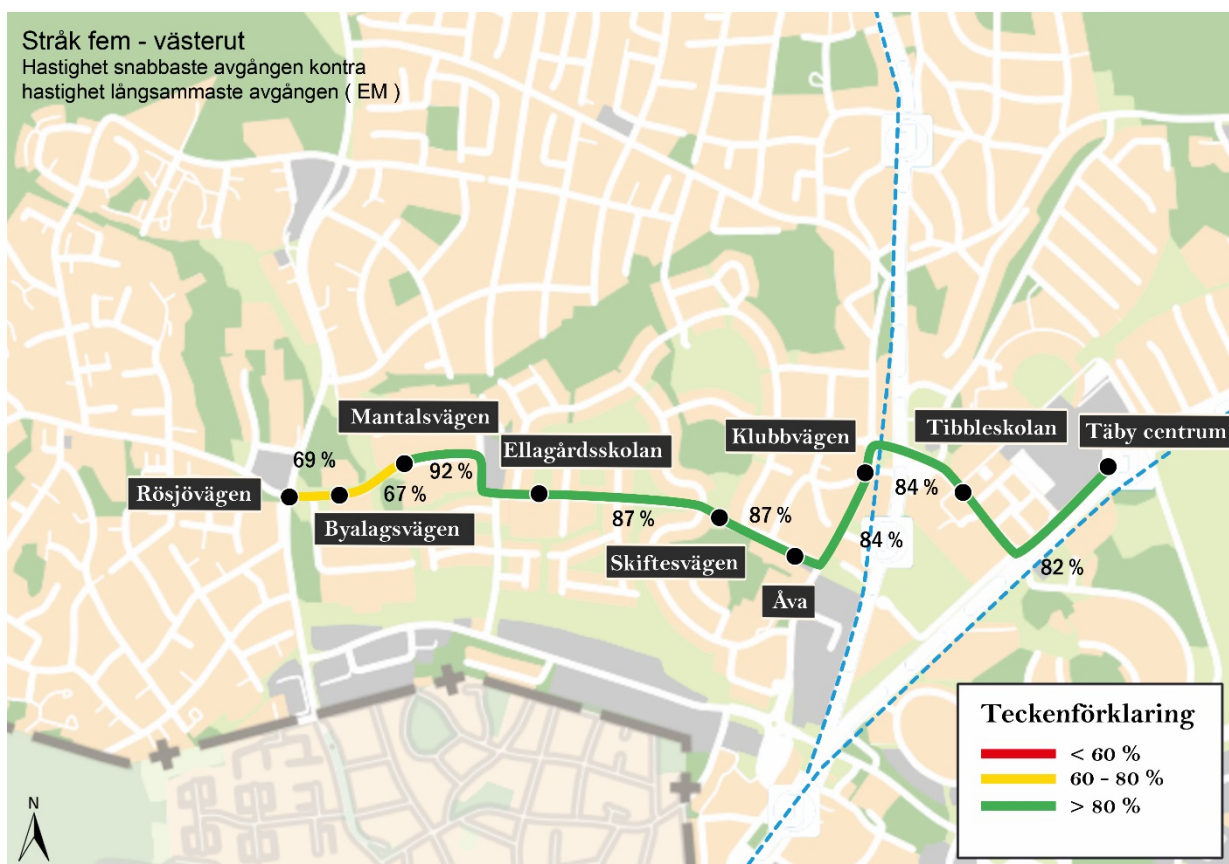
Det är framförallt mellan kl. 07:30 och 08:30 som hastigheterna är lägre jämfört med "lågtrafiktid". Sträckan mellan hållplatserna Mantalsvägen och Åva och fram till Tibbleskolan har något försämrad hastighet.

Figur 32 visar den procentuella skillnaden i hastighet över hela dygnet för buss. Cirkulationsplatsen vid Rösjövägen påverkar framkomligheten på stråket fram mot Byalagsvägen. Vissa delar av sträckan visar på låg hastighet och möjlighet till förbättring.



Figur 32 Jämförelse körhastighet österut för snabbaste, respektive långsammaste avgång, vardag höst 2016, Källa: Trafikförvaltningens RUST-databas, Sweco bearbetning

Figur 33 visar hastighet för buss mellan olika hållplatser och för olika tidpunkter under lunchtid, eftermiddag och under lågtrafiktid. Sträckan från hållplatserna Mantalsvägen/Byalagsvägen och fram till Rösjövägen har låg reshastighet jämfört med hastighet under lågtrafiktid. Figuren nedan visar skillnaden i hastighet över hela dygnet för buss.



Figur 33 Jämförelse körhastighet västerut för snabbaste, respektive långsammaste avgång, vardag höst 2016, Källa: Trafikförvaltningens RUST-databas, Sweco bearbetning

Sammanfattning stråk 9

Stråket är ett lokalt förbindelstråk genom ett bostadsområde och är därför utformat för denna funktion vilket innebär sänkt hastighet inom boendeområde och högre hastighet på huvudgatorna. Anslutning vid Rösjövägen/Täbyvägen med korsande trafik påverkar bussens reshastighet.

Tänkbara åtgärder stråk 9

- se över möjligheten att dra in någon hållplats alternativt övergångsställe i syfte att korta restiden.

Stråk 10: Skarpäng – Roslags-Näsby (- Danderyd)

Idag saknas en busskoppling mellan Skarpäng och Roslags-Näsby. Det finns också delar av Skarpäng som har långt gångavstånd till kollektivtrafiken. Dessutom finns det planer på att utveckla Skarpäng med fler bostäder och verksamheter och i takt med att området växer ökar också behovet av goda kopplingar till viktiga målpunkter med kollektivtrafiken.

Linje 604 och nattbusslinje 691 trafikerar idag Enhagsvägen och därigenom delar av sträckan. Stråket behöver dock stärkas med ytterligare busstrafik för att vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen för resenärer från de västra delarna av Täby.

I Roslags-Näsby passerar två av Roslagsbanans tre linjer och det är därmed en viktig kollektivtrafiknod i Täby. Många boende i Skarpäng pendlar in till Stockholm för arbete och de upplever att dagens busskopplingar till tunnelbanan i Danderyd är opålitliga och tar för lång tid på grund av framkomlighetsproblem för bussarna på Täbyvägen och Enebybergsvägen i Danderyd.

En koppling mellan Skarpäng och Roslags-Näsby och sedan vidare till Danderyd skulle därför innebära ett attraktivt alternativ för de boende i Skarpäng. Den exakta sträckningen och möjliga hållplatslägen för denna bussförbindelse måste utredas vidare. Exempel på dragningar att utreda vidare:

- Skarpäng-Enhagsvägen-Centralvägen-E18
- Skarpäng -Enhagsvägen-Centralvägen-Ytterbyvägen-E18
- Skarpäng -Byalagsvägen-Ellagårdsvägen-Stockholmsvägen-Centralvägen-E18
- Skarpäng -Byalagsvägen-Ellagårdsvägen-Stockholmsvägen-Centralvägen-Ytterbyvägen-E18

Tänkbara åtgärder stråk 10

- undersök möjlighet till ny busskoppling från Skarpäng till Danderyd via Roslags-Näsby

Stråk 11: Näsbypark – Näsby slott – Roslags-Näsby

Stråket är lokaliserat i kommunens sydöstra del och förbinder Näsby slott med Roslags-Näsby samt förstärker kopplingen mellan Näsbypark och Näsby slott. I Näsby slott pågår just nu planeringen för en förtätning och utveckling av området med fler bostäder och verksamheter.

Delar av stråket trafikeras idag av busslinje 619 som är en ringlinje och således endast trafikeras i en riktning. För att resa till Roslags-Näsby station hänvisas till busslinje 604 eller Roslagsbanan som båda utgår från Täby centrum, och resan innebär byte.

Längs stråket finns även de två stationerna Näsbypark och Näsby Allé på Roslagsbanans linje 29 samt stationen Roslags-Näsby på linje 27.

Idag saknas en direkt busstrafikering mellan Näsbypark och Roslags-Näsby station.

Tänkbara åtgärder stråk 11

- undersök möjlighet till ny busskoppling från Näsbypark till Roslags-Näsby station via Centralvägen alternativt Sågtorpsvägen.

Den exakta sträckningen och möjliga hållplatslägen för denna bussförbindelse måste utredas vidare

Framtida kollektivtrafikstråk

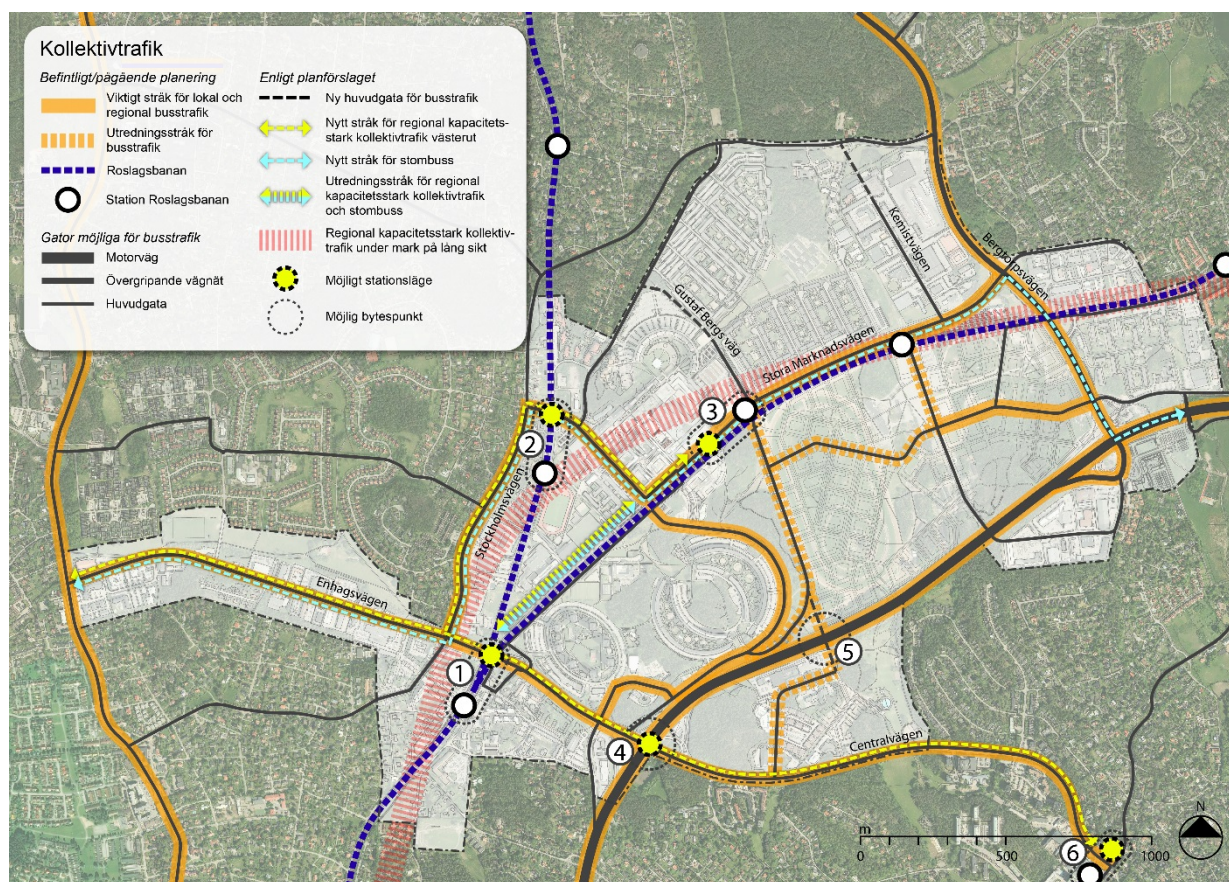
Utöver de elva kollektivtrafikstråk som beskrivits ovan finns ytterligare framtida kollektivtrafikstråk och linjer utpekade i förslaget till fördjupad översiktsplan för Täby stadskärna, i Region Stockholms Stomnätsplan och i den politiska inriktningen för Täby kommun under mandatperioden 2019 – 2022. Följande avsnitt beskriver dessa stråk och linjer på en översiktlig nivå. Allt eftersom planerna kring dessa stråk utvecklas och konkretiseras kommer avsnittet att justeras och uppdateras.

Täby stadskärna 2050 Fördjupad översiktsplan (utställningsförslag december 2018)

Förslaget till fördjupad översiktsplan pekar ut ett antal framtida stråk för tvärgående kapacitetsstark kollektivtrafik västerut längs med Enhagsvägen och Centralvägen mot antingen Täby Centrum eller Näsbypark. Hur kollektivtrafiken fortsätter västerut och till vilken målpunkt behöver utredas vidare och samordnas med intilliggande kommuner. Trafikslag behöver också studeras vidare. Det kan vara busstrafik i egna körfält, spårvagn eller annan trafik.

Både den Regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFS) och trafikförvaltningens Stomnätsplan etapp 2 pekar ut behovet av stomtrafik mellan de regionala stadskärnorna. De linjer som berör Täby kommun beskrivs i följande avsnitt. Stråket Bergtorpsvägens södra del, Stora Marknadsvägen, Attundavägen, del av Stockholmsvägen och Enhagsvägen är det stråk som kommunen ser potential till regional stombusstrafik och det behöver utvecklas med god framkomlighet för stombusstrafiken.

Följande figur visar befintlig och pågående planering av kollektivtrafiken i Täby kommun samt enligt planförslaget i Täby stadskärna 2050 Fördjupad översiktsplan, utställningsförslag december 2018.



Figur 34 Befintlig /pågående planering av kollektivtrafiken i Täby kommun samt enligt planförslaget i Täby stadskärna 2050 Fördjupad översiktsplan, utställningsförslag december 2018.

Region Stockholms Stomnätplan etapp 2

Stomnätplanen redovisar utveckling av stomnätet med sikte på 2030. Följande fyra linjer berör Täby kommun:

- G. Norrtälje – Stockholms C – Gustavsberg: Norrtäljes radiella stombuss mot centrala Stockholm förbinds med Värmdös stomlinje. Linjen skapar bättre kopplingar för såväl ostsektorn som nordostsektorn till nya målpunkter i innerstaden. Behovet av byten minskar därmed, samtidigt som belastningen på terminaler och bytespunkter vid Slussen och Östra station kan minskas. I nordost skapas en bättre koppling till Täby C för att stärka tillgängligheten till arbetsplatserna i den regionala stadskärnan.
- H. Barkarby – Upplands Väsby – Täby: En yttre tvärförbindelse skapas för att ansluta två regionala stadskärnor med ostkustbanans pendeltågstrafik, och därmed förbättra kopplingen till Arlanda och Uppsala.

- I. Vaxholm – Stockholm C – Tyresö C: På samma sätt som för Norrtälje och Värmdö skapas genomgående radiella stombusslinjer som minskar antalet byten. Även denna kopplas till Täby C på ett bättre sätt än dagens stombuss från Vaxholm.
- J. Tyresö C – Handen – Flemingsberg – Kungens Kurva/Skärholmen – Vällingby – Barkarby- Sollentuna – Täby/Arninge: Flera regionala stadskärnor förbinds med en ringlinje som utnyttjar Förbifart Stockholm. Linjen knyter ihop kollektivtrafiksystemet genom en effektiv tvärförbindelse i stråk med stort resande och viktiga målpunkter.

Hur linjernas sträckning kommer se ut i detalj är inte planerat, däremot redovisas viktiga knutpunkter.

När det gäller utvecklingen av Roslagsbanan fram till år 2030 är dubbelspårsutbyggnaden färdigställd vilket medger regelbunden 10-minuterstrafik på de olika grenarna. Dessutom trafikeras banan med nya fordon. Stomnäsplanen färdigställdes innan Sverigeförhandlingen var klar och därför ingår det i planen att Roslagsbanan är förlängd till Odenplan. Exakt när banan är förlängd in till Stockholms central via Odenplan är i dagsläget inte beslutat.

Kollektivtrafik på vatten

Trafiknämnden inom Region Stockholm bedriver sedan ett par år kollektiv sjötrafik i hela Stockholms skärgård. Vid sidan av skärgårdstrafiken finns i nuläget även tre pendelbåtslinjer inom SL-trafiken som trafikerar delar av Mälaren samt delar av Värtan. Enligt Region Stockholms budget för 2019 ska trafiknämnden utreda nya pendelbåtslinjer för att pendelbåtstrafiken i Stockholmsregionen ska utvecklas ytterligare. Detta ligger i linje med den politiska inriktningen för Täby kommun. Under mandatperioden 2019-2022 ska kommunen verka för båtpendling från Hägernäs, Näsbypark och Viggbyholm till Stockholm.

Bytespunkter

De tre bytespunkterna Täby Centrum, Roslags-Näsby och Arninge resecentrum har studerats närmare eftersom de redan idag är eller kommer att bli viktiga bytespunkter utifrån dagens bebyggelse samt utifrån kända planeringsunderlag.

Bytespunkt 1: Täby Centrum



Figur 35 Bytespunkt 1: Täby Centrum. Foto: Olof Holdar.

Nuvarande förhållanden

Vid Täby Centrum sker byten mellan buss och Roslagsbanan via bussterminal och station. Antalet påstigande under ett vardagsdygn år 2016 uppgick till ca 6 600 resenärer, varav 3 100 resenärer på buss och 3 500 på tåg.

Bussterminalen vid Täby Centrum utgör en viktig bytespunkt för busslinjer inom kommunen samt busslinjer till/från kommunen. Bytespunkten för busstrafiken är utformad med avsikt att busslinjer ansluter till bussterminal från nordost. Busslinjer som ankommer från övriga håll måste ansluta från ”rätt håll”. Detta innebär extra reslängd och restid för att ”vända” bussen rätt. Dessutom är vinkeln när bussarna kör söderut genom rondellerna besvärlig och är värre än när bussarna kör norrut då de kör mer rakt. Vidare behövs bättre uppställningsplatser för

bussarna i anslutning till terminalen. Idag står bussarna uppställda längs med muren vid parkeringsplatsen strax norr om terminalen. Denna uppställningsplats är bristfällig då muren är för nära vilket leder till större skaderisk på bussarna som i sin tur kan leda till störningar i trafiken. De uppställda bussarna skymmer dessutom sikten för bilar som kör ut från parkeringen vilket kan innebära en trafikfara.

Roslagsbanan ansluter med övergångar till Täby Centrum, bussterminal samt mot bostadsområdet Grindtorp. Bytesmöjligheten mellan Roslagsbanan och bussterminalen kan förbättras då utformningen av förbindelsen mellan trafikslagen är otydlig och osmidig.

Vänthallen är lokaliserad mellan Roslagsbanan och bussterminalen. I dagsläget används den knappast utan har snarare blivit ett "tillhåll" för personer som inte får vistas inne i centrumanläggningen. Det är trafikförvaltningen som har ansvar för byggnaden, men det ligger i kommunens intresse att verka för en förbättrad situation inne i vänthallen alternativt medverka till en annan användning av lokalen.

Pågående planer

Tillkommande bebyggelse på Täby Park-området kommer att innebära kraftigt ökade resenärsmängder vilket nödvändiggör en bra integrering av bytespunkten.

Tänkbara åtgärder:

- se över information och orienteringsbarheten kring bussterminal och Roslagsbanan
- undersök möjligheten att få tillgång till parkeringen norr om terminalen för på- och avstigning samt uppställning av bussar
- studie i syfte att förbättra situationen i vänthallen
- kommande påverkan av TF:s stomnätsplan med planerade stomlinjer via Roslags-Näsby, Täby Centrum och Arninge
- förbättrad integrering av bytespunkten mellan de olika trafikslagen och mellan kollektivtrafik och bebyggelse.
- undersök möjligheten att bygga tak mellan centrumbyggnaden och bussterminalen.

Bytespunkt 2: Roslags-Näsby



Figur 36 Bytespunkt 2: Roslags-Näsby. Foto: Anna Bruzaeus

Nuvarande förhållanden

Från Roslagsbanans station i Roslags-Näsby går idag tåg mot både Kårsta och Österskär via Täby centrum samt mot Östra station i Stockholm. Upptagningsområde är främst boende/arbetande i området samt de resenärer som använder infartsparkeringen. Påstigande på Roslags-Näsby station under ett dygn uppgår till ca 3 200 resenärer.

Bytespunkten har idag brister som gör att den inte har den attraktivitet för resenärer som den skulle kunna ha och detta gäller främst för byte mellan buss och Roslagsbanan. I nuläget är bytesmöjligheten mellan tåg och buss undermålig med ett gångavstånd till station från närmsta busshållplats på drygt 300 meter. Anslutande busslinje (linje 604) går dessutom från Danderyds sjukhus via Täby centrum till Hägernäs och har egentligen inte Täby kommun som upptagningsområde. Avstånd till bytesmöjlighet vid motorvägshållplats är drygt 700 meter.

Pågående planer

Roslags-Näsby är tänkt att utvecklas till en ny stadsdel med hög täthet i ett av kommunens bästa kollektivtrafiklägen. Här planeras för omkring 1 400 bostäder, förskola, gymnasieskola och handel i bottenvåningarna.

I samband med utbyggnaden av dubbelspår på Roslagsbanan har Roslags-Näsby nyligen fått en ny station och i och med det har perrongerna fått en placering närmre Centralvägsbron vilka är förberedda för att förlängas ytterligare. En förlängning av perrongerna skulle innebära att en bytespunkt mellan Roslagsbanan och bussar på Centralvägsbron kan tillskapas. Idag finns det ingen finansiering för en sådan bytespunkt eller för en förlängning av perrongerna.

I RUFS är ett spårreservat utpekad mellan Roslags-Näsby och Häggvik. Denna föreslagna tvärsparsträckning skulle även kunna trafikeras med buss.

Tänkbara åtgärder:

- inför en hållplats för Roslagsbanans ersättningstrafik på förslagsvis Centralvägen
- delta i strategiska utredningar som berör Roslags-Näsby station såsom åtgärder kopplade till TF:s stomnätplan samt TF:s om planer på spårreservat i sträckning Roslags-Näsby – Häggvik

Bytespunkt 3: Arninge resecentrum



Figur 37 Bytespunkt 3: Arninge resecentrum. Källa: Ahlqvist & Almqvist Arkitekter AB

Nuvarande förhållande

Arninge resecentrum planeras stå färdigt år 2021 och kommer att innebära en ny bytespunkt för busslinjer från nordöstra delen av länet. Resecentrum kommer ge möjlighet till ett smidigt byte mellan bil, buss och tåg, en bytesmöjlighet som i nuläget saknas.

Den pågående exploateringen av Arninge/Ullna-området innebär ett tillskott till resandet via denna bytespunkt. Upptagningsområde är resande från Vaxholm, Österåker, Norrtälje, Vallentuna samt boende/arbetande i Arninge/Ullna-området.

Arninge resecentrum kommer att trafikeras av lokala busslinjer (bl.a. linje 615) och en mängd busslinjer från Vaxholm, Österåker och Norrtälje samt Roslagsbanan till Österskär. Troligen kommer även kommande stombusslinje att gå via Arninge. I anslutning till resecentrum planeras för en infartsparkering för bil och cykel.

Pågående planer

Bebyggelseplaner i området är exploateringen av Arninge-Ullna med ca 2 000–3 000 bostäder, med en planerad produktion av ca 200–300 lägenheter per år.

Tänkbara åtgärder

- kommande påverkan av TF:s stamnätsplan med ett planerade stomlinjer via Roslags-Näsby, Täby Centrum och Arninge

Genomförandeplan

Ett av syftena med kollektivtrafikplanen är att tydliggöra i vilka stråk kollektivtrafiken främst bör prioriteras. I dessa stråk ska kollektivtrafikplanen vidare peka ut tänkbara åtgärder för att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken. För att kunna arbeta med åtgärder där de behövs som mest och dessutom för alla på ett transperat sätt behöver stråken prioriteras. Sammantaget utmynnar prioriteringen och åtgärderna i en genomförandeplan för kollektivtrafiken under de kommande tio åren. Följande kapitel redovisar på vilket sätt prioriteringen av stråken genomförts samt de tänkbara åtgärderna per stråk som tillsammans bildar genomförandeplanen för stråken och för bytespunkterna.

Prioritering av stråken

Prioriteringen av de befintliga stråken har genomförts utifrån skyltad hastighet, hastighet under lågtrafik för buss (exklusive hållplatstid) samt antalet påstigande per stråk. I vissa fall sammanfaller data för påstigande vid hållplats för flera stråk och då har en approximation gjorts för antal påstigande. Vissa av stråken har förslagna åtgärder som även kan ge andra stråk förbättringar, exempelvis förbättrad framkomlighet vid rondell vid Bergtorpsvägen/Stora Marknadsvägen och rondell vid Täbyvägen/Rösjövägen. Stråk 1: E18 – motorväg ingår inte i prioriteringen eftersom ansvaret för utvecklingen av stråket i huvudsak ligger på Trafikverket och trafikförvaltningen.

En sammanställning visas även för motsvarande bilhastigheter (baserat på googles restider, Sweco bearbetning). Förslag till framkomlighetsförbättringar för bussnätet bör kunna sammanfalla i vissa fall även med bilnätets framkomlighet i form av högre hastigheter.

Tabell 18 Summering av de befintliga stråken 2-9, Källa: Trafikförvaltningen, Google och Sweco bearbetning

	Vikinga- vägen	Lötting- lunds- vägen	Täby- vägen	Berg- torps- vägen	Stora Marknads- vägen	Grind- torps- vägen	Central- vägen	Ellä- gårds- vägen
Buss (exkl hållplatstid)	Stråk 2	Stråk 3	Stråk 4	Stråk 5	Stråk 6	Stråk 7	Stråk 8	Stråk 9
Antal påstigande	938	246	3 007	1 215	1 006	4 316	3 454	1 906
Antal påstigande (ej unika hpl*/2)	938	246	2 563	952	693	2 870	2 140	1 412
Skyltad hastighet (km/h)	50-70	30-50-70	50	50-70	50	30-50	30-50	30-50
Högtrafik hastighet (km/h)	25	31	26	28	21	26	29	24
Lågtrafik hastighet (km/h)	36	33	36	38	28	28	34	26
Diff högtrafik - skyltad hastighet	-25	-19	-24	-32	-29	-19	-16	-16

Bil	Stråk 2	Stråk 3	Stråk 4	Stråk 5	Stråk 6	Stråk 7	Stråk 8	Stråk 9
Högtrafik hastighet (km/h)	12	29	15	17	10	15	25	21
Lågtrafik hastighet (km/h)	34	38	43	52	30	26	34	32
Diff högtrafik - skyltad hastighet	-38	-21	-35	-43	-40	-30	-20	-19

*= Täby Centrum, RoslagsNäsby tpl, Gribbbylund Södra, Täbyvägen, Rösjövägen

En summering av parametrarna är gjord där störst sammanlagd effekt faller ut som mest intressant. Prioriteringen av de befintliga stråken ser ut enligt följande:

- Prioritet 1: stråk 4 (stråk10), 6, och 7
- Prioritet 2: stråk 2 och 5
- Prioritet 3: stråk 8 (stråk 11) och 9
- Prioritet 4: stråk 3

Utöver de befintliga stråken finns de två nya, 10 och 11. Stråk 10 är nära sammankopplad med stråk 4 och kommer därför utredas tillsammans med detta stråk. På motsvarande sätt hänger stråk 11 ihop med stråk 8 och kommer därför hanteras tillsammans med det.



Figur 38 Studerade stråk

Genomförandeplan för kollektivtrafiken

Följande avsnitt beskriver genomförandeplanen för kollektivtrafiken. Planen är uppdelad i två delar där den ena avser stråken och den andra avser bytespunkterna. Prioriteringen av stråken tillsammans med de tänkbara åtgärderna utgör Genomförandeplan: Stråk för kollektivtrafiken de kommande tio åren. Planen är ett levande dokument och behöver revideras kontinuerligt utifrån förändrade förutsättningar vad gäller stråken och åtgärderna.

Tabell 19 visar genomförandeplanen de kommande tio åren. Tabellen innehåller prioritet, stråk, åtgärder, översiktlig tidplan och kommentarer. Tidplanen som anges avser i huvudsak fortsatt utredningsarbete. När åtgärderna som utredningsarbetet mynnar ut i kan genomföras beror, på vid det tillfället, tillgänglig budget. Genomförandeplanen bör kompletteras så fort det finns uppgifter om tidplaner för åtgärder. Planen utgör i och med detta ett viktigt underlag för det årliga budgetarbetet.

Tabell 19 Genomförandeplan: Stråk för kollektivtrafiken de kommande tio åren

Prioritet	Stråk	Åtgärd	Tidplan	Kommentar
1	Stråk 4: Täbyvägen	stråkstudie för stråket och dess förlängning i Danderyds kommun.	Våren 2019	Möjliga åtgärder som identifieras i stråkstudien kan sannolikt införas från och med 2019/2020
		utred möjligheten att förbättra kollektivtrafiken till de delar av Skarpäng och Vallatorp som har långt gångavstånd till kollektivtrafiken.	Våren 2019	
1	Stråk 10: Skarpäng – Roslags-Näsby	undersök möjlighet till ny busskoppling från Skarpäng till Mörby centrum via Roslags-Näsby	Våren 2019	Utredningen sker inom ramen för stråkstudien ovan.
1	Stråk 6: Stora Marknadsvägen	se över korsningen Stora Marknadsvägen – Bergtorpsvägen	Våren – hösten 2018	Arbetet sker inom ramen för projektet: Gång- och cykelport under Bergtorpsvägen och Stora Marknads-vägen samt trimnings-åtgärder
		studera möjliga åtgärder för förbättrad framkomlighet för buss	Våren – hösten 2018	Arbetet sker inom ramen för projektet: Gång- och cykelport under Bergtorpsvägen och

				Stora Marknads-vägen samt trimnings-åtgärder
		studera kopplingen mellan bussterminalen i Täby Centrum och Täby Park	Inte fastställd	
		studera påverkan på trafikflöden till följd av utbyggnaderna av Täby Park och Täby Centrum	Inte fastställd	
		se över framkomlighet i korsningar och anslutningar	Inte fastställd	Genomförande av åtgärder tidigast 2019
1	Stråk 7: Grindtorpsvägen	signalprioritering i korsning Grindtorpsvägen/ östra Banvägen	Inte fastställd	
		se över möjlighet till genomgående busskörfält i korsning mellan hållplats Roslags-Näsby och Näsbydal	Inte fastställd	
		signalprioritering i korsning Grindtorpsvägen/ Centralvägen	Inte fastställd	
		utred om hållplats "Grindtorp norra" bör flyttas söderut för att kunna nyttjas av Täby parks invånare	Inte fastställd	
		medverka till förbättrade bytesmöjligheter vid Norrortsleden från Bergtorpsvägen	Inte fastställd	
2	Stråk 2: Vikingavägen	förbättra koppling/bytesmöjligh et mellan buss och	Hösten 2018	Arbetet sker inom det pågående arbetet med

		Roslagsbana vid station Täby kyrkby		planprogram för Täby kyrkby
		se över korsning kring Marknads-vägen och kommande påverkan av Täby Park-området	Inte fastställd	
		ta fram en stråkstudie för stråket som närmre studera möjliga åtgärder för förbättrad framkomlighet för buss.	Inte fastställd	
2	Stråk 5: Bergstorpsvägen	Se över möjligheten att trafikseparera gång- och cykelbana – övergångsställe vid cirkulations-plats Stora Marknadsvägen	Våren – hösten 2018	Arbetet sker inom ramen för projektet: Gång- och cykelport under Bergstorpsvägen och Stora Marknadsvägen samt trimningsåtgärder
		studera om det är möjligt att minska antalet hållplatser för att öka bussens reshastighet	Inte fastställd	
		undersök möjlighet till ny bussskoppling från Näsbypark till Roslags-Näsby station via Centralvägen alternativt Sågtorpsvägen.	Inte fastställd	Utredningen sker i samband med översyn av stråk 8.
3	Stråk 8: Centralvägen	se över möjligheten att dra in någon hållplats alternativt övergångsställe i syfte att korta restiden	Inte fastställd	
3	Stråk 11: Näsbypark – Roslags-Näsby	säkerställ god framkomlighet genom cirkulationsplats och korsningar	Inte fastställd	

3	Stråk 9: Ellagårdsvägen	se över möjligheten att dra in någon hållplats alternativt övergångsställe i syfte att korta restiden	Inte fastställd	
4	Stråk 3: Löttingelunds- vägen	Säkerställ god framkomlighet genom cirkulationsplatse) och korsningar		

Tabell 20 visar genomförandeplans bytespunkter och innehåller tänkbara åtgärder de kommande tio åren för de tre studerade bytespunkterna Täby centrum, Roslags-Näsby och Arninge resecentrum. Tabellen visar även tidplan och kommentarer. Tidplanen som anges avser i huvudsak fortsatt utredningsarbete. När åtgärderna som utredningsarbetet mynnar ut i kan genomföras beror på, vid det tillfället, tillgänglig budget. Genomförandeplanen bör kompletteras så fort det finns uppgifter om tidplan för åtgärder. Planen utgör i och med detta ett viktigt underlag för det årliga budgetarbetet.

Tabell 20 Genomförandeplan Bytespunkter de kommande tio åren

Bytespunkt	Åtgärd	Tidplan	Kommentar
Täby Centrum	se över information och orienterings-barheten kring bussterminal och Roslagsbana	Inte fastställd	
	undersök möjligheten att få tillgång till parkeringen norr om terminalen för på- och avstigning samt uppställning av bussar	Våren 2018	Arbete med detta pågår
	studie i syfte att förbättra situationen i vänthallen	Inte fastställd	
	kommande påverkan av TF:s stomnätsplan med planerade stomlinjer via Roslags-Näsby, Täby Centrum och Arninge	Inte fastställd	Arbetet bedrivs inom Trafikverkets och TF:s arbete Grönt ljus för stombussen
	förbättrad integrering av bytespunkten mellan de olika trafikslagen och mellan kollektivtrafik och bebyggelse	Inte fastställd	

	undersök möjligheten att bygg tak mellan centrumbyggnaden och bussterminalen	Inte fastställd	
Roslags-Näsby station	inför en hållplats för Roslagsbanans ersättningstrafik på förslagsvis Centralvägen	Våren 2019	
	delta i strategiska utredningar som berör Roslags-Näsby station såsom åtgärder kopplade till TF:s stomnätsplan samt TF:s om planer på spårreservat i sträckning Roslags-Näsby – Häggvik	Inte fastställd	
Arninge resecentrum	kommande påverkan av TF:s stomnätsplan med ett planerade stomlinjer via Roslags-Näsby, Täby Centrum och Arninge	Inte fastställd	Arbetet bedrivs inom Trafikverkets och TF:s arbete Grönt ljus för stombussen

Referenser

SWECO:s underlagsrapport

RVU 2015: Region Stockholms resvaneundersökning

Trafikförsörjningsprogram för Stockholms län, Region Stockholms 2017

RUFS 2050

Verksamhetsplan 2018