Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

INFORMATIONSÄRENDE
2020-10-07

Ärende
TN 2020-1363

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-686 1651
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden
2020-10-19, punkt 27

Information om Mälardalsrådets storregionala systemanalys, En Bättre Sits

Ärendebeskrivning

Ärendet är kortfattad information om den storregionala systemanalys som har tagits fram inom ramen för Mälardalstrådets samarbete En Bättre Sits. Systemanalysen ska behandlas av regionerna i deltagande län. Det här ärendet är en information till trafiknämnden.

Sammanfattning

Region Stockholm har tillsammans med övriga deltagare i Mälardalsrådet tagit fram en ny storregional systemanalys. I arbetet har trafikförvaltningen, tillväxt och regionplaneförvaltningen samt regionledningskontoret deltagit. Inom ramen för arbetet har en uppdaterad storregional systemanalys tagits fram.

Bakgrund

Sju län – Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Södermanland, Östergötland och Gotland – samarbetar sedan flera år tillbaka i infrastruktur- och transportfrågor under begreppet ”En Bättre Sits”. En historiskt unik process där en stor grupp politiker och tjänstepersoner från länen tillsammans mejslat fram gemensamma prioriteringar och finansieringslösningar i syfte att stärka utvecklingen i Stockholm-Mälarregionen. Under den senaste perioden har även Region Gävleborg medverkat i arbetet på såväl tjänstemannanivå som genom politiskt deltagande.

Syfte

Syftet med en regional systemanalys är att ta fram en politiskt genomarbetad och förankrad utvecklingsstrategi för regionens transportsystem. Denna strategi

kan användas i olika sammanhang, men främst i utformningen av de långsiktiga transportplanerna på nationell och regional nivå.

Avgränsning
Systemanalysen fokuserar på brister i förhållande till prioriterad funktionalitet och pekar på behov av åtgärder. Den innehåller däremot varken en tydlig alternativdiskussion eller slutförda åtgärdsprioriteringar.

Underlag

- Storregional systemanalys 2020 för Stockholm – Mälardalsregionen, Mälardalsrådet 2020

Om systemanalysen

Arbetsprocess
Systemanalys 2020 är en vidareutveckling av Systemanalys 2016. Processen påbörjades 2018 med ett förarbete till storregional godsstrategi samt formering av temagrupper för det politiska arbetet. Arbetet har denna gång bedrivits inom temaområdena storregional kollektivtrafik, godsstrategi, internationell tillgänglighet och konkurrenskraft samt framtidens resande. Kompletterande och fördjupande underlag har tagits fram och, tillsammans med studiebesök, legat till grund för revideringar. Totalt har drygt 70 politiker från samtliga riksdagspartier och ett 40-tal tjänstepersoner deltagit i arbetet.

Mål
Det övergripande transportpolitiska målet på nationell nivå - att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet - är en viktig utgångspunkt för EBS och den storregionala målbilden. Så även målet för den regionala tillväxtpolitiken – utvecklingskraft i hela landet med stärkt lokal och regional konkurrenskraft – de nationella miljömålen samt att sluta jämställdhetsgapet. Därtill FN:s Agenda 2030.

Inom ramen för En Bättre Sits har länen enats om övergripande och gemensamma storregionala mål för transportsystemet i Stockholm-Mälarregionen. Målen är politiskt antagna av huvudmännen i regionen 2006, med revidering 2012. Målet är att skapa ett transportsystem…

- … där regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till attraktivitet för de samverkande länen i Stockholm-Mälarregionen
- … där utvecklingen är långsiktigt hållbar – ekonomiskt, socialt och ekologiskt
- … där samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen leder till effektivitet
- … där flerkärnighet och en förstorad arbetsmarknad främjar regional utveckling

Nuläge och utmaningar

- Stora samhällsförändringar, med ny teknik och ökade krav på hållbar utveckling
- Stark tillväxt, framför allt i de större städerna, med ökade person- och godsflöden, varav en hög andel på väg
- Ökad integration av regionens bostads-, studie- och arbetsmarknader, men stor kvarvarande potential
- Ökad internationalisering och krav på internationell tillgänglighet
- Stora kostnader för trängsel och förseningar, över 6 miljarder kronor per år enbart i Stockholmsregionen varav merparten i kollektivtrafiken
- Fortsatt höga utsläpp av växthusgaser från transportsektorn, framför allt biltrafiken
- Behov av att möta ett ökat transportbehov med en omställning mot hållbara trans-porter samt att möjliggöra ett ökat bostadsbyggande och en bättre integration

Prioriterade funktioner

- I första hand måste tillgängligheten i de storregionala stråken in mot Stockholm förbättras. Därtill i de centrala delarna av Stockholm samt till/från Stockholms regionala stadskärnor
- I andra hand måste tillgängligheten i de regionala tvärförbindelserna förbättras
- Fokus på en ökad tillgänglighet och sammankoppling med spårtrafiken som grund – utveckla en kvalitativ, kapacitetsstark storregional kollektivtrafik
- Effektiv godshantering och varuförsörjning, med ökad andel gods på järnväg och med sjöfart

- Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft genom Arlanda, TEN-T och Östersjötrafiken
- Stabila och långsiktiga förutsättningar för Gotlands transporter

Strategier och åtgärder

- Styr mot beteendeförändring och överflyttning: Bygg transportsnålt och kollektivtrafiknära, se till hela resan/transporten, premiera kollektivtrafiken, öka andelen gods på sjö och järnväg samt tillgodose konkurrensneutralitet mellan trafikslag för godstransporter
- Stärk kollektivtrafiken: I planeringen och i utvecklandet av nya mobilitetstjänster
- Ställ om fordonsparken: Infrastruktur, incitament och styrmedel för fossilfria fordon
- Återställ funktionalitet: Satsning på förstärkt underhåll, driftsäkra stödsystem, ökad kapacitet för fordonsuppställning och rekonstruktion av Europavägarna
- Förbättra prestanda: Utökade trimningsåtgärder och en effektivare användning av infrastrukturen
- Öka kapaciteten: Framför allt i spårsystem för person- och godstrafik samt inom samhällsbyggnad
- Omvärldsbevakning: Kontinuerlig omvärldsbevakning, trendspaning, analys- och beslutsförmåga

Behov

Stockholm-Mälarregionen förutsätter att **ingångna avtal och redan beslutade åtgärder i nu gällande Nationella plan 2018-2029 genomförs**, däribland:

• Ostlänken: Ny järnväg Järna-Linköping, med tillhörande stationer.
• Ostkustbanan: Två nya spår på sträckan Uppsala-länsgränsen Stockholm/Uppsala, dvs. fyra spår hela sträckan Stockholm-Uppsala.
• Mälarbanan: Utbyggnad till fyrspår Tomteboda-Kallhäll samt ny station för regionaltåg i Barkarby, med anslutning till såväl pendeltåg som tunnelbana.
• Stockholms C: Anpassningar efter Citybanans färdigställande.
• Hallsberg-Degerön: Utbyggnad till dubbelspår.
• E4 Förbifart Stockholm: Ny sträckning från Kungens Kurva till Häggvik.
• E22 Förbifart Söderköping: Ny sträckning och mötesfri väg väster om Söderköping.
• E18: Kapacitetsökning på sträckan Köping – Västjädra, för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet.

• Tvärförbindelse Södertörn: Ny väg och stärkt kapacitet i anslutning till Norvik.
• Farled Södertälje-Landsort: Ökad kapacitet, tillgänglighet och säkerhet.
• M.fl.

Stockholm-Mälarregionen **vill därtill inför kommande infrastrukturperiod särskilt lyfta följande behov** – utan inbördes rangordning – kopplade till tillgängligheten i de storregionala stråken in mot Stockholm och Stockholms regionala stadskärnor, internationell tillgänglighet samt en effektiv godshantering och varuförsörjning:
• Trimningspaket, i nära samverkan med Trafikverket, för att möjliggöra den tågtrafik Mälardalstrafik kommer att upphandla, utveckling av pendeltågstrafiken samt anpassning till nya fordon.
• Ostkustbanan: Ny station för regionaltåg i Solna, med anslutning till pendeltåg, tunnelbana och spårväg. Uppsala C - åtgärder för bättre vändkapacitet, utökad fordonsuppställning och serviceplattformar.
• Mälarbanan: Kapacitet för utökad trafik på sträckan Kolbäck-Hovsta, till nytta även för en utökad trafik på Svealandsbanan samt för att kunna vända fler tåg i Arboga. Därtill ombyggnad av spår genom Örebro samt spårområdet på Västerås central för att klara utökade resenärsflöden och frigöra kapacitet för gods.
• Svealandsbanan: Kapacitet för utökad trafik på sträckan Folkesta-Rekarne, till nytta även för trafiken med UVEN samt för att knyta samman Eskilstuna kombiterminal med Mälarhamnarna.
Hallsberg gods- och personbangård: Ökad kapacitet för gods och persontrafik, vilket är en förutsättning för ökad andel gods på järnväg samt för att möjliggöra trafik med längre tåg.
• E4: Utökad kapacitet norr om Förbifart Stockholm och till Arlanda, som annars blir en flaskhals i en redan hårt belastad infrastruktur.
• Hjulstabron: En anpassad bro möjliggör utvecklade godstransporter på Mälaren och krävs för att dra full nytta av gjorda investeringar i Södertälje sluss, farleder i Mälaren samt Västerås och Köpings hamnar.
Samtliga dessa behov behöver vara åtgärdade senast 2030.

Ekonomiska konsekvenser
I systemanalysen pekas åtgärder ut för nationell plan och länstransportplan som regionen prioriterar för att maximera regionens och Sveriges tillväxt. De ekonomiska åtagandena faller främst på nationell nivå.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

INFORMATIONSÄRENDE
2020-10-07

Ärende
TN 2020-1363

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Riskbedömning
Om inte samsyn kan nås inom storregionen minskar möjligheterna till att för region Stockholm intressanta åtgärder väljs bort.

Konsekvenser för miljön
Behovet av att minska utsläppen av växthusgaser är alltjämt en dominerande fråga för hur transportsystemet ska utvecklas. Allt större krav ställs från olika aktörer på att transportsystemets klimatpåverkan ska minska och fossila drivmedel fasas ut. Samtidigt är det svårt att få politisk enighet om tuffare politiska styrmedel. Det här dokumentet syftar till att nå en sådan samsyn.

Sociala konsekvenser
Flera av de stora samhällsutmaningar regionen står inför kräver insatser från många olika aktörer inom olika områden. Utmaningarna handlar till exempel om klimatpåverkan, bostadsförsörjning, arbetsmarknad, integration, jämställdhet, säkerhet och trygghet samt transportförsörjning i hela landet. Utvecklingen av transportsystemet har en central roll för att matcha satsningar på bostäder och arbetsmarknad med en utbyggd och anpassad infrastruktur. Det här dokumentet beskriver transportsystemets åtaganden för att nå social hållbarhet.

Fortsatt arbete
I maj 2020 lämnades Systemanalysen till regionerna för fortsatt hantering. Beslut om Systemanalysen väntas under hösten. Systemanalysen används som kunskapsunderlag i pågående inriktningsplanering för kommande nationell plan och länstransportplan.

Daniel Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
chef Strategisk utveckling

EN BÄTTRE SITS

Storregional systemanalys 2020

STOCKHOLM-MÄLARREGIONEN

APRIL 2020. EJ LAYOUTAD VERSION

MÄLARDALSRÅDET

Innehåll

I korthet 3

1. Inledning 6

1.1 Avgränsning 7
1.2 Genomförandeprocess 7

2. Mål 9

3. Trender, nuläge och utmaningar 11

3.1 Övergripande transporttrender 11
3.2 Regional utveckling 12
3.2.1 Stark tillväxt, framför allt i de större städerna 13
3.2.2 Funktionella samband 14
3.2.3 Regionens klimatpåverkan 17
3.3 Internationell tillgänglighet 19
3.3.1 Det transeuropeiska transportnätverket, TEN-T 19
3.3.2 Arlandas nyckelroll 20
3.3.3 Östersjötrafiken 22
3.4 Kollektivtrafik 22
3.5 Gods 26
3.5.1 Hamnarnas nyckelroller 30

4. Prioriterade funktioner 32

4.1 Kvalitativ, kapacitetsstark storregional kollektivtrafik 35
4.2 Effektiv godshantering och varuförsörjning 41
4.3 Internationell tillgänglighet 46
4.4 Stabila och långsiktiga förutsättningar för Gotlands transporter 50

5. Strategier och åtgärder 51

5.1 Styr mot beteendeförändring och överflyttning 51
5.2 Stärk kollektivtrafiken 51
5.3 Ställ om fordonsparken 52
5.4 Återställ och utveckla funktionalitet 52
5.5 Förbättra prestanda 52
5.6 Öka kapaciteten 53
5.7 Omvärldsbevakning 53

6. Prioriterade behov 54

7. Bilaga: Konsekvensbedömning 55

8. Källförteckning 58

I korthet

Storregionala mål för transportsystemet i Stockholm-Mälarregionen

Att skapa ett transportsystem…

- där regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till attraktivitet för de samverkande länen i Stockholm-Mälarregionen
- där utvecklingen är långsiktigt hållbar – ekonomiskt, socialt och ekologiskt
- där samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen leder till effektivitet
- där flerkärnighet och en förstorad arbetsmarknad främjar regional utveckling

Nuläge och utmaningar

- Stora samhällsförändringar, med ny teknik och ökade krav på hållbar utveckling
- Stark tillväxt, framför allt i de större städerna, med ökade person- och godsflöden, varav en hög andel på väg
- Ökad integration av regionens bostads-, studie- och arbetsmarknader, men stor kvarvarande potential
- Ökad internationalisering och krav på internationell tillgänglighet
- Stora kostnader för trängsel och förseningar, över 6 miljarder kronor per år enbart i Stockholmsregionen varav merparten i kollektivtrafiken
- Fortsatt höga utsläpp av växthusgaser från transportsektorn, framför allt biltrafiken
- Behov av att möta ett ökat transportbehov med en omställning mot hållbara transporter samt att möjliggöra ett ökat bostadsbyggande och en bättre integration

Prioriterade funktioner

- I första hand måste tillgängligheten i de storregionala stråken in mot Stockholm förbättras. Därtill i de centrala delarna av Stockholm samt till/från Stockholms regionala stadskärnor.
- I andra hand måste tillgängligheten i de regionala tvärförbindelserna förbättras.
- Fokus på en ökad tillgänglighet och sammankoppling med spårtrafiken som grund – utveckla en kvalitativ, kapacitetsstark storregional kollektivtrafik
- Effektiv godshantering och varuförsörjning, med ökad andel gods på järnväg och med sjöfart
- Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft genom Arlanda, TEN-T och Östersjötrafiken
- Stabila och långsiktiga förutsättningar för Gotlands transporter

Strategier och åtgärder

- Styr mot beteendeförändring och överflyttning: Bygg transportsnålt och kollektivtrafiknära, se till hela resan/transporten, premiera kollektivtrafiken, öka andelen gods på sjö och järnväg samt tillgodose konkurrensneutralitet mellan trafikslag för godstransporter
- Stärk kollektivtrafiken: I planeringen och i utvecklandet av nya mobilitetstjänster

- Ställ om fordonsparken: Infrastruktur, incitament och styrmedel för fossilfria fordon
- Återställ funktionalitet: Satsning på förstärkt underhåll, driftsäkra stödsystem, ökad kapacitet för fordonsuppställning och rekonstruktion av Europavägarna
- Förbättra prestanda: Utökade trimingsåtgärder och en effektivare användning av infrastrukturen
- Öka kapaciteten: Framför allt i spårsystem för person- och godstrafik samt inom samhällsbyggnad
- Omvärldsbevakning: Kontinuerlig omvärldsbevakning, trendspaning, analys- och beslutsförmåga

Prioriterade behov

Stockholm-Mälarregionen förutsätter att ingångna avtal och redan beslutade åtgärder i nu gällande Nationella plan 2018-2029 genomförs, däribland:

- Ostlänken: Ny järnväg Järna-Linköping, med tillhörande stationer.
- Ostkustbanan: Två nya spår på sträckan Uppsala-länsgränsen Stockholm/Uppsala, dvs. fyra spår hela sträckan Stockholm-Uppsala.
- Mälarbanan: Utbyggnad till fyrspår Tomteboda-Kallhäll samt ny station för regionaltåg i Barkarby, med anslutning till såväl pendeltåg som tunnelbana.
- Stockholms C: Anpassningar efter Citybanans färdigställande.
- Hallsberg-Degerön: Utbyggnad till dubbelspår.
- E4 Förbifart Stockholm: Ny sträckning från Kungens Kurva till Häggvik.
- E22 Förbifart Söderköping: Ny sträckning och mötesfri väg väster om Söderköping.
- E18: Kapacitetsökning på sträckan Köping – Västjädra, för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet.
- Tvärförbindelse Södertörn: Ny väg och stärkt kapacitet i anslutning till Norvik.
- Farled Södertälje-Landsort: Ökad kapacitet, tillgänglighet och säkerhet.
- M fl.

Stockholm-Mälarregionen vill därtill inför kommande infrastrukturperiod särskilt lyfta följande behov – utan inbördes rangordning – kopplade till tillgängligheten i de storregionala stråken in mot Stockholm och Stockholms regionala stadskärnor, internationell tillgänglighet samt en effektiv godshantering och varuförsörjning:

- Trimningspaket, i nära samverkan med Trafikverket, för att möjliggöra den tågtrafik Mälardalstrafik kommer att upphandla, utveckling av pendeltågstrafiken samt anpassning till nya fordon.
- Ostkustbanan: Ny station för regionaltåg i Solna, med anslutning till pendeltåg, tunnelbana och spårväg. Uppsala C. Åtgärder för bättre vändkapacitet, utökad fordonsuppställning och serviceplattformar.
- Mälarbanan: Kapacitet för utökad trafik på sträckan Kolbäck-Hovsta, till nytta även för en utökad trafik på Svealandsbanan samt för att kunna vända fler tåg i Arboga. Därtill ombyggnad av spår genom Örebro samt spårområdet på Västerås central för att klara utökade resenärsflöden och frigöra kapacitet för gods.
- Svealandsbanan: Kapacitet för utökad trafik på sträckan Folkesta-Rekarne, till nytta även för trafiken med UVEN samt för att knyta samman Eskilstuna kombiterminal med Mälarhamnarna.

- Hallsberg gods- och personbangård: Ökad kapacitet för gods och persontrafik, vilket är en förutsättning för ökad andel gods på järnväg samt för att möjliggöra trafik med längre tåg.
- E4: Utökad kapacitet norr om Förbifart Stockholm och till Arlanda, som annars blir en flaskhals i en redan hårt belastad infrastruktur.
- Hjulstabron: En anpassad bro möjliggör utvecklade godstransporter på Mälaren och krävs för att dra full nytta av gjorda investeringar i Södertälje sluss, farleder i Mälaren samt Västerås och Köpings hamnar.

Samtliga dessa behov behöver vara åtgärdade senast 2030.

1. Inledning

Sju län – Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Södermanland, Östergötland och Gotland – samarbetar sedan flera år tillbaka i infrastruktur- och transportfrågor under begreppet ”En Bättre Sits”. En historiskt unik process där en stor grupp politiker och tjänstepersoner från länen tillsammans mejslat fram gemensamma prioriteringar och finansieringslösningar i syfte att stärka utvecklingen i Stockholm-Mälarregionen. City-banan genom Stockholm är ett bra exempel. Den fortsatta utvecklingen av Mälardalstrafik genom Etapp 2 och inköp av nya tåg är ett annat.

Under den senaste perioden har även Region Gävleborg medverkat i arbetet på såväl tjänstemannanivå som genom politiskt deltagande. Genomförd analys med utblick mot 2050 visar tydligt att strategiska beslut och inriktning i tidigare systemanalys är fundamentala för den fortsatta storregionala utvecklingen och att ett fortsatt systemperspektiv i Stockholm-Mälarregionen är centralt för framgång.

Figur 1. Stockholm-Mälarregionen



Den storregionala samverkan möjliggör ett bättre nyttjande av regionens samlade resurser och investeringar och banar väg för internationell konkurrenskraft. Genom att knyta samman arbets-, studie- och bostadsmarknaderna i Stockholm-Mälarregionen drar hela regionen nytta av huvudstaden som motor i den framtida utvecklingen. Samtidigt tas regionens mångfald av attraktiva boendemiljöer, kompetenser och näringsmässig specialisering tillvara.

En integration av arbets- studie- och bostadsmarknaderna samt internationell tillgänglighet och konkurrenskraft förutsätter en väl fungerade och utvecklad infrastruktur. En infrastruktur som är anpassad till många samhällsgruppers behov och möter våra klimatmål. Det förutsätter även en transportsnål bebyggelseutveckling; bostäder, arbetsplatser och service i kollektivtrafiknära lägen med goda möjligheter att gå och cykla. Därtill behövs en effektiv hantering av de ökade godsflöden som följer av den växande regionen och en utvecklad handel. Det är därför helt avgörande att beslutade objekt i nationell plan genomförs och att hela regionen i samverkan verkar för att föreslagna objekt i EBS systemanalys prioriteras för genomförande.

En viktig del är att utveckla och sammankoppla stadsstrukturen i Stockholm-Mälarregionen med spårtrafiken som grund. Framför allt Stockholm och dess regionala stadskärnor samt nodstäderna Uppsala, Västerås, Örebro, Eskilstuna, Nyköping, Norrköping och Linköping. En utvecklad samverkan, interaktion och tillgänglighet ger mer storstadsmässiga förutsättningar – större utbud och variation - i dessa nodstäder och regionala stadskärnor, men även för kringliggande orter och landsbygd. Väl fungerande och utvecklade resecentrum och bytespunkter är avgörande för utökad funktionalitet. Därtill behöver även Gotlands särskilda förutsättningar och beroende av väl fungerande transporter tillgodoses.

1.1 Avgränsning

Syftet med en regional systemanalys är att ta fram en politiskt genomarbetad och förankrad utvecklingsstrategi för regionens transportsystem. Denna strategi kan användas i olika sammanhang, men främst i utformningen av de långsiktiga transportplanerna på nationell och regional nivå.[1]

Systemanalysen fokuserar på brister i förhållande till prioriterad funktionalitet och pekar på behov av åtgärder. Den innehåller däremot varken en tydlig alternativdiskussion eller slutförda åtgärdsprioriteringar.

Stockholm-Mälarregionen redovisar i systemanalysens de ställningstaganden som har gjorts inom ramen för ”En bättre sits”. Systemanalysen för Stockholm-Mälarregionen tar sin utgångspunkt i och är inriktad på storregionala förhållanden, samband, utmaningar, behov och brister. Fokus ligger således på de gemensamma prioriteringarna i infrastrukturplaneringen. I anslutning till detta finns även länsvisa förhållanden, samband, utmaningar, behov, brister och prioriteringar. Dessa behandlas i respektive läns regionala utvecklingsplaner/-strategier och länstransportplaner.

1.2 Genomförandeprocess

Mälardalsrådet, en samverkansorganisation för kommuner och regioner i Stockholm-Mälarregionen, koordinerar arbetet inom En Bättre Sits. Inför planeringsomgången 2010-2021 gjordes en regional systemanalys (2008) med en gemensam prioriteringslista för länen. Listan är till vissa delar åtgärdad eller på väg att åtgärdas, men en del kvarstår.

[1] Regionala systemanalyser – en vägledning, Trafikverket 2015

Under 2012 togs en gemensam PM fram, ”Behov av infrastrukturåtgärder i östra Mellansverige 2014-2025”, som ett komplement till den tidigare systemanalysen. 2012 reviderades också de övergripande politiskt antagna målen för transportsystemet. Målen är vägledande för det fortsatta arbetet.

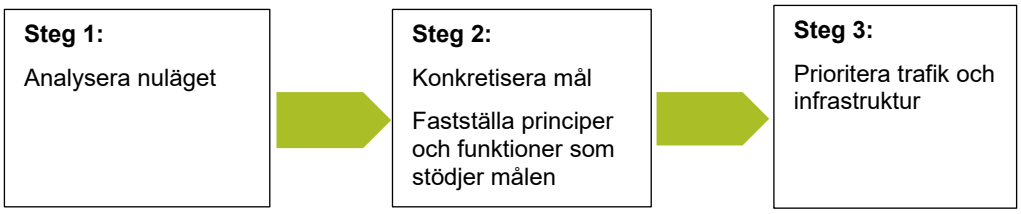
För att bygga vidare på den gemensamma grunden och utveckla ett längre perspektiv inleddes hösten 2013 ett långsiktigt politiskt temaarbete med sikte på en ny storregional systemanalys 2016. Arbetet bedrevs inom fyra temaområden: Regional utveckling, Transporttillgänglighet, Kollektivtrafik och Godsfrågor. Totalt 60 politiker från samtliga riksdagspartier och ett 40-tal tjänstemän deltog i arbetet.

Arbetet skedde i olika steg: kartläggning och identifiering av nuläge och utmaningar, diskussion och beslutsprocess kring funktioner, brister, behov och prioriteringar. Som faktaunderlag togs fram en mängd rapporter och fördjupade utredningar. Den politiska processen omfattade sammanlagt 33 temamöten under perioden september 2013-november 2015, flera studiebesök samt ett stort antal tjänstemannamöten. Därutöver skedde politisk förankring länsvis löpande och formaliserade besluts togs i de beslutande organen i de sju länen. Detta ledde fram till antagandet av Systemanalys 2016 den 30 september 2016.

Systemanalys 2020 är en vidareutveckling av Systemanalys 2016. Processen påbörjades 2018 med ett förarbete till storregional godsstrategi samt formering av temagrupper för det politiska arbetet. Arbetet har denna gång bedrivits inom temaområdena storregional kollektivtrafik, godsstrategi, internationell tillgänglighet och konkurrenskraft samt framtidens resande. Kompletterande och fördjupande underlag har tagits fram och, tillsammans med studiebesök, legat till grund för revideringar. Totalt har drygt 70 politiker från samtliga riksdagspartier och ett 40-tal tjänstepersoner deltagit i arbetet.

(Se www.enbattresits.se för deltagare, dokumentation, rapporter och källor.)

Figur 2. Genomförandeprocess



Arbetet inom En Bättre Sits har även varit en utgångspunkt för och samordnats med det så kallade ÖMS-samarbetet, som har ett bredare syfte att skapa samsyn och möjliggöra en samordnad regional utvecklingsplanering i östra Mellansverige (Stockholm-Mälarregionen exklusive Gotland men inklusive Gävleborgs län). Ett gemensamt underlag för modellbaserad konsekvensanalys av olika trafikeringsantaganden och rumsliga utbyggnadsstrategier har använts.

Riksdagens vision att Sverige 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären har, liksom målet om fossilfria transporter 2030, beaktats i de analyser som genomförts, mål som antagits och prioriteringar som förordas. Genom att bjuda in till en bred och öppen process har Mälardalsrådet även strävat efter att så långt som möjligt beakta olika gruppers perspektiv och agenda 2030 utifrån behovet av stärkt hållbarhet; socialt, ekonomiskt och ekologiskt.

2. Mål

Stockholm-Mälarregionen ser det som lämpligt att i högre grad använda sig av målstyrning som angreppssätt inom infrastrukturplaneringen och på så vis ta en mer proaktiv roll i samhällsplaneringen. Detta innebär definiering av framtida önskvärt tillstånd och utifrån detta se vilka åtgärder som krävs för att nå målen. Utgångspunkten ska vara att utgå från brister och bristhantering framför att gå direkt mot planering av stora infrastrukturinvesteringar. Den grundläggande frågan blir då: om regionen vill nå ett visst mål, vilka åtgärder måste då vidtas för att komma dit?

Det övergripande transportpolitiska målet på nationell nivå - att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet - är en viktig utgångspunkt för EBS och den storregionala målbilden. Så även målet för den regionala tillväxtpolitiken – utvecklingskraft i hela landet med stärkt lokal och regional konkurrenskraft – de nationella miljömålen samt att sluta jämställdhetsgapet. Därtill FN:s Agenda 2030, där flera av målen knyter an till utvecklingen inom transportsektorn, inte minst Mål 9: Hållbar industri, innovationer och infrastruktur, Mål 11: Hållbara städer och samhällen samt Mål 13: Bekämpa klimatförändringen.

Inom ramen för En Bättre Sits har länen enats om övergripande och gemensamma storregionala mål för transportsystemet i Stockholm-Mälarregionen. Målen är politiskt antagna av huvudmännen i regionen 2006, med revidering 2012. Målet är att skapa ett transportsystem…

… där regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till attraktivitet för de samverkande länen i Stockholm-Mälarregionen

- En god ekonomisk utveckling i regionen är beroende av internationella kontakter och framgång i den globala konkurrensen om människor, jobb och företag.
- Den internationella konkurrenskraften beror på såväl de regionala, nationella som de globala kommunikationsmöjligheterna för människor och gods.
- För fortsatt stark konkurrenskraft förutsätts att transportsystemet och bostadsbyggandet utvecklas i takt med den snabba befolkningsutvecklingen i Stockholm och delar av regionen i övrigt.

  Utbudet av internationella destinationer från regionens flygplatser samt förbindelserna till Arlanda via spår och väg från hela regionen är av särskild betydelse för regionens konkurrenskraft.

… där utvecklingen är långsiktigt hållbar – ekonomiskt, socialt och ekologiskt

- För att nå klimatmålen krävs en kombination av flera faktorer: minskat bilresande, ökat kollektivresande, utvecklad samhällsplanering, teknikutveckling och en effektivare användning av transportsystemet.
- För att klimatmålen ska nås krävs också att fossila bränslen ersätts av förnyelsebara bränslen, att resurshållning eftersträvas samt att den mest energieffektiva tekniken premieras.
- Kollektivtrafik och utveckling av stomtrafik prioriteras på järnväg och väg av miljö- och kapacitetsskäl.
- För att långväga godstransporter ska kunna överföras från väg till järnväg och sjöfart krävs en effektiv kombitrafik med fungerande anslutningar samt ökad kapacitet på järnväg.

- Ett kollektivtrafiksystem utvecklat för god tillgänglighet och ökad jämställdhet innebär till exempel att förutsättningarna för personer med funktionsnedsättning att resa är tillgodosedda så långt möjligt samt att transportsystemet svarar mot både mäns och kvinnors resbehov.

… där samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen leder till effektivitet

- Utvecklingen av transportsystemet sker utifrån avvägningar om vad som är effektivt för samhället och regionen ur ett helhetsperspektiv.
- Effektiva åtgärder väljs och förbättringar i transportsystemet prövas stegvis enligt fyrstegsprincipen.
- Åtgärder genomförs för att minimera trängsel- och förseningseffekter, vilket bidrar till en ekonomiskt hållbar utveckling.
- De regionala ansvaren för planering av kollektivtrafik och infrastruktur samordnas på ett effektivt sätt. Arbetet sker i nära samverkan med nationella och lokala aktörer samt näringsliv och samhället i övrigt

… där flerkärnighet och en förstorad arbetsmarknad främjar regional utveckling

- En flerkärnig regionstruktur med tyngdpunkt i de lokala arbetsmarknaderna skapar en balanserad utveckling i Stockholm-Mälarregionen.
- Regionens flerkärnighet stärks genom samordning av trafik och infrastruktur, med utvecklingen av bebyggelse och verksamheter.
- Städerna knyts samman med snabb och tät trafik mot Stockholm, effektiva förbindelser mellan och inom regionens kärnor och med tillgängliga resecentra i kollektivtrafikens skärningspunkter.
- Ett sammanhållet, snabbt och prisvärt system av stomtrafik med god tillgänglighet ger en samlad region med möjlighet att bo och verka i regionens alla delar.
- Terminaler för omlastning av gods nära tätorter ansluts till befintligt eller nytt järnvägsnät för att minska den tunga trafiken i tätbefolkade områden.

3. Trender, nuläge och utmaningar

3.1 Övergripande transporttrender

Samhället och transportsystemet är i ständig förändring och det är svårt att bedöma vad framtiden kommer att bära med sig. Däremot kan trender visa i vilken riktning det rör sig. Trafikverket har identifierat fem övergripande transporttrender[2], som kommer att påverka utvecklingsförutsättningarna i Stockholm–Mälarregionen på olika sätt.

Ett alltmer digitalt baserat och automatiserat transportsystem. Med hjälp av ny teknik går utvecklingen mot allt högre grad av automation i transportsystemet. Informationsmängderna ökar, vilket kommer att kunna ge nya typer av beslutsstöd och tjänster. Genom detta kan effektivare lösningar växa fram, men det kan även behövas styrning från samhällets sida för att säkerställa att användandet av den nya tekniken bidrar till de transportpolitiska målen. I denna utveckling är säkerhet och integritet särskilt viktiga aspekter att beakta.

Kraven på fossilfrihet och minskade utsläpp skärps. Behovet av att minska utsläppen av växthusgaser är alltjämt en dominerande fråga för hur transportsystemet ska utvecklas. Allt större krav ställs från olika aktörer på att transportsystemets klimatpåverkan ska minska och fossila drivmedel fasas ut. Samtidigt är det svårt att få politisk enighet om tuffare politiska styrmedel.

Fortsatt tryck på hög tillgänglighet och goda transportmöjligheter. Befolkningsökning, ekonomisk utveckling och urbanisering, tillsammans med ökad välfärd och global handel, bidrar till ett ökat tryck på transportsystemet – både vad gäller personresor och godstransporter. Samtidigt ställs allt hårdare krav på hållbar tillgänglighet, såsom krav på fossilfrihet samt jämställdhet, minskade ekonomiska klyftor och ett transportsystem för alla. Detta påverkar och ställer nya krav på såväl samhällsplaneringen som utvecklingen av teknik och nya tjänster.

Transportsystemet integreras alltmer i samhällsutvecklingen. Flera av de stora samhällsutmaningar regionen står inför kräver insatser från många olika aktörer inom olika områden. Utmaningarna handlar till exempel om klimatpåverkan, bostadsförsörjning, arbetsmarknad, integration, jämställdhet, säkerhet och trygghet samt transportförsörjning i hela landet. Utvecklingen av transportsystemet har en central roll för att matcha satsningar på bostäder och arbetsmarknad med en utbyggd och anpassad infrastruktur.

Ökade krav på samhällssäkerhet och robusta transportsystem. Ett fungerande transportsystem är en viktig del för att andra funktioner i samhället ska fungera. Kraven ökar på att kunna upprätthålla funktionaliteten i transportsystemet även vid extrema vädersituationer och vid höjd beredskap. I takt med ökad digitalisering i transportsystemet ökar även behovet av informationssäkerhet och säkerhetsskydd. Allt fler känner sig också otrygga att röra sig i transportsystemet. Rädslan för att utsättas för brott kan påverka människors vanor.

[2] Trender i transportsystemet, Trafikverket, 2018

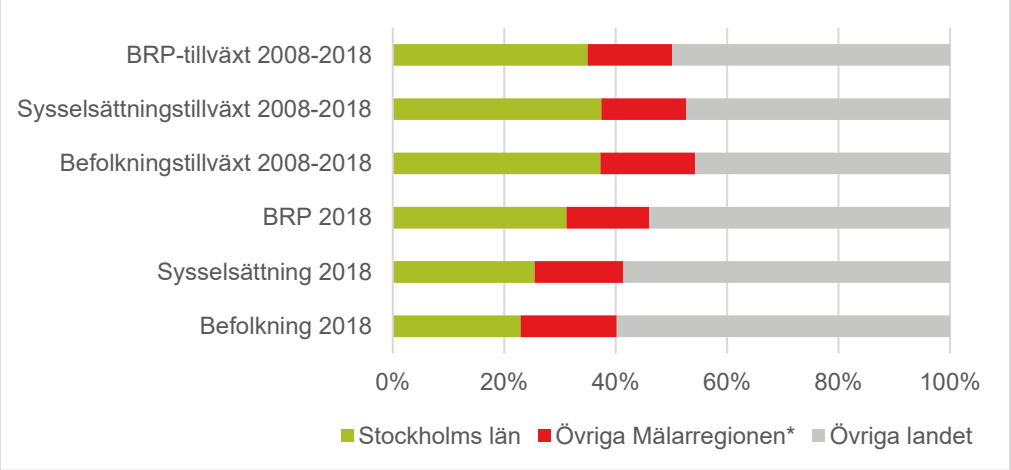
3.2 Regional utveckling

Stockholm-Mälarregionen, utgör med sina 4,15 miljoner invånare och 2,1 miljoner arbetstillfällen en i flera avseenden sammanlänkad enhet med en ledande roll i hela landets utveckling och internationella konkurrenskraft. Regionen omfattar drygt 40 procent av Sveriges befolkning och sysselsättning och har det senaste decenniet stått för mer än hälften av tillväxten i landet.

Stockholms län har en dominerande ställning i regionen, med 57 procent av befolkningen, 62 procent av arbetstillfällena och 68 procent av bruttoregionprodukten (BRP). Tillväxten sedan finanskrisen har varit än mer koncentrerad – ca 70 procent av regionens tillväxt i arbetstillfällen och BRP har skett i Stockholms län.[3]

Samhällsutvecklingen talar entydigt för en fortsatt tillväxt, där regionen förväntas öka sin befolkning och sysselsättning med omkring 1,4 miljoner invånare och 700 000 arbetstillfällen fram till 2050, varav merparten i Stockholms län. Tillväxttakten har dock varit högre sedan finanskrisen 2008, med i genomsnitt drygt 50 000 nya invånare och 30 000 fler arbetstillfällen per år, varav ca 36 000 resp. 21 000 i Stockholms län. För att klara en sådan tillväxt krävs stora, samordnade satsningar både inom transportsektorn och på bostadsmarknaden. Detta med hänsyn till såväl stad och land som de utmaningar samhället står inför bl. a vad gäller klimatet och integrationen av nyanlända.

Figur 3. Stockholm-Mälarregionens andel av rikets befolkning, sysselsättning och BNP till löpande priser, 2018 samt tillväxt 2008-2018. Källa SCB



*Omfattar här länen Uppsala, Västmanland, Örebro, Södermanland, Östergötland och Gotland.

Stockholm-Mälarregionen rankas återkommande som en av världens mest attraktiva storstadsregioner när det gäller livskvalitet, jämställdhet, demokrati och säkerhet – alla viktiga faktorer för den globala ekonomins högrörliga kompetens. För företagen är regionen synonymt med en arbetskraft i världsklass och en högkvalitativ infrastruktur. Även vad gäller kunskapsklimat och företagsklimat har regionen en stark ställning.[4]

Regionen är utpräglat kunskapsintensiv och internationellt erkänd inom flera områden; medicin och bioteknik, IT och telekom, material-, energi och miljöteknik, automation,

[3] Källa SCB

[4] Stockholmsregionens internationella relationer och utbyte, Stockholms läns landsting, Tillväxt och regionplaneförvaltningen 2016

spelindustri, modern dans, musik, mode och formgivning med mera. Samtidigt har regionen upplevt en utflyttning av företags huvudkontor och FoU-verksamheter, bl. a i spåren av samgåenden och förvärv av bolag. En utmaning som inneburit att FoU-investeringarna som andel av bruttoregionprodukten minskat, framför allt inom företagssektorn.[5]

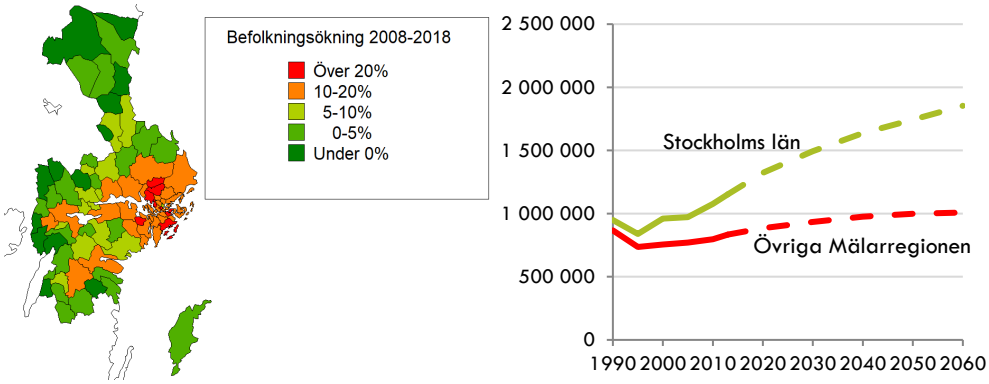
3.2.1 STARK TILLVÄXT, FRAMFÖR ALLT I DE STÖRRE STÄDERNA

Mer än hälften av invånarna i Stockholm-Mälarregionen bor i någon av de större städerna, de så kallade nodstäderna (Stockholm, Uppsala, Västerås, Örebro, Eskilstuna, Nyköping, Norrköping, Linköping), och nära 40 procent i Stockholms tätort. Nodstäderna står samtidigt för mer än 60 procent av arbetstillfällena, varav 45 procent i Stockholm, och två tredjedelar av den tillväxt som skett de senaste tio åren. Samtliga nodstäder har ett överskott på arbetstillfällen, vilket understryker deras betydelse för försörjningen i respektive län.

Nodstäderna har en särskild betydelse för utvecklingen och sammankopplingen av Stockholm-Mälarregionen som gemensam marknad för arbete, utbildning och bostäder. De är viktiga centrum för olika samhällsfunktioner och den handel och service som relaterar till befolkningen och tillfälliga besökare. I takt med urbaniseringen och en ökad rörlighet i samhället har en koncentration av dessa funktioner skett till större befolkningscentrum. Samtidigt finns en positiv utveckling även i många mindre kommuner, tätorter och landsbygder, inte minst inom pendlingsavstånd från de större städerna.

I takt med förbättrade transporter, ökade pendlingsmöjligheter, växande godsmängder och ökad konkurrens om marken utvidgas och integreras regionen rent geografiskt. Begreppen ”regionförstoring” och ”rurbanisering” (samspelet mellan stad och land) har därför sedan lång tid tillbaka karaktäriserat utvecklingen av en växande och allt mer funktionellt sammanhållen Stockholm-Mälarregion. Men, sett till skillnader i förvärvsfrekvens och avkastning per arbetad timme finns fortfarande potential till ökat regionalt produktionsvärde som överstiger en miljard kronor per år, vid en starkare utveckling i och integrering av regionen som helhet.[6]

Figur 4. Befolkningsförändringar per kommun 2010-2018 (vänster) samt framskrivning till 2060 (höger). Källa: SCB resp. Framskrivning av befolkning och sysselsättning i östra Mellansverige, Stockholms läns landsting, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen 2017



[5] Ibid

[6] Utgående från samma regionalekonomiska resonemang och beräkningar som förs fram i ”Vad kostar det att vänta? Utbyggnad av Mälarbanan mellan Kallhäll och Tomteboda” Slutrapport 2011-08-19.

3.2.2 FUNKTIONELLA SAMBAND

Pendling och regionförstoring skapar fler alternativ och ökar det materiella välståndet bland människor. De ger ökade möjligheter att kombinera val av boendemiljö med en bra karriär och hög lön, underlättar företagens rekrytering och skapar en större robusthet inför såväl kortare konjunktursvängningar som mer långsiktig strukturomvandling. I de flesta kommuner inverkar pendling och regionförstoring positivt på deras tillväxt, arbetskraftsförsörjning och lönenivåer

Å andra sidan innebär den ökade rörligheten att mer tid och pengar läggs på transporter och att skillnaden mellan gruppers livsvillkor tenderar att öka. Män drar som regel större nytta av pendlingens positiva effekter medan kvinnor ofta får ta ett större ansvar för barn och hushåll för att få livspusslet att gå ihop. Högutbildade har större ekonomiska möjligheter och incitament att pendla över längre avstånd än lågutbildade. Möjligheterna koncentreras också till de större städerna medan många mindre tätorter och landsbygder halkat efter. Därtill innebär transporterna en ökad belastning på miljön och, med dagens transportsystem, stora utsläpp av växthusgaser.

I dagsläget är Stockholms län och övriga Mälarregionen endast en delvis sammanlänkad bostads-, studie- och arbetsmarknadsregion. Stockholms pendlingsregion omfattar för närvarande i stort sett hela Stockholm och Uppsala län samt delar av norra Södermanlands län. Till 2030 förväntas även Västerås, Eskilstuna och Nyköping ingå i huvudstadens arbetsmarknadsregion. På längre sikt finns potential till ytterligare integrering av bostads-, studie- och arbetsmarknaderna i Stockholm-Mälarregionen.[7]

En stor del av den storregionala arbetspendlingen (figur 5) är inriktad på de centrala delarna av Stockholms län. Även Stockholms yttre regionala stadskärnor, framför allt Södertälje, Flemingsberg, Kista-Sollentuna-Häggvik och Arlanda-Märsta är relativt vanliga målpunkter för pendlare från kringliggande län. Det förekommer också en hel del pendling till nodstäderna från omgivande orter och i Uppsalas fall även från Stockholms län. De tvärgående kopplingarna i regionen är däremot generellt svaga, såväl infrastrukturellt som flödesmässigt.[8]

De starkaste funktionella sambanden i den storregionala ortsstrukturen är mellan nodstäderna och Stockholm, i synnerhet mellan Stockholm och Uppsala. Tendensen och potentialen till integration mellan städerna i övrigt är i dagsläget störst mellan Linköping-Norrköping och Eskilstuna-Västerås. Samspelet mellan nodstäderna och deras närmaste omland har generellt starka funktionella samband och blir allt viktigare i takt med urbaniseringen. I de närmast omgivande regionerna ligger bland annat Gävle, Falun/ Borlänge, Karlstad och Jönköping, som samtliga har ett växande utbyte av resenärer och gods med Stockholm-Mälarregionen.

De stora trafikströmmarna på både väg och spår rör sig i riktning in och ut från Stockholms centrala delar och följer främst de stora vägarna/motorvägarna samt järnvägarna inklusive tunnelbana och spårväg. Bilen är det dominerande transportmedlet vid arbetsresor, framför allt utanför de större städerna och vid pendling över länsgräns. Kollektivtrafiken har höga resandeandelar i städernas centrala delar och dominerar för resor i rusningstrafik in mot Stockholm stad.[9] En otillräcklig koppling mellan lokala, regionala,

[7] Flerkärnighet och funktionella samband i östra Mellansverige, Mälardalsrådet/EBS 2015

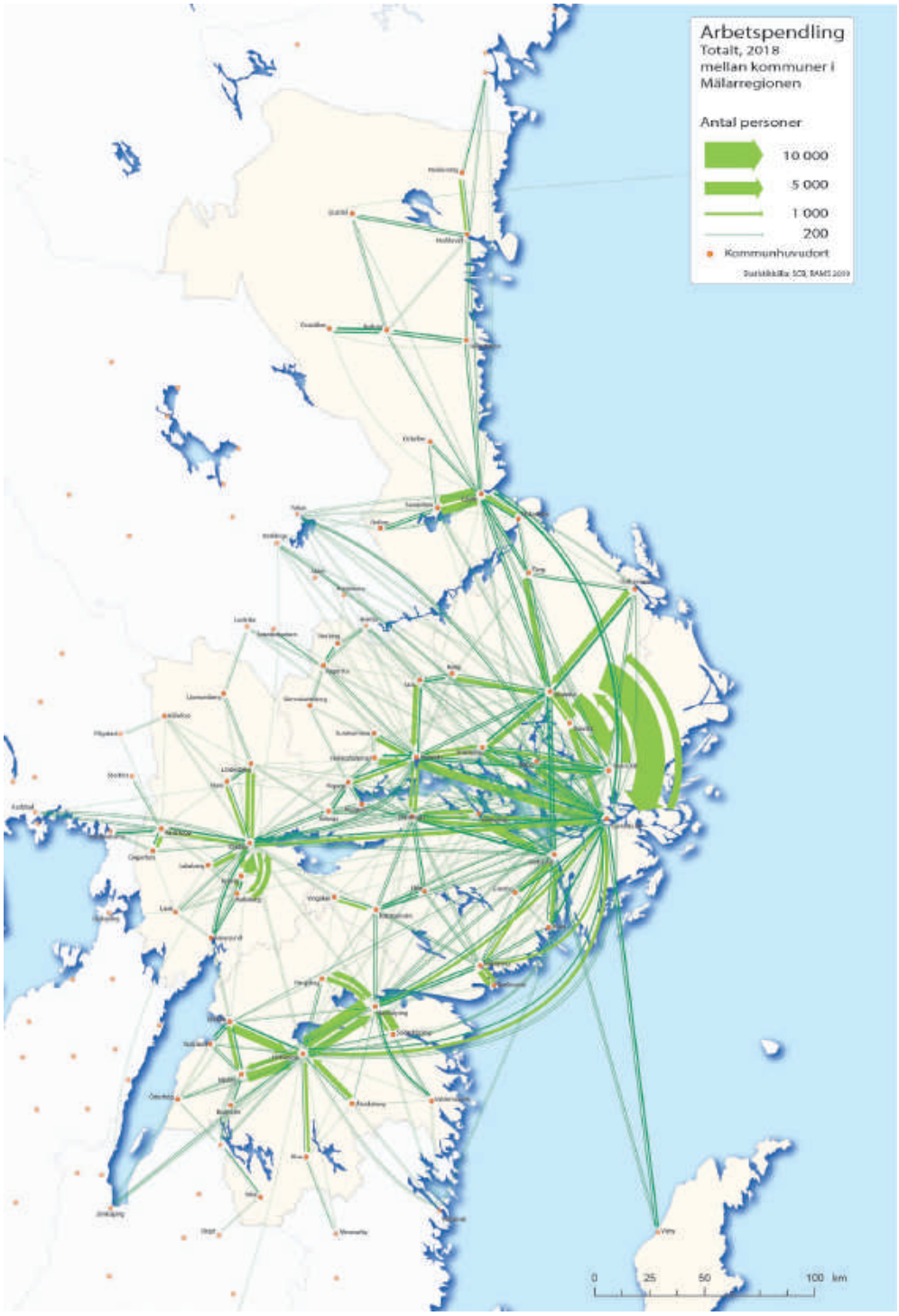
[8] Arbetspendling i storstadsregioner – en nulägesanalys, Trafikanalys rapport 2011:3 samt Flerkärnighet och funktionella samband i östra Mellansverige, Mälardalsrådet/EBS 2015.

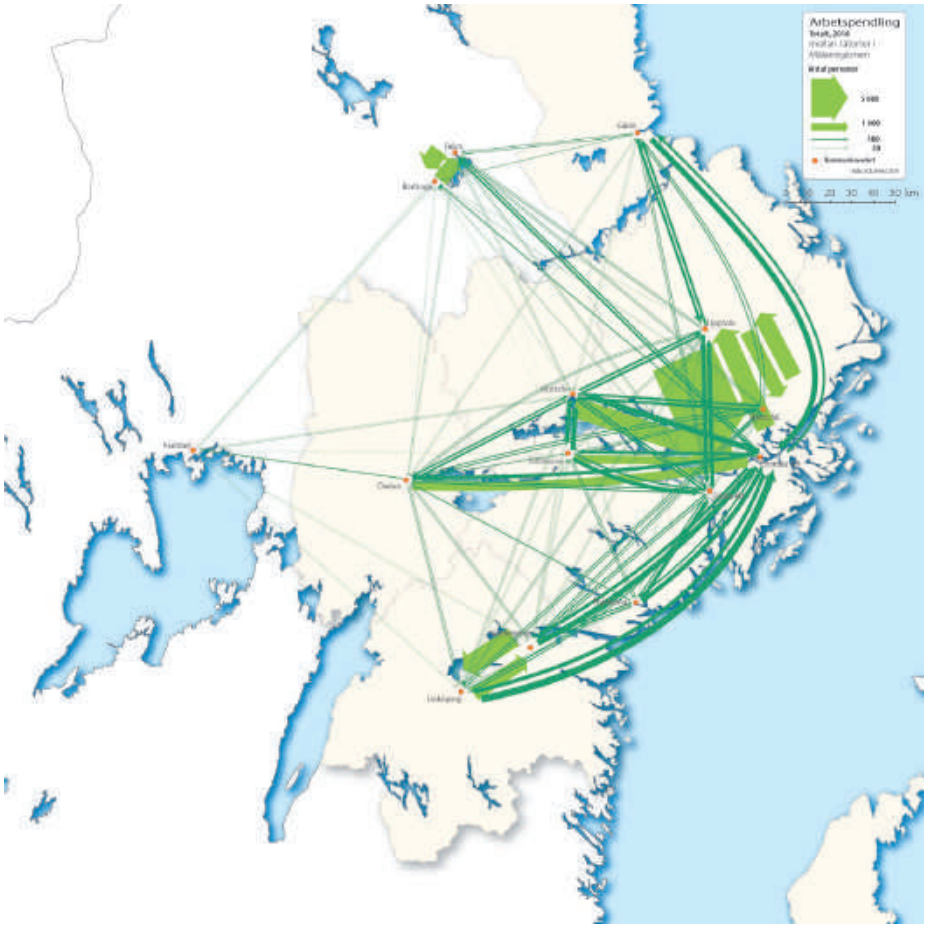
[9] Ibid

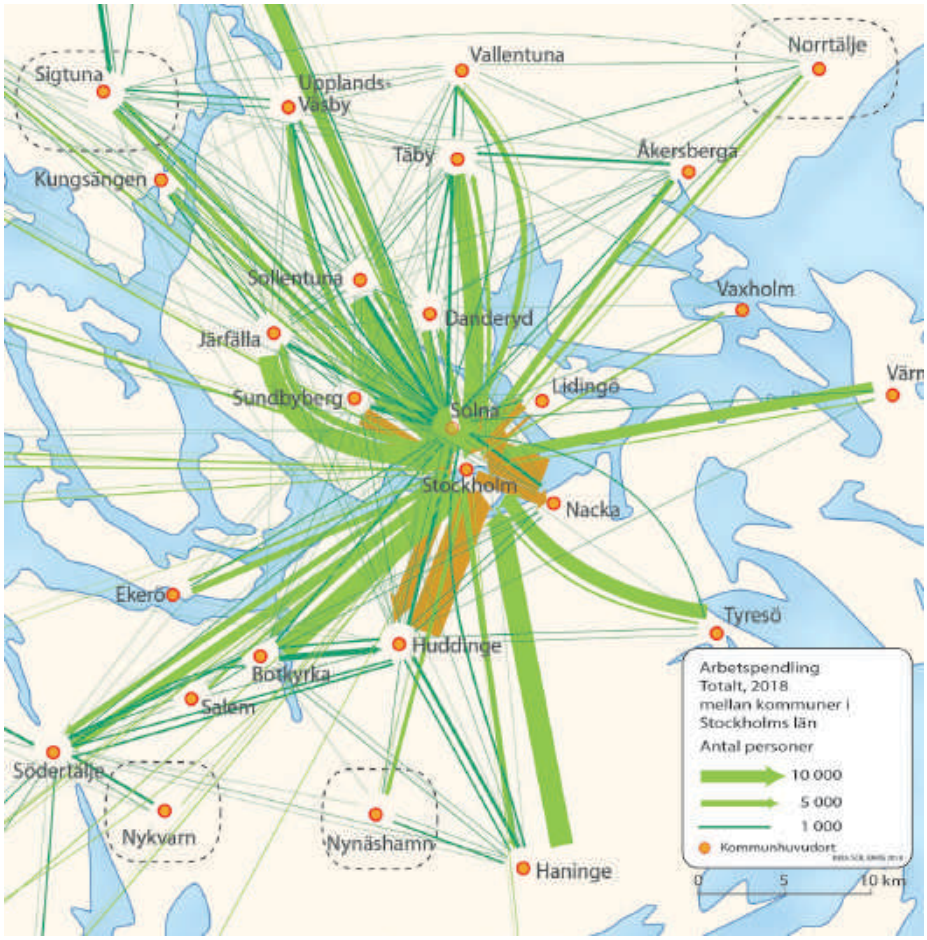
storregionala och nationella trafiksystem försvårar pendling med kollektivtrafik, då hela resan från dörr till dörr kan bli för tidskrävande och omständlig.

De senaste åren har det regionala pendlandet ökat i Stockholm Mälarregionen. En bidragande orsak är en starkt växande befolkning. Detta ställer stora krav på transportsystemet, som i dagsläget inte kan möta den ökade efterfrågan på personresor i och mellan städerna.

Figur 5. Arbetspendling i Stockholm-Mälarregionen och Stockholms län 2018. Notera att figurerna har olika skalor för pendlingsflödena. Källa SCB, bearbetning av Åf.




Arbetspendling
0 10 20 30 40 50 km


Sigtuna
Upplands Väsby
Vallentuna
Norrtälje
Täby
Åkersberga
Kungsängen
Sollentuna
Danderyd
Vaxholm
Järfälla
Sundbyberg
Solna
Lidingö
Stockholm
Nacka
Ekerö
Tyresö
Huddinge
Botkyrka
Salem
Södertälje
Nykvarn
Nynäshamn
Haninge
Arbetspendling
Totalt, 2018
mellan kommuner i
Stockholms län
Antal personer
10 000
5 000
1 000
Kommunhuvudort
0 5 10 km

Den regionala tillväxten och strukturen, med arbetsplatser och bostäder i hög grad koncentrerade till vissa orter samt ett omfattande inomregionalt utbyte, ställer stora krav på ett kapacitetsstarkt och väl fungerande transportsystem. Ett ökat bostadsbyggande förutsätter parallella investeringar i transportsystemet och regionens kunskapsintensiva och tjänstebaserade näringsstruktur, där arbets- och tjänsteresorna är många och viktiga, förutsätter framkomlighet och tillgänglighet.

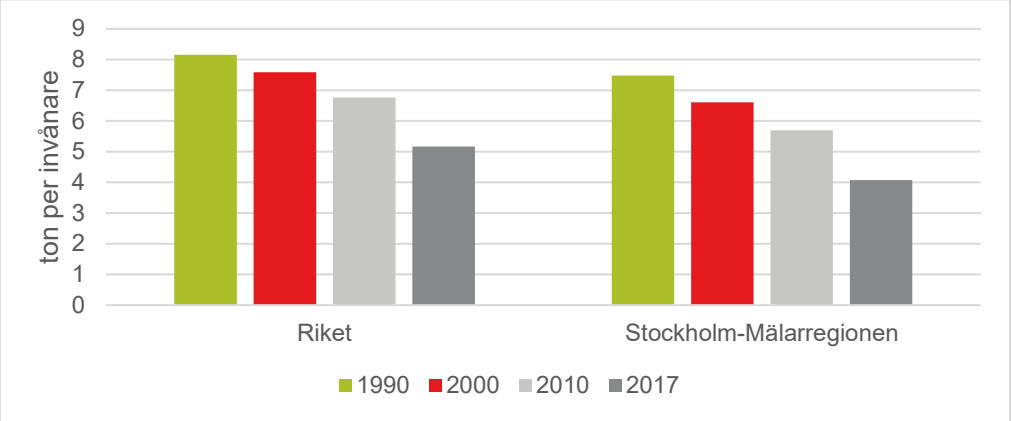
Avsaknad av framkomlighet kan direkt översättas i betydande produktionsbortfall och välfärdsförluster. Kostnader för trängsel och förseningar har beräknats överstiga 6 miljarder kronor per år enbart i Stockholmsregionen, varav merparten i kollektivtrafiken.[10] Inte minst kapacitetsbrister i spårsystemet medför stora samhällskostnader för arbetspendlingen. Samtidigt står spårtrafiken för en mycket liten andel av utsläppskostnaderna, vilket gör det än mer angeläget att åtgärda bristerna.[11]

Infrastrukturen i Stockholm-Mälarregionen är idag delvis mycket ansträngd, med påtagliga kapacitetsproblemen och trängseleffekter inom regionen, framför allt i dess centrala delar men också i andra orter och stråk. På vägsidan är det inre primära vägnätet i Stockholms län högt utnyttjat och efterfrågan på delar av vägnätet överstiger den tillgängliga kapaciteten i högtrafik. Brister i järnvägssystemets kapacitet och kvalitet finns i hela regionen och är begränsande för såväl person- som godstrafiken. Med ett störningskänsligt system som inte uppfattas pålitligt kommer attraktiviteten för befintliga och nya resenärer att utebli och framkomligheten/tillförlitligheten i godstransporter att påverkas. Det finns omfattande behov av såväl ökat underhåll och effektivare användning som nya investeringarna för att klara trafikökningen och en omställning mot hållbara transporter.

3.2.3 REGIONENS KLIMATPÅVERKAN

Utsläppen av växthusgaser har minskat avsevärt de senaste decennierna, i synnerhet räknat per invånare (figur 6), men behöver fortsätta minska för att klara målet att helt eliminera nettoutsläppen av växthusgaser till atmosfären senast år 2045. Transporterna står i Stockholm-Mälarregionen för drygt 30 procent av utsläppen, varav personbilar för två tredjedelar.[12]

Figur 6. Utsläpp av växthusgaser, ton per invånare och år. Källa. Nationella emissionsdatabasen - RUS



[10] Arbetspendling i storstadsregioner – en nulägesanalys. Trafikanalys Rapport 2011:3 samt Tid är pengar. En samhällsekonomisk analys av förseningar inom kollektivtrafiken. WSP 2019.

[11] Ibid

[12] Källa: Nationella emissionsdatabasen - RUS

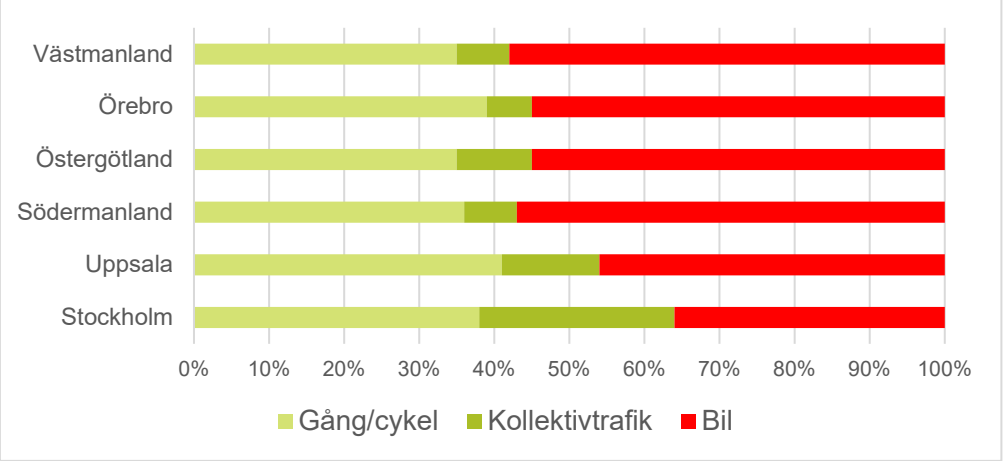
För att nå klimatmålen krävs åtgärder inom teknik, lagstiftning och planering, men också ändrade resvanor och ett transportsnålt samhälle. Elektrifieringen av transportsektorn bedöms ha stor betydelse och potential. Det behövs även en omfattande övergång från bil till kollektivtrafik, gång och cykel. Därtill samlokalisering av bostäder, arbetsplatser, handel, service etc., vilket minskar transportbehovet. I detta har kommunernas fysiska planering en nyckelroll.

En viktig del i att nå denna förändring är att skapa möjligheter för attraktiva kollektiva resor (se avsnitt 3.4). Det förutsätter både åtgärder i infrastrukturen och i trafikeringen, likväl som en bebyggelseplanering inriktad på bra kollektivtrafiklägen och effektiva godstransporter. Inom godstransporter krävs en större andel gods på sjö och järnväg samt en övergång till fossilfria drivmedel (se avsnitt 3.5).

Bosättningsorten påverkar resmönstren i hög grad. Skillnaderna är framför allt stora mellan boende i Stockholmsområdet och boende i övriga delar av regionen. Stockholmarna, med tillgång till landets bästa kollektivtrafik, reser mer med kollektiva färdmedel och har bil och körkort i lägre grad än övriga regioninvånare. Till detta bidrar även att det främst är i de större städerna som kollektivtrafiken kan matcha bilen vad gäller restider och flexibilitet.

Valet mellan bil eller kollektivtrafik påverkas även av i vilken grad styrmedel som parkeringsavgifter, drivmedels- och trängselskatter etc. används för att begränsa biltrafiken och dess utsläpp. Vid en omfattande användning av sådana styrmedel ger en koncentration av befolkning och sysselsättning till de större städerna samt i övrigt goda kollektivtrafiklägen bättre möjligheter att bibehålla rörlighet genom överflyttning av trafik till kollektivtrafik.[13]

Figur 7. Färdemedelsandelar, nuläge. Källa ÖMS 2050, Stockholms läns landsting, Tillväxt och regionplaneförvaltningen 2018:01



Det finns stora utmaningar kopplade till flygtransporternas utsläpp av växthusgaser. Även om flyget genom teknikutveckling har effektiviserats och minskat utsläppen per flygkilometer spås de totala utsläppen öka till följd av en ökad trafikmängd. Klimatfärdplanen för fossilfritt flyg pekar här ut ett antal nödvändiga åtgärder, däribland storskalig produktion av fossilfritt flygbränsle, elflyg med mera.[14] En stor del, mer än hälften, av de flygplatsanknutna utsläppen relaterar dock till anslutande marktransporterna bland

[13] ÖMS 2050, Stockholms läns landsting, Tillväxt och regionplaneförvaltningen 2018:01

[14] Färdplan för fossilfri konkurrenskraft, Flygbranschen 2018.

passagerare och anställda.[15] En fråga som knyter nära an till den storregionala tillgängligheten till flygplatsen, resenärernas färdmedelsval och möjligheterna att öka kollektivtrafikens andel av det totala resandet.

3.3 Internationell tillgänglighet

Stockholm-Mälarregionen påverkas i hög grad av och är nära sammanlänkad med andra länder och regioner. Den internationella handeln och det internationella resandet ökar kontinuerligt och förutsätter väl fungerande transporter. Regionen hanterar över 33 miljoner internationella resenärer per år. Omkring två tredjedelar av samtliga utlandsresor till/från Sverige går till/från eller via Stockholm-Mälarregionen.[16] Även godstransporterna präglas av ett stort och växande utbyte med omvärlden. Stockholm-Mälarregionen står för ca 15 procent av den totala godsmängden och 30 procent av godsvärdet i Sveriges utrikeshandel.[17]

Internationell tillgänglighet är en central faktor i upprätthållandet av Stockholm-Mälarregionens och Sveriges internationella konkurrenskraft och framstående position inom många områden, inte minst för att kunna attrahera och behålla huvudkontor och för besöksnäringen. Koncentrationen av beslutsfunktioner, internationella flygförbindelser, högspecialiserade funktioner och stora evenemang till huvudstadsregionen understryker därtill betydelsen av hög nationell tillgänglighet till denna.

Hög nationell och internationell tillgänglighet förutsätter att infrastrukturutvecklingen på nationell nivå samspelar med de storregionala förutsättningarna och ambitionen i Stockholm-Mälarregionen. Stockholm-Mälarregionens transportinfrastruktur kan inte ses som ett avgränsat system, utan måste sättas i sitt nationella och internationella sammanhang.

De nationella tågsystemen har en viktig funktion även i ett storregionalt perspektiv. Den fortsatta utbyggnaden av stambanorna, t ex Ostlänken, får stor betydelse för tillväxten i regionen. För att de nya stambanorna inte ska skapa sämre tillgänglighet för delar av Stockholm-Mälarregionen måste anslutande trafik och infrastruktur förbättras.

Det behöver finnas smidiga övergångar mellan flyg, fjärr-/snabbtåg, regiontåg samt övrig lokal kollektivtrafik. Därtill tillräcklig kapacitet för att öka järnvägens konkurrenskraft, för transittrafik samt för att underlätta utvecklandet av ett hållbart transportsystem. I detta ligger även en realisering av det transeuropeiska stomnätet (TEN-T) med anpassning till sjötransporterna såväl inom som utanför regionen, som har potential att avlasta landtransporterna till/från regionen.

3.3.1 DET TRANSEUROPEISKA TRANSPORTNÄTVERKET, TEN-T

Det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T) omfattar alla transportslag och fastställer EU:s politiska åtagande om ett sammanhållet europeiskt transportsystem utan flaskhalsar, som möjliggör ett effektivt fungerande av EU:s inre marknad.[18]

---

[15] Miljörapport Stockholm Arlanda Airport, Swedavia 2017

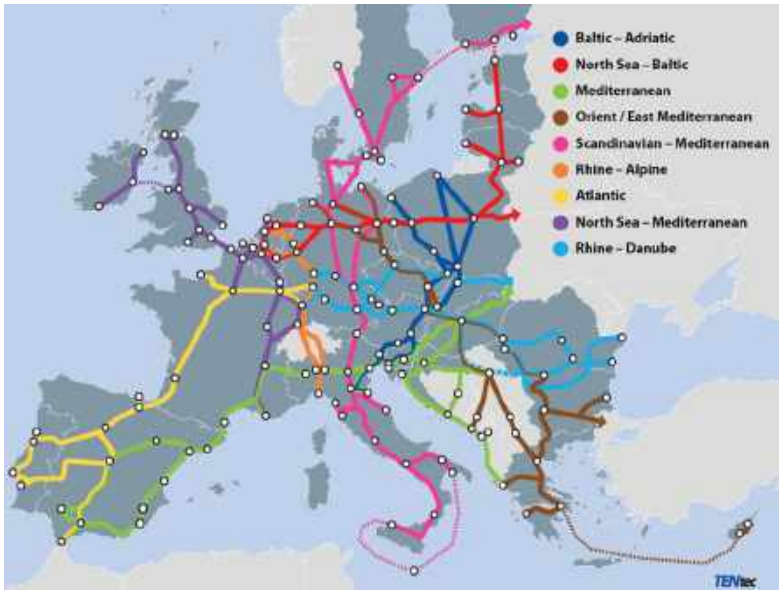
[16] En Bättre Sits i Världen. Mälardalsrådet 2019

[17] Varuflödesundersökningen 2016. Trafikanalys 2016

[18] En Bättre Sits i Världen. Mälardalsrådet 2019

Det transeuropeiska nätet består av ett övergripande nät, som ska färdigställas till 2050, och ett stomnät, som ska färdigställas till 2030. Därtill de högst prioriterade långdistansflödena i Europa, de så kallade stomnätskorridorerna. År 2023 ska EU-kommissionen presentera en översyn av TEN-T. Denna översyn har inletts av EU-kommissionen och ett förslag till ny förordning förväntas läggas fram under hösten 2021.[19]

Figur 8. Det europeiska stomnätet (TEN-T). Källa: EU-kommissionen



CEF är ett finansieringsverktyg för det transeuropeiska transportnätet. För att kunna söka medfinansiering för en transportsträcka krävs det att sträckan är med i TEN-T och att den är identifierad i förordningen som styr finansierings verktyget. I CEF definieras även de nio högst prioriterade sträckorna i det europeiska transportnätet, de så kallade stomnätskorridorerna. I dagsläget täcks endast delar av Sverige in av en sådan korridor: Malmö-Oslo och Malmö-Stockholm/Örebro vilka ingår i stomnätskorridoren ScanMed.[20]

3.3.2 ARLANDAS NYCKELROLL

Arlanda har en särställning som landets primära flygplats för såväl inrikes- som utrikesflyg och är en nod i det transeuropeiska transportnätverkets stomnät (TEN-T). Det finns inget annat trafikslag som erbjuder de möjligheter som flyget gör när det gäller att tillgodose behovet av långväga affärs- och privatresor samt snabba godstransporter.

Arlanda har direktförbindelser till merparten av de största flygplatserna i Europa, men betydligt färre till övriga världsdelar. Genom effektiva anslutningar är tillgängligheten till Mellanöstern/Afrika och Nordamerika ändå relativt god medan tillgängligheten till Asien/Stillahavsområdet och framför allt Latinamerika är sämre. Konkurrensen är hård inte minst med Köpenhamn/Kastrup om de nordamerikanska förbindelserna och Helsingfors/Vanda om de asiatiska.[21]

[19] Ibid

[20] Ibid

[21] Stockholmsregionens internationella relationer och utbyte. Stockholms läns landsting, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, 2016

För att Arlanda ska kunna stärka sin position i konkurrens med övriga flygplatser i Skandinavien behöver attraktiviteten ses ur två starkt sammankopplade perspektiv, resenärens och trafikerande flygbolags. För resenären är det vilka destinationer som kan nås från flygplatsen på ett snabbt, prisvärt och smidigt sätt, men även resan till flygplatsen, som är viktig. För flygbolagen är marknadsunderlaget, flygplatskapaciteten och trafikeringsvillkoren grundläggande. Då merparten av flyggodset går i buken på persontrafikplan är flygfrakten också en viktig del av linjernas lönsamhet.

Figur 9. Direktförbindelser till/från Arlanda. Källa Swedavia



Under år 2018 hade Arlanda 26,8 miljoner passagerare, varav ca 20% så kallade transitpassagerare, resenärer som inte lämnar flygplatsområdet med marktransporter. Det innebär att i genomsnitt 60 000 flygresenärer reser till eller från Arlanda med marktransporter varje dag. Ungefär hälften av alla anslutningsresor till flygplatsen sker med bil och hälften med kollektivtrafik.[22] Denna fördelning gäller även arbetsresorna för de ca 18 000 personer som arbetar på flygplatsen.[23]

Vägsystemet till Arlanda är idag hårt belastat och belastas än mer av den förväntade dubbleringen av antalet resande till/från flygplatsen samt Airport City Arlandas planer om mer än en dubblering av antalet arbetstillfällen i flygplatsområdet.

En avlastning av vägsystemet - framförallt E4 - genom trafikstyrning, ekonomiska styrmedel och överflyttning till kollektivtrafik med buss och på järnväg är avgörande för att på längre sikt hantera tillgängligheten till Arlanda. För att klara en överflyttning behöver järnvägssystemet utvecklas både avseende infrastruktur och trafik, men påverkas av avtalet för Arlandabanan. En utvecklad trafikering med pendeltåg och möjligheten att utnyttja tillgänglig kapacitet i regionaltågen mellan Stockholm C och Arlanda är åtgärder där avtalet ger begränsningar.[24]

Vid sidan av Arlandas särställning i den storregionala strukturen och som viktig målpunkt för både arbetspendling och resande, finns ytterligare sju flygplatser i Stockholm-Mälarregionen som bedriver linjefart och/eller chartertrafik. Flygplatserna har lite olika

[22] Resvaneundersökning, Swedavia 2018.

[23] Analys av kapacitet för väg- och spårinfrastruktur som ansluter till Arlanda, Trafikverket 2018:160.

[24] Ibid

karaktär och funktion, vilket bidrar till en större flexibilitet och redundans i flygplatssystemet som helhet.

3.3.3 ÖSTERSJÖTRAFIKEN

Med mer än 12 miljoner resande årligen samt omfattande godsflöden via hamnarna i Stockholm-Mälarregionen (se avsnitt 3.5.1) har Östersjötrafiken en särskild betydelse för regionens och landets förbindelser i Östersjöområdet. Därtill går en stor andel mer långväga gods till/från regionen med sjötrafik, inte minst containergods.[25]

Stockholm-Mälarregionen har internationella färjeförbindelser med Finland, Baltikum och Polen. Trafiken bedrivs till stor del med kombination av kryssning, reguljär passagerartrafik och godstransporter och går från hamnarna i Stockholm, Nynäshamn, Kapellskär och Grisslehamn, samtliga i Stockholms län. Reguljär trafik finns till Åbo, Nådendal, Helsingfors och Åland i Finland, Tallinn och Paldiski i Estland, Riga och Ventspils i Lettland samt Gdansk i Polen.

Sjöfarten står för en betydligt större del av sina infrastrukturkostnader än övriga trafikslag. Via farledsavgifter, som rederierna betalar när de trafikerar svenska hamnar, bekostas underhåll, muddring, isbrytning av farleder och dessutom myndighetskostnaderna för Sjöfartsverket. År 2018 infördes en helt ny modell för uttaget av farledsavgifter vilket för många rederier innebär höjda farledsavgifter. De nya farledsavgifterna bedöms slå särskilt hårt mot den internationella kryssnings- och färjetrafiken samt försvårar överflyttning av gods från väg till sjöfart.[26]

3.4 Kollektivtrafik

En väl fungerande och utbyggd kollektivtrafik i Stockholm-Mälarregionen är en förutsättning för att öka tillgängligheten, minska trängseln och nå klimatmålen. Men, det finns även andra skäl till att allt fler behöver välja kollektiva färdmedel framför bilen.

Regionförstoringen har under senare år i första hand skett genom att fler människor pendlar. Bilen har tidigare varit det vanligaste färdmedlet. Men på senare år har intressent för att pendla med kollektiva färdmedel, främst tåg ökat. En utvecklad kollektivtrafik skapar även bättre förutsättningar för bostäder och urban utveckling i nya områden, en effektivare användning av infrastrukturen samt förutsättningar för ett mer jämlikt och jämställt resande.[27]

Att pendla med kollektiva färdmedel innebär även möjlighet till arbete ombord. Men, resenärer behöver känna trygghet i att tåget eller bussen kommer att fortsätta gå vid givna tider och med givna restider. Nya tidtabeller skapas varje år för regionaltågen och ingen avgång är garanterad att finnas kvar nästkommande år, vilket innebär att människor inte kan planera för ett långsiktigt pendlande. Fastställda tidtabeller för en längre tidsperiod för regionaltåg är en förutsättning för att människor ska kunna pendla till skola och arbete och samtidigt kunna kombinera arbete med familjelivet.

Regionen har på senare år satsat miljardbelopp på snabbare fordon och fler avgångar, vilket har inneburit kortare restider och större valmöjligheter. Dessa måste bibehållas

[25] En Bättre Sits i Världen. Mälardalsrådet 2019

[26] Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation, Trafikanalys, rapport 2018:12

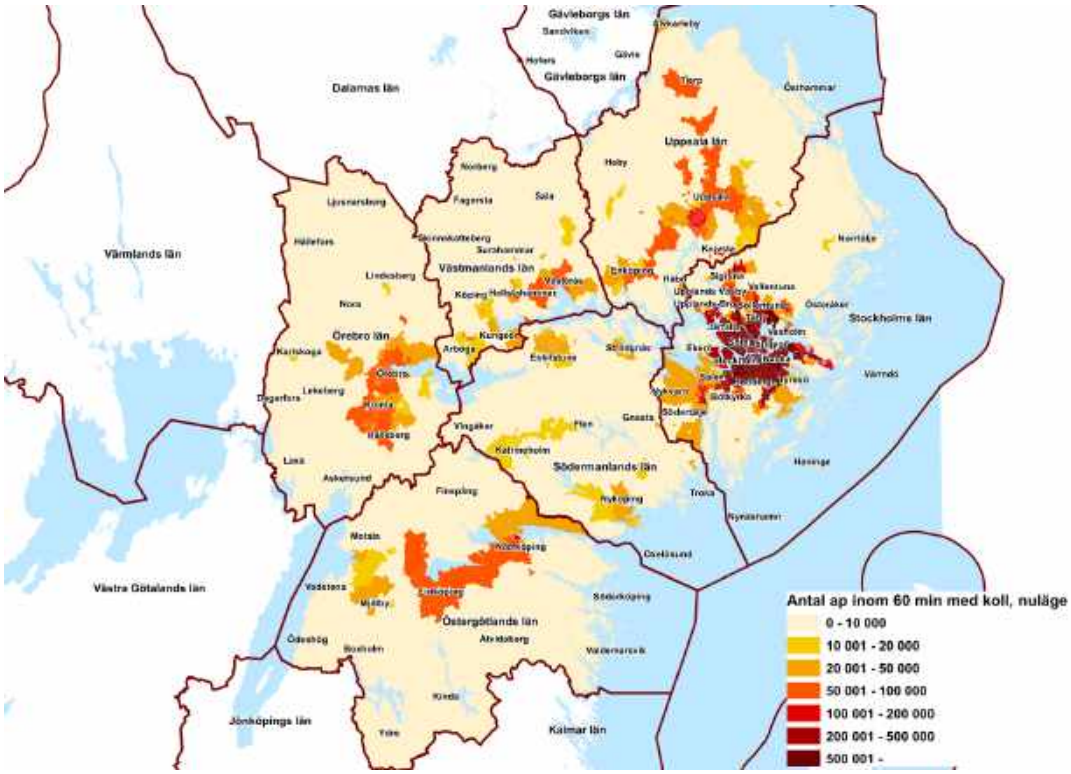
[27] Flerkärnighet och funktionella samband i östra Mellansverige. Mälardalsrådet 2015

för att pendlandet inom regionen fortsätter. Det är därför viktigt att kapacitet tilldelas pendel- och regionaltåg på attraktiva avgångstider för pendlare. Pendel-och regionaltåg bör även få kapacitet för att kunna gå på kortast möjliga tid även vid störningar. Trafikverkets nya konstruktionsregler och prioriteringskriterier kan utgöra ett hinder för regelbunden och långsiktig storregional kollektivtrafik och påverka möjligheten till robust arbetspendling med storregional kollektivtrafik i Stockholm-Mälarregionen.

Kvalitet, förutsebarhet och långsiktighet är därför nödvändiga faktorer i kollektivtrafikutbudet och påverkar människors val av bostad, skola och arbete. De regionala tågsystemen måste därför få betydligt högre prioritet i fördelningen av kapacitet i järnvägssystemet.

Punktvis finns i dagsläget god tillgänglighet till arbetsmarknaden med kollektivtrafik kring järnvägsstationer och hållplatser, medan tillgängligheten utanför de stora kollektivtrafikstråken är betydligt sämre och bilberoendet större (figur 10). Arbetsplatstillgängligheten korrelerar i hög grad med tillgängligheten till andra samhällsfunktioner, t ex sjukhus, högre utbildning, handel, kultur och nöjen, som således till stor del följer samma mönster.

Figur 10. Tillgänglighet till arbetsplatser med kollektivtrafik. Källa: WSP:s underlagsarbete till Samrådshandling för ÖMS 2050, Stockholms läns landsting Tillväxt- och regionplaneförvaltningen. Den kommersiella regionala trafiken ingår i trafikanalyserna, dock inte fjärrtrafik och Arlanda Express.



Tillgängligheten och resandet med kollektivtrafik har ökat under det senaste decenniet – såväl det sammanlagda antalet resor som antalet resor per invånare – framför allt

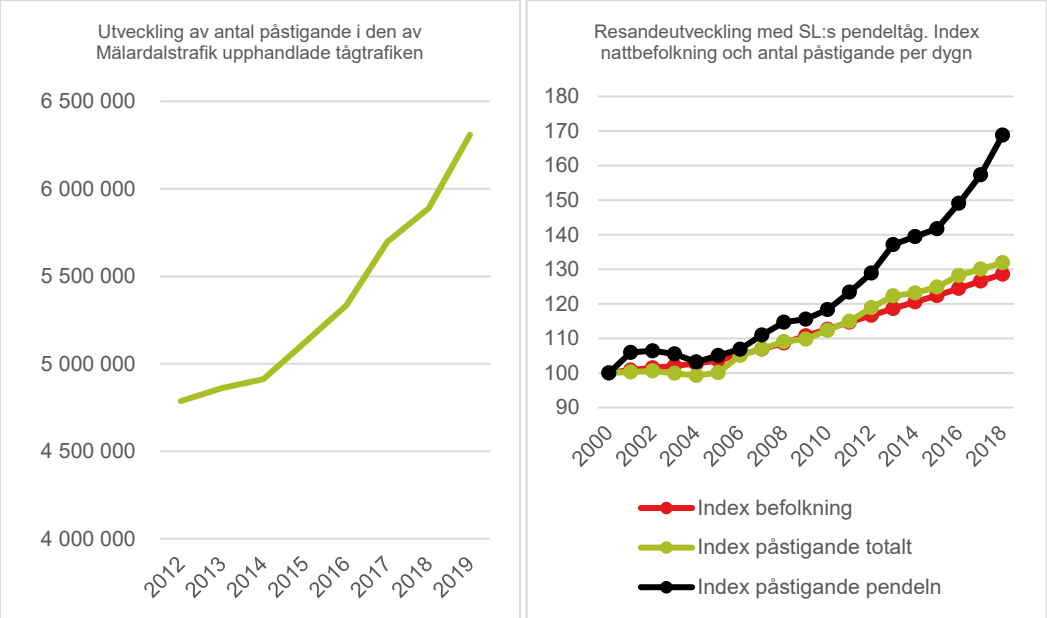
genom den successivt utbyggda spårtrafiken.[28] En stor del av pendlingen i Stockholm-Mälarregionen sker med kollektivtrafik på spår, framför allt i Stockholms län samt i de radiella stråken in mot huvudstaden, men i flera kommuner är pendlarna hänvisade till busstrafik. Däremot används ofta bilen för resor längre ut i regionen, för resor över länsgräns och för fritids- och serviceresor.

Kollektivtrafiken måste finnas nära för att vara ett attraktivt alternativ till bilen. Generellt är det dubbelt så många som nyttjar kollektivtrafiken vid en stationsnära bostad eller arbetsplats. Stora resmål som högskolor, sjukhus, köpcentra och stora arbetsplatser bör därför lokaliseras nära kollektivtrafikens knutpunkter. Även resmål som förskolor, skolor, dagligvarubutiker, och idrottsanläggningar bör lokaliseras i kollektivtrafiknära lägen.[29] I detta har kommunerna ett stort ansvar, genom sin fysiska planering.

Då regionen växer snabbt är det viktigt att kollektivtrafiken kan hantera ett ökat resande, där pendlingen både inom och mellan länen förväntas öka kraftigt. Här bör noteras att utvecklingen inom järnvägstransporter under lång tid varit ökande och starkast har utvecklingen varit för persontrafiken, vilket inneburit större ansträngningar och krav på infrastrukturen.

Sedan början av 1990-talet har resandet med tåg fördubblats. Ökningen har framför allt skett i den regionala kollektivtrafiken, men till del även i den interregionala persontrafiken – en utveckling som förväntas fortsätta. Resandet med regionaltåg i Stockholm-Mälarregionen har ökat kraftigt de senaste åren och kan ses som ett första resultat av genomförda utbudsförbättringar i kombination med införandet av Movingo, en ny biljett för pendlare. Utvecklingen förväntas fortsätta, bland annat genom trafiksättning av nya moderna regionaltåg samt ytterligare utbudsförbättringar inom ramen för Mälardalstrafiks Etapp 2.

Figur 11. Resandeutveckling i den av Mälardalstrafik upphandlade regionaltågstrafiken (vänster) samt resandeutveckling med SL:s pendeltåg (höger). Källa: Mälardalstrafik och SJ. Utöver det sker ett omfattande resande i Stockholm-Mälarregionen med SJ:s kommersiella regionaltåg. Även den trafiken kännetecknas av en positiv utveckling.



[28] Lokal och regional kollektivtrafik 2014. Trafikanalys 2015:20

[29] Rufs 2050, Stockholms läns landsting, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen 2018

Den underliggande befolkningstillväxten samt en ökad miljömedvetenhet är andra mer generella faktorer som även framöver kommer att påverka resandeutvecklingen positivt. Detta förstärker behovet av att statens investeringar får en större andel för denna trafik.[30] Den storregionala kollektivtrafikens möjlighet till fortsatt utveckling är helt beroende av att såväl beslutade objekt i nationell plan som utpekade objekt i systemanalysen genomförs.

Särskilt belastad är kollektivtrafiken i Stockholms län med 850 000 resenärer dagligen i hela systemet. Pendeltågssystemet har haft en mycket kraftig resandeökning och redan 2019 nåddes resandeprognosen för 2030 med 400 000 påstigande per dygn.[31] Pendeltågsresandet har ökat fortare än befolkningstillväxten vilket betyder att pendeltågen bidrar till ökad kollektivtrafikandel i enlighet med regionens målsättning. Det påkallar en tidigareläggning av planerade investeringar med ca 10 år men även en effektivare användning av spårinfrastrukturen genom samordning mellan pendel- och regionaltåg. En regionaltågsstation i Solna är en nyckelinvestering för att den strategin ska möjliggöras.

Bidragande orsaker för kraftigt ökat resande är, förutom ovan nämnda, också tilltagande framkomlighetsproblem för biltrafiken och en förtätning i stationsnära lägen, men även utbudsförbättringar i pendeltågstrafiken. Länets starka befolkningstillväxt förväntas fortsätta med ökad trängsel och också ökade godsflöden.

Det största bristerna i sittplatskapacitet prognosticeras för relationerna mot Stockholm från Uppsala, Västerås och Eskilstuna (figur 12), här återfinns de mest omfattande flödena i den storregionala trafiken.[32] Kraftigt ökade godsflöden bland annat i västra delen av regionen i kombination med allt fler interregionala tåg på Västra- och Södra stambanan begränsar redan idag möjligheterna till utvecklad storregional tågtrafik och medför även här ett behov av kapacitetsförstärkningar.

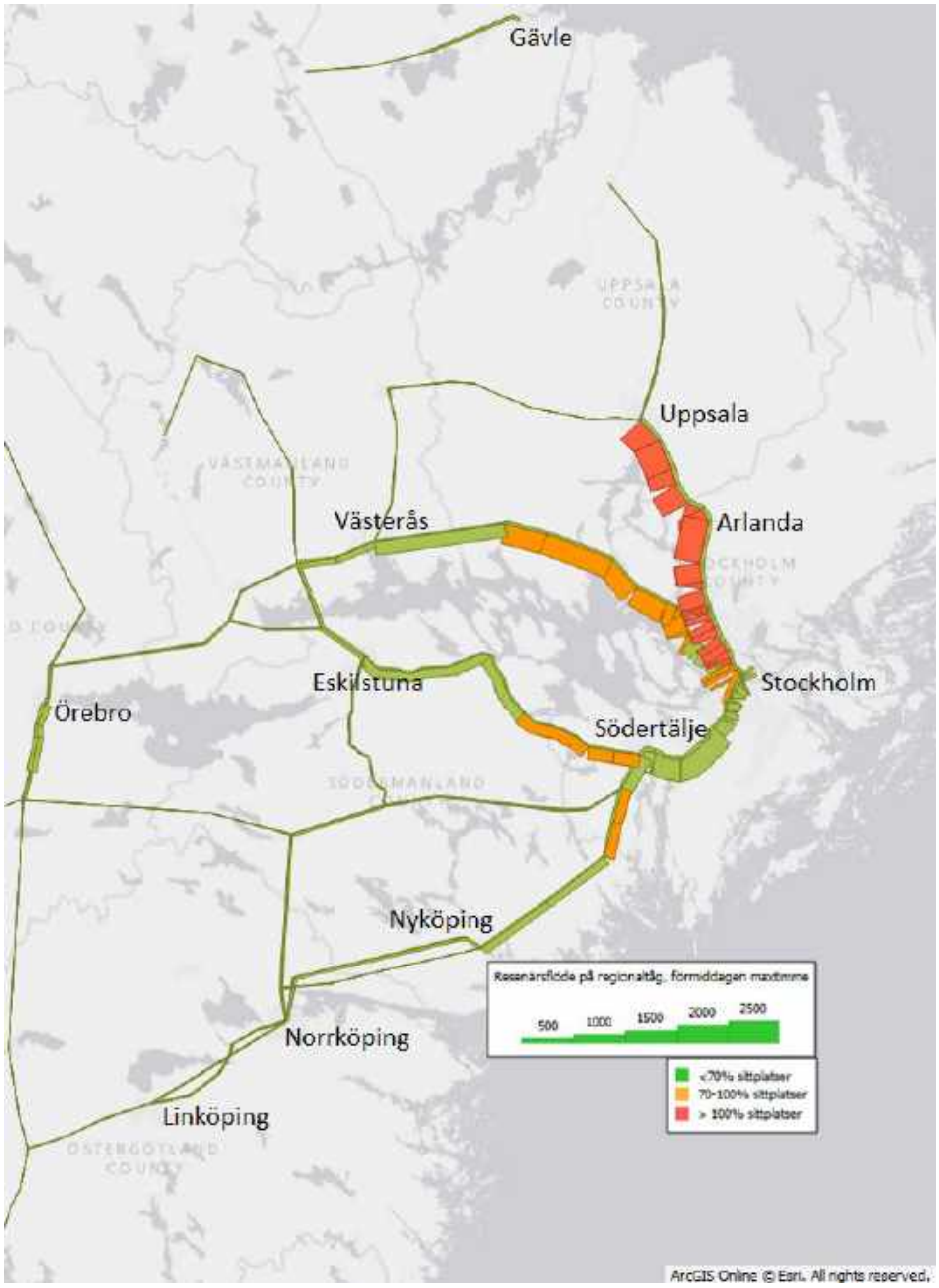
För en mer effektiv användning av spårinfrastrukturen planerar regionerna för en ökad samordning mellan storregional trafik och pendeltågstrafik inom Stockholms län. Samtidigt ser regionen att också staten, genom Trafikverket, kan bidra till ett mer effektivt utnyttjande av spårinfrastrukturen genom ett ökat inslag av styrning i tilldelningsprocessen – helt i linje med EU:s lagstiftning.

Figur 12. Brister i sittplatskapacitet för regionaltågen 2050 med beslutade åtgärder och nya tåg. Källa: Storregional kollektivtrafik i Stockholm-Mälarregionen. Underlagsrapport från En Bättre Sits temagrupp Storregional kollektivtrafik. Mälardalsrådet 2020. Den kommersiella regionala trafiken ingår i trafikanalyserna, dock inte fjärrtrafik och Arlanda Express. Notera att kapacitetsbrister/framkomlighetsproblem i stråk med blandad trafik (regional, fjärr, gods) kan vara underskattade i modellen.

[30] Ett transportsystem i Östra Mellansverige som uppfyller de långsiktiga målen – Kunskapsunderlag till En bättre sits, Trivector Traffic, Rapport 2014:113

[31] Källa: Trafikverket och Region Stockholm (ÅVS Pendeltågssystemet)

[32] Storregional kollektivtrafik i Stockholm-Mälarregionen. Underlagsrapport från En Bättre Sits temagrupp Storregional kollektivtrafik. Mälardalsrådet 2020



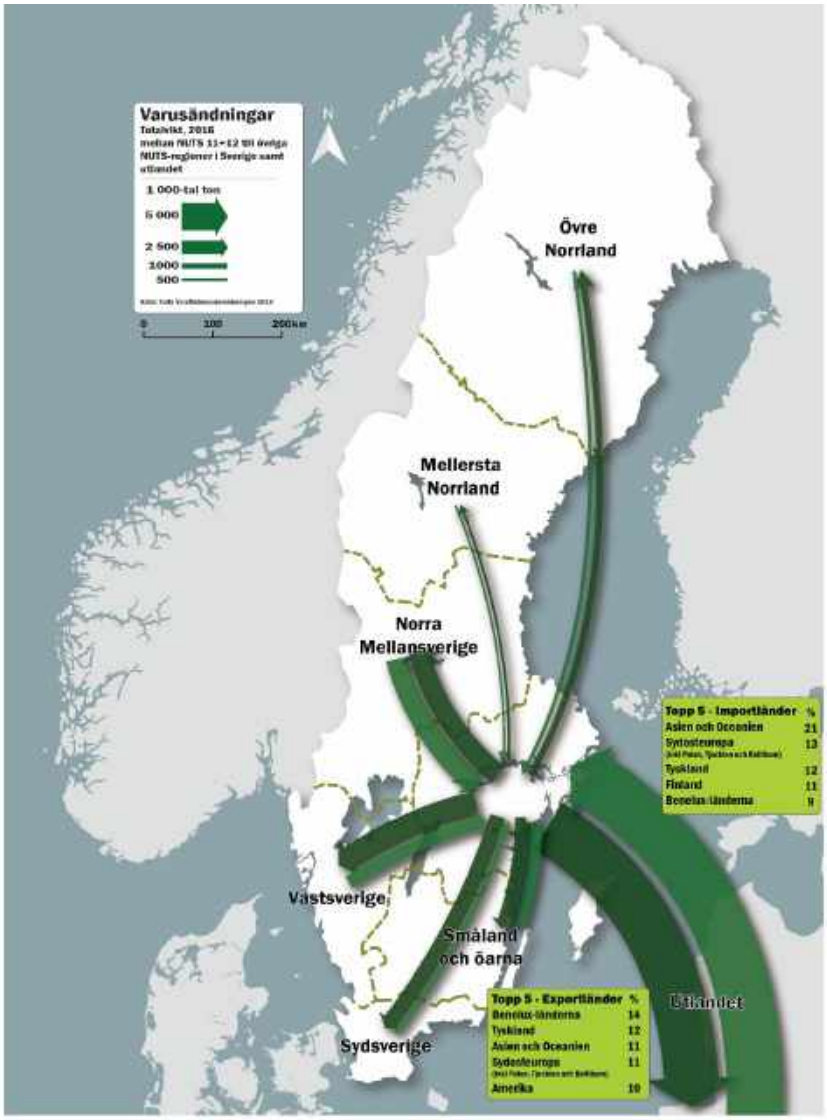
3.5 Gods[33]

Stockholm-Mälarregionen är Sveriges största konsumentmarknad, har en omfattande varuproduktion och stora transitflöden av gods. Varutransporterna har ökat under de senaste decennierna, framför allt de långväga lastbilstransporterna och utrikes sjötransporter. I takt med att regionen växer och det internationella utbytet vidgas så ökar även behovet av godstransporter.

[33] Baseras, om inte annat anges, på Storregional godsstrategi för Stockholm-Mälarregionen. Delrapport om mål, nuläge och utmaningar. Mälardalsrådet 2018

Godstransporterna i Stockholm-Mälarregionen präglas dels av ett stort och växande utbyte med omvärlden, dels av omfattande flöden inom regionen. Södra Sverige och norra Europa dominerar godsflödena till/från omvärlden. Även Asien står för en stor och växande del av handeln och så mycket som en femtedel av den importerade godsmängden. Amerika, främst USA, är därtill betydelsefull för exporten.

Figur 13. Godsflöden till/från Stockholm-Mälarregionen. Källa: Varuflödesundersökningen 2016, Trafikanalys. Bearbetning av Åf/Infraplan



Godstransporterna i Stockholm-Mälarregionen har successivt genomgått en strukturförändring. En del tung industri har flyttat ut från regionen, medan inflödet av livsmedel och konsumtionsvaror ökat till följd av en växande befolkning. Transporter av högförädlat gods har också ökat, liksom behovet av snabba expressgodssändningar till följd av tjänstesektorns och e-handelns tillväxt. Därtill har avfalls- och återvinningstransporter, t.ex. av returpapper och skrot, ökat. Transporter av konsumtionsvaror och högförädlat gods dominerar i Stockholms län, medan det i övriga Mälarregionen finns relativt omfattande transporter av råvaror och industriprodukter.

I likhet med andra storstadsområden är Stockholm-Mälarregionen till sin karaktär ett konsumtionsområde. De inkommande godsflödena står för nästan 40 procent av den transporterade godsmängden, medan utgående gods står för en fjärdedel. De inomregionala flödena står för omkring en femtedel, medan gods som bara passerar regionen, så kallad transit, står för en dryg tiondel.

Godsflöden som har både start- och målpunkt i regionen sker nästan uteslutande med vägtransporter. Vägtransporter är också dominerande för inrikes godstransporter till och från Stockholm-Mälarregionen. Järnvägen används mest för ankommande gods från Syd- och Västsverige samt Övre Norrland. För utrikes gods är sjötransporter volymmässigt dominerande, men går även med järnväg och på väg till och från kontinenten. Flygfrakten, som i huvudsak går via Arlanda men till viss del även Örebro, är volymmässigt liten, men värdemässigt stor och har på senare år ökat till följd av en snabbt växande e-handel. Arlanda hanterar nära 60 procent av all flygfrakt i landet.

De mest trafikerade vägarna för tunga godstransporter är de stora europavägarna E4, E18, E20, liksom riksvägarna 50, 51, 55, 56, 68, 70 och 73. Det huvudsakliga stråket för järnvägstransporter i regionen går längs Godsstråket genom Bergslagen och Norra stambanan. Västra och Södra stambanan är också viktiga stråk, och rangerbangården i Hallsberg är viktig som nod. Bland hamnarna dominerar Gävle, Stockholm, Kapellskär, Hargshamn, Nynäshamn, Södertälje, Oxelösund, Norrköping, Mälarhamnar (Västerås och Köping) samt Gotlands hamnar.

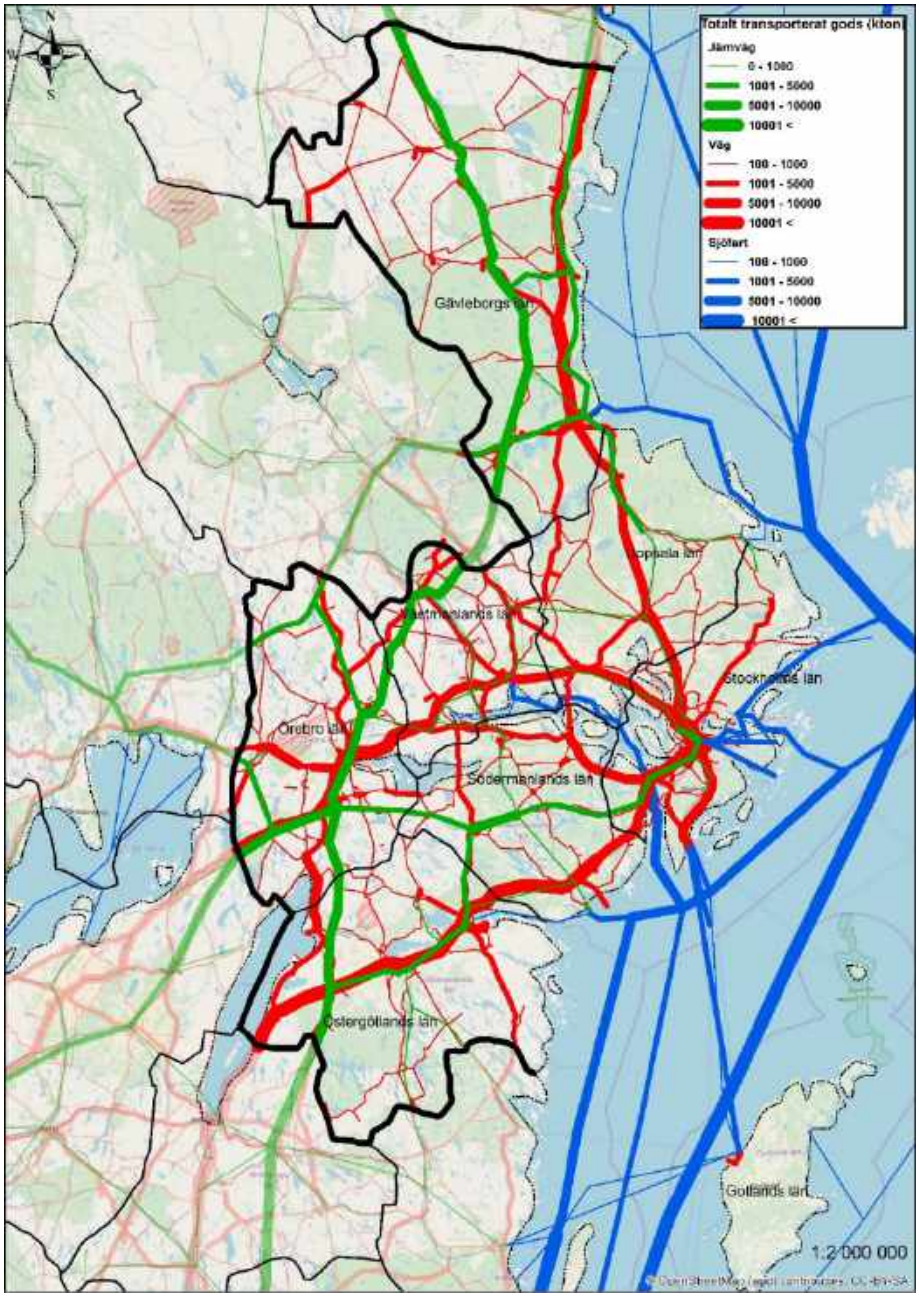
Drygt hälften (54%) av det totala transportarbetet sker på väg, följt av 27% till sjöss och 19% på järnväg. Då man istället ser till transportarbetet med avseende på värde, exklusive flyggods, sker en större andel på järnväg (38%), medan andelarna på väg och till sjöss är lägre (48% respektive 14%). Detta speglar att järnvägstransporter i större utsträckning används för transport av högvärdiga produkter.

Tabell 1. Modellbaserade färdmedelsandelar (exklusive flyg) för Stockholm-Mälarregionen. Källa: Samgods, Swecos bearbetning

Transportarbete	Andel vikt (tonkm)	Andel värde (SEK-km)
Väg	54%	48%
Järnväg	19%	38%
Sjö	27%	14%

De totala godsmängderna (ton) i regionen beräknas fram till år 2040 öka med 65%. Om inget görs för att förändra tonnagefördelningen mellan trafikslagen förväntas ökningen framför allt ske på väg, i synnerhet Europavägarna, följt av sjöfart och minst på järnväg. Godstransporternas struktur förväntas till stor del likna dagens. Huvudanledningen till att den minsta ökningen sker på järnvägsnätet är järnvägssystemets begränsade kapacitet som dessutom ska räcka till både persontransporter och godstransporter. Samtidigt som det finns behov av kapacitet för fler godståg finns höga ambitioner för den storregionala kollektivtrafiken.

Figur 14. Godsflöden i Stockholm-Mälarregionen (rött=på väg, grönt=på järnväg, blått=till sjöss). Källa: Samgods basår 2012, Swecos bearbetning



I närtid kommer en del större förändringar ske som ändrar förutsättningar och möjligheter för godstrafiken. En av dessa är den nya hamnen i Norvik, som till del avlastar centrala Stockholm. En ökad sjöfart har stor potential att ta en större del av de långväga transporterna till/från regionen. En ökad sjöfart i Mälaren och längs kusten har därtill stor potential att utveckla regionens godstransporter mot en högre hållbarhet. Detta innebär samtidigt att belastningen på vissa vägavsnitt i anslutning till hamnarna får en högre belastning.

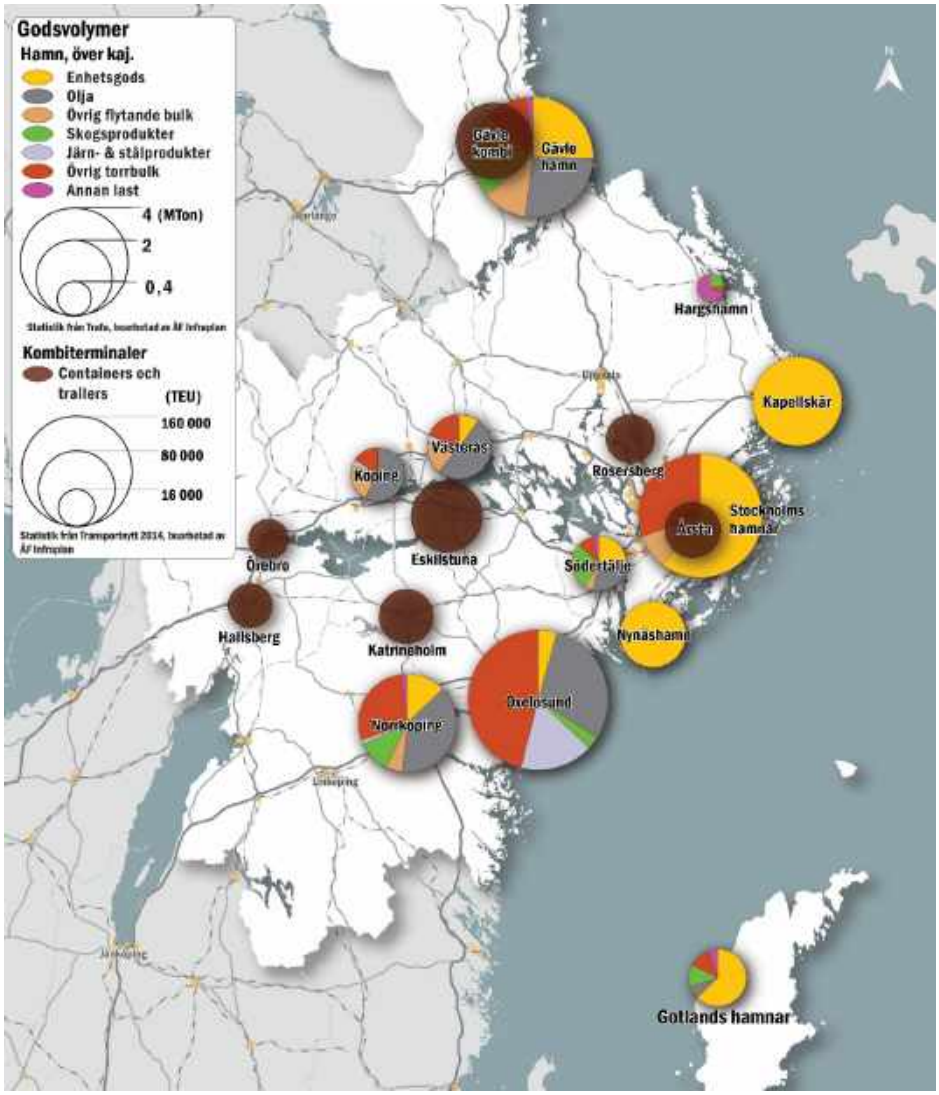
På längre sikt kan de godstransporter som i nuläget åker längs E4 genom centrala Stockholm i betydande grad förväntas använda Förbifart Stockholm. Den ökade kapaciteten som Ostlänken medför kommer därtill att innebära att spårkapacitet frigörs på Södra och Västra stambanan för godstransporter till/från Stockholm-Mälarregionen och

för storregional persontrafik. En utbyggnad av Ostkustbanan till fyra spår hela vägen Stockholm-Uppsala ökar också möjligheterna för godstrafik till/från regionen. Med utbyggnaden av Gävle hamn, kombiterminalen i Rosersberg och Norrköpings hamn kan flödena på Ostkustbanan respektive Södra stambanan förväntas öka.

3.5.1 HAMNARNAS NYCKELROLLER

Hamnarna har stor betydelse, framförallt för långväga (internationella) transporter och bulktransporter samt för Gotlands varuförsörjning. Färjeförbindelserna är också viktiga för den växande handeln i Östersjöregionen. Exempelvis transporteras över 80 procent av den icke bulkrelaterade frakten mellan Sverige och Finland/Baltikum av passagerarfartygen. I detta ingår även en stor mängd transittrafik på båda sidor.[34]

Figur 15. Större allmänna godsnoder i Stockholm-Mälarregionen 2016. Källa: Trafikanalys och Transportnytt, bearbetning av Åf Infraplan



Göteborgs hamn, men också Skånes hamnar och Öresundsbron, har idag stora flöden som ska till/från Stockholm-Mälarregionen. Nära 20 procent av inkommande och 25

[34] Kampen om kajerna. En rapport om sjöfarten i Stockholm. Stockholms handelskammare 2017:01

procent av utgående flöden till/från Stockholm-Mälarregionen går via dessa in-/utförselpunkter. Dessa transporter innebär en stor belastning på en redan hårt ansträngd landinfrastruktur och kan i högre grad gå direkt till Stockholm-Mälarregionens hamnar.

Hamnarna erbjuder omlastning av gods mellan sjö och väg samt i många fall även järnväg. Inom regionen finns även kombiterminaler för omlastning mellan bil och järnväg, eller bil-bil. Såväl hamnarna som torrhamnarna är strategiska och viktiga för varuförsörjning och i anslutning till dessa finns ofta större logistikcentra och lastbilsterminaler lokaliserade för omlastning, lagerhållning och distribution.

I takt med Stockholms expansion har dessa funktioner kommit att lokaliseras allt längre ut i regionen. Detta till följd av en ökad markbrist och stigande markpriser i mer centrala lägen samt en kontinuerlig storleksrationalisering, där distributionscentraler försörjer ett allt större omland. De storregionala distributionsnätverken ställer särskilda krav på väg- och järnvägsinfrastrukturen och det finns ett stort behov av att storregionalt samordna olika godsflöden, så att mer kostnadseffektiva och miljövänliga logistikprocesser kan utvecklas. Nya terminallokaliseringar sker till stor del nära nodstäderna Norrköping, Örebro, Västerås och Eskilstuna. Här finns närhet till stråk för godstransporter mellan norra och södra Sverige och bra infrastrukturkopplingar mellan olika trafikslag.[35]

Sjöfarten har under senare år uppmärksammats som ett trafikslag utan kapacitetsbrister och med klara miljöfördelar. Östersjöhamnarna från Norrköping till Gävle utvecklas successivt och den nya hamnen i Norvik har tillkommit. Ombyggnaden av Södertälje Sluss och åtgärder i Mälarfarleden samt i Mälarhamnarna kommer om några år göra det möjligt för större och säkrare fartyg att trafikera Mälaren. Det är angeläget att fortsätta utveckla såväl regionens hamnar, broar och farleder som anslutande landinfrastruktur för att möjliggöra en ökad andel gods, men också passagerartrafik, med sjöfart.

En betydligt större del av lågvärdigt och icke tidskritiskt gods bör kunna transporteras sjövägen, som i ett europeiskt perspektiv använts i begränsad utsträckning i förhållande till Sveriges kuststräcka. Med Mälaren som nav kan ökad regional distribution på vattenvägar ge bättre möjligheter för varuförsörjning med minskad klimatpåverkan. Med en utvecklad prämtrafik som möjliggör sjötrafik även på kortare sträckor skulle detta även kunna omfatta mer tidskritiskt och värdefullt gods.

Andra viktiga åtgärder för att minska klimatutsläppen från godstransporter är att planera och optimera transporterna genom exempelvis ruttoptimering, ökad fyllnadsgrad, längre och tyngre fordon samt samordnade godstransporter.

Idag sker många godstransporter med lastbil där transport på andra trafikslag är möjlig och önskvärd från samhällets perspektiv. Utvecklingen pekar dock mot att framtida ökningar huvudsakligen kommer ske i vägtrafiken, om inget görs för att utveckling ska gå åt ett annat håll. Detta är i likhet med omställningen från bilism till kollektivtrafik en stor och viktig utmaning för regionen att hantera.

[35] Utredningar inom En Bättre Sits 2014 - Del D Kartläggning av godsnoder, Ramböll 2014

4. Prioriterade funktioner

Transportsystemets grundläggande funktion är att tillhandahålla säker tillgänglighet och framkomlighet för person- och godstransporter, såväl lokalt och regionalt som nationellt och internationellt. Detta i princip oavsett årstid/väderförhållanden och även under perioder då pågående ny- och ombyggnadsprojekt utgör hinder. Dessutom uthålligt, med hänsyn till såväl miljö- och klimat som socioekonomiska faktorer. Målbilden är således komplex (se kap 2), vilket avspeglas i de storregionalt prioriterade funktionerna samt tillhörande strategier och åtgärder (kap 5).

För att uppnå målet om en flerkärnig och förstorad arbetsmarknad behövs generellt stärkta funktionella samband – integrering av bostads-, studie- och arbetsmarknaderna – i Stockholm-Mälarregionen. Att bättre knyta samman de större städerna, sinsemellan och med kringliggande orter och omland, ger förutsättningar för en starkare utveckling i regionen som helhet.

Stockholm-Mälarregionen är idag funktionellt enkärnig, där det finns ett ömsesidigt beroende mellan Stockholm alla nodstäder i kringliggande län. Tendensen och potentialen till stärkta storregionala samband är därutöver som störst mellan Linköping-Norrköping och Västerås-Eskilstuna. När det gäller industrier och godstransporter är bilden dock delvis en annan. I detta avseende är regionen mer polycentrisk och sambanden mer komplexa. Godstransportsystemet är därtill belastat med en stor mängd transittransporter.

Regionens ambitioner att öka tillgängligheten och integrationen i regionen behöver gå hand i hand med en ambition att eliminera klimatpåverkan, minska trängseln, åtgärda bostadsbristen och bidra till en god folkhälsa. Prioriteringarna behöver ligga mer på kapacitetsstarka färdmedel som kollektivtrafik på väg och spår i kombination med stärkta förutsättningar för cykel och gång, t ex genom sammanhängande regionala cykelvägnät av hög standard och en tät, funktionsblandad bebyggelsestruktur.

Även om fokus behöver vara på att utveckla dessa delar av transportsystemet så finns fortfarande behov av att utveckla tillgängligheten och framkomligheten i vägtransportsystemet för bil- och godstransporter. Trängsel, framför allt i Stockholms län, med kraftigt förlängda och varierande restider innebär problem för regionens transporter och att vägkapaciteten inte används effektivt. För områden utanför de större stråken och i de glest befolkade regiondelarna är det svårt att utveckla konkurrenskraftiga alternativ till bilen, varför tillgängligheten i sådana områden även fortsättningsvis i hög grad skapas genom transporter på väg.

För att hålla samman regionen i en gemensam bostads-, studie och arbetsmarknad är det också angeläget att kapaciteten på vägar och spår över Saltsjö-Mälarsnittet i Stockholm är tillräcklig. Därtill att det finns väl fungerande förbindelser till, från och mellan Stockholms regionala stadskärnor. Samtidigt kan ytterligare behov förutses i den hårt ansträngda infrastrukturen i Stockholms län. Kapaciteten behöver utökas i de radiella stråken och restiderna kortas från regionens yttre delar. I tvärgående stråk behöver restiderna kortas och framkomligheten förbättras, framför allt för stombussarna. Dessutom behöver kapaciteten och attraktiviteten i bytespunkterna utvecklas.

Kapacitetsituationen på järnvägen är särskilt komplicerad då många trafikkoncept måste samsas på samma spår. I framtiden kan både pendeltåg, snabbpendeltåg, regionaltåg, intercitytåg, framtida höghastighetståg samt godståg behöva samutnyttja

spårkapaciteten. Om kapaciteten inte räcker för att tillgodose alla dessa funktioner kommer en tydlig och långsiktig prioritering att behöva göras. Regionala tågsystem måste här få betydligt högre prioritet i fördelningen av kapaciteten i järnvägssystemet och med samma inriktning måste en fortsatt samordning av regional- och pendeltågstrafik ske för att optimera kapacitetsutnyttjandet i en ansträngd järnvägsanläggning.

Utifrån detta görs följande övergripande prioriteringar:

I första hand måste tillgängligheten i de storregionala stråken in mot Stockholm förbättras. Huvudstadens särskilda utmaningar med ett hårt belastat trafiksystem påverkar dock pendlings- och transportmöjligheterna i hela Mälarregionen. **Därför är även tillgängligheten i de centrala delarna av Stockholms län samt till/från Stockholms regionala stadskärnor högt prioriterat.**

Kopplat till detta bör varje län arbeta med att förbättra tillgängligheten från de mindre orterna och omgivande landsbygd till respektive nodstad eller regionala stadskärnor. En gemensam strategi och standard för stationer och trafikering tas fram med syfte att stärka sambandet mellan regionens nodstäder. Gemensam standard för stationer och stationsmiljöer, trafikering och principer för etablering av nya stationer och tågstopp är en förutsättning för fortsatt utveckling av det storregionala tågsystemet.

Prioirteringen förutsätter även:

- Återställd och utvecklad funktionalitet i befintliga stomnät, i första hand järnvägar och Europavägar.
- Koncentration av ny bebyggelse, både bostäder och verksamheter, till nodstäderna och de regionala stadskärnorna samt till orter och landsbygder med förutsättningar för en bra kollektivtrafik.
- Stationsnära planering och förbättrad tillgänglighet till strategiska bytespunkter mellan lokal och regional kollektivtrafik samt för anslutande trafikslag.
- Strategiska bytespunkter i Stockholm för byten mellan storregional och mer lokal kollektivtrafik, i enlighet med den regionala utvecklingsplaneringen i Stockholms län, Rufs 2050. Därtill väl fungerande tvärgående förbindelser mellan Stockholms regionala stadskärnor
- Reserverad infrastruktur genom särskilt utpekade tåglägen för regionaltåg vid de tider på dygnet då skol- och arbetspendling är som störst. I takt med att anspråken på järnvägen ökar behöver en starkarare styrning av järnvägens kapacitetsfördelning ske så att såväl pendel- och regionaltåg som snabbtåg och godståg kan få plats på järnvägen.

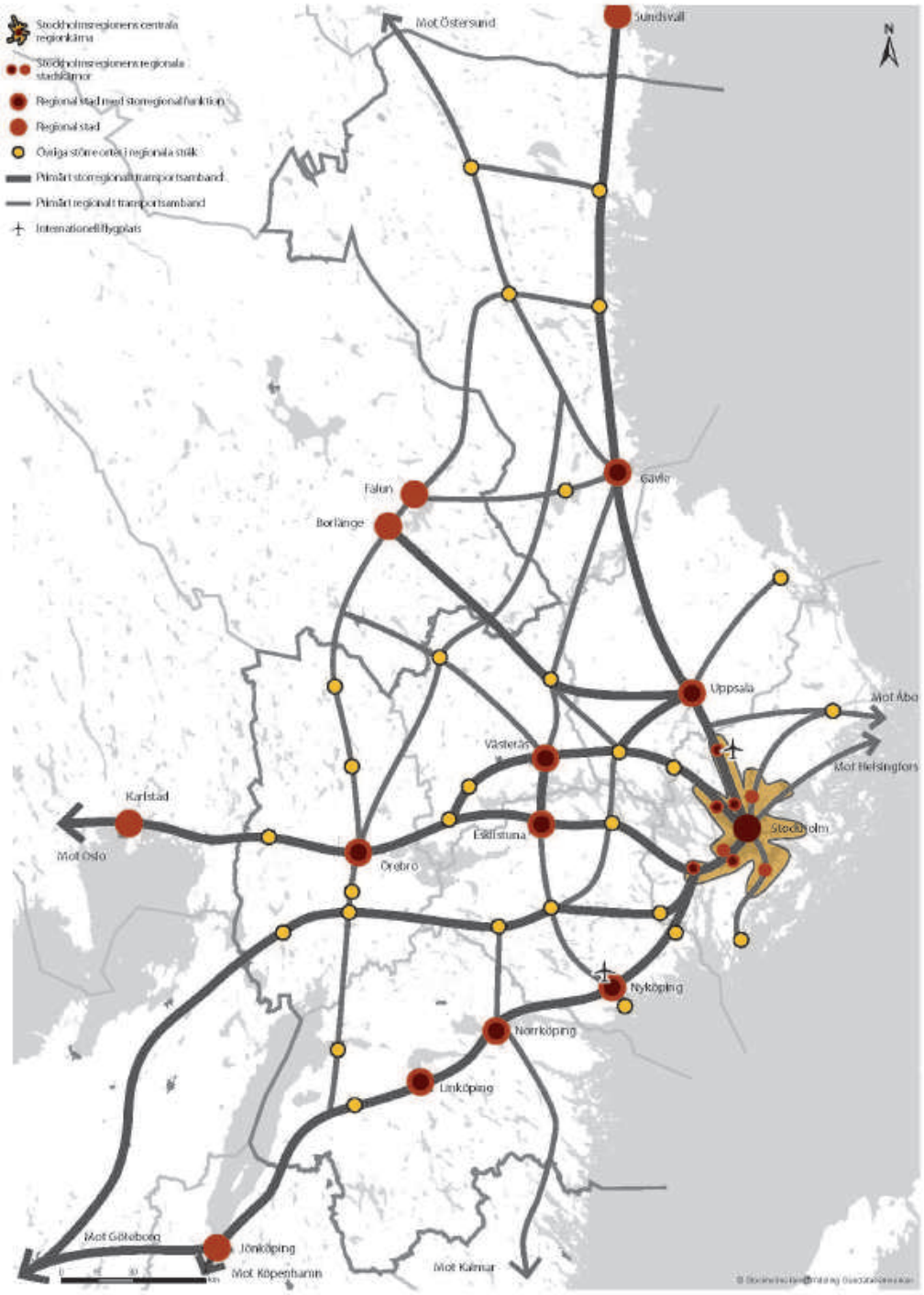
I andra hand måste tillgängligheten i de storregionala tvärförbindelserna förbättras. Först mellan de nodstäder som ligger närmast varandra och har förutsättningar till ett ökat dagligt utbyte, därefter mellan övriga.

I båda prioriteringar ligger fokus på en ökad tillgänglighet och sammankoppling med spårtrafiken som grund, vilket ses som avgörande för att nå klimatmålet. Samtidigt behöver ursprunglig funktionalitet upprätthållas i stomvägnätet och då framför allt Europavägarna, samt möjliggöras för en ökad andel gods med sjöfart.

Avsnitt 4.1 utvecklar funktionalitet, brister och behov med avseende på den storregionala persontrafiken, medan avsnitt 4.2 behandlar godstrafiken och avsnitt 4.3

internationell tillgänglighet. Avslutningsvis berörs Gotlands särskilda förutsättningar i avsnitt 4.4.

Figur 16. Strukturbild för östra Mellansverige. Källa ÖMS 2050, Stockholms läns landsting, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen. OBS: Kartan visar viktiga samband, inte transportinfrastruktur. Kartans "Regional stad med storregional funktion" motsvarar "nodstäder" enligt terminologin i denna rapport.



4.1 Kvalitativ, kapacitetsstark storregional kollektivtrafik

Prioriterad funktion och rådande brister

För att uppnå målen om en effektiv, hållbar, flerkärnig regionförstoring och internationell konkurrenskraft krävs en utvecklad storregional kollektivtrafik med spårtrafiken som grund. Om detta råder stor enighet i Stockholm-Mälarregionen och en ökad tillgänglighet och sammankoppling genom regiontågstrafiken är högt prioriterat.

För att kollektivtrafiken ska förmå åstadkomma en överflyttning från biltrafiken och knyta samman regionen måste systemet i sin helhet vara konkurrenskraftig, pålitligt, tillgängligt, effektivt och attraktivt:

- Den storregionala kollektivtrafiken behöver vara ett sammanhållet system över geografiska och administrativa gränser med väl fungerande anslutningsresor till och från stationerna. Därtill attraktivt prissatt, så att den inte exkluderar grupper av resenärer.
- Kollektivtrafiken behöver vara snabbare än bilen i storregionala stråk, vilket uppnås genom fler avgångar och kortare restider. Ambitionen behöver vara max 45 minuters restid mellan angränsande nodstäder i järnvägsstråken samt bytesfria resor mellan nodstäder. Kollektivtrafiken har i dagsläget en alltför låg turtäthet och för långa restider i många relationer.
- Stockholm-Mälarregionen investerar gemensamt ca 16 miljarder kr i nya tågfordon för den storregionala kollektivtrafiken. Det är nödvändigt att satsningen på underhåll och utveckling av befintlig järnväg fortsätter.
- Nuvarande tilldelningssystem av tåglägen innebär att det svårt att garantera ett långsiktigt stabilt trafikutbud. och det sker alltför ofta förändringar i kollektivtrafikens utbud och tidtabell. Detta påverkar pendlarnas vardag negativt. Ryckigheten har negativa följdeffekter även för planeringen av anslutande lokaltrafiken och exempelvis busstrafiken hinner inte alltid med en omplanering. Även om avsikten med tilldelningssystem är att skapa bästa samhällsekonomiska effekter så tar modellen inte hänsyn till hela kollektivtrafiksystemet och modellen är också ett hinder för ett effektivt utnyttjande av spårkapaciteten.

Vad behövs från nationell nivå?

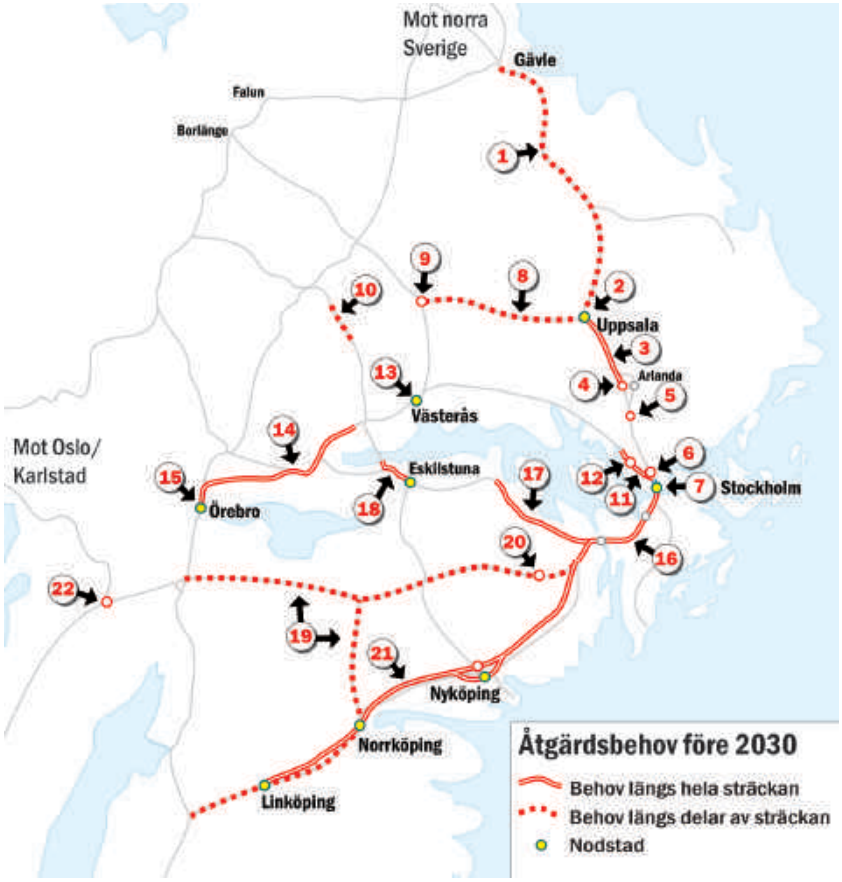
Regionerna har skyndat på satsningarna på förbättrat kollektivtrafik med syfte att skapa ännu bättre förutsättningar för en långsiktig och hållbar tillväxt i Stockholm-Mälarregionen. Några exempel på det är Citybanans medfinansiering, bygget av ny tågdepå, inköp av nya moderna regional- och pendeltåg samt omfattande utbudsförbättringar. Satsningarna behöver mötas upp av staten i form av infrastruktursatsningar för att ge samhället en optimal nytta:

- Kapacitet för att möjliggöra en robust tågtrafik enligt Mälardalstrafik Etapp 2
- Ett uppdrag till Trafikverket att utveckla regelverket för tilldelning av spårkapacitet med syfte att långsiktigt säkerställa en balans mellan de olika marknadssegmenten och som även lägger grund för en mer effektiv användning av spårinfrastrukturen.

- Förbättrade prognosverktyg och -modeller. I nuläget undervärderar Trafikverket tåg- och kollektivtrafiken i sina prognoser vilket innebär att utbyggnaden av järnvägssystemet försenas.
- Den stationsavgift som passagerare med pendel-, regional- och fjärrtåg måste betala vid av- och påstigning vid Arlanda C motverkar ett hållbart resande till Arlanda. Stationsavgiften medför att kollektivtrafikens konkurrenskraft mot bilen försvagas, vilket riskerar ett ökat behov av investeringar i väginfrastrukturen till Arlanda. Då stationsavgiften grundas på statens avtal för Arlandabanan behöver staten ta ett ansvar för att minska avgiftens negativa påverkan på kollektivtrafikens konkurrenskraft (se även 4.3).
- Tillräcklig kapacitet i järnvägssystemet söder och norr om Stockholm så att nyttan med Ostlänken samt Ostkustbanan och Mälarbanan optimeras.
- Vidareutvecklad trafikinformation för järnväg och väg tillsammans med regionerna.
- Tillräckligt med kompetens inom samhällsbyggnad. Bristen på kompetens inom infrastruktursektorn har ökat på senare år inom såväl högskoleyrken som andra yrken. Det råder brist på arbetskraft i stora delar av processen från planering via projektering till utförande, vilket behöver åtgärdas för att klara behoven inom infrastruktursektorn

För att köra en robust tågtrafik ser Stockholm-Mälarregionen följande behov i infrastrukturen på kort-medellång sikt. I detta ingår även trimningspaket för att möjliggöra den utökade trafiken inom ramen för Mälardalstrafiks Etapp 2.

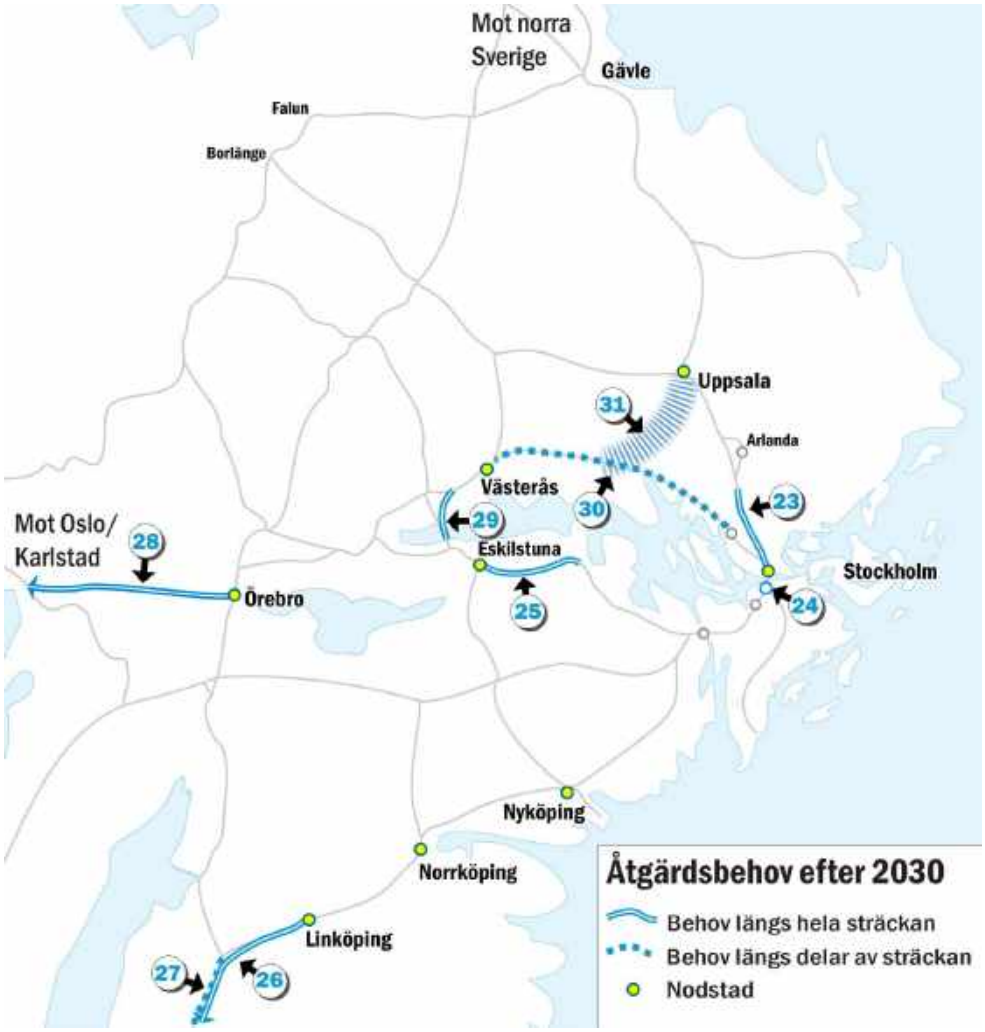
Figur 17 a (ovan) och b (nedan). Behov före/efter 2030 i infrastrukturen, för ökad tillgänglighet till Stockholm och Arlanda samt integration av regionens bostads-, studie- och arbetsmarknader genom en utvecklad storregional kollektivtrafik. Källa: EBS



Behov före 2030 (utan inbördes rangordning)
Systemövergripande: Trimningspaket, i nära samverkan med Trafikverket, för att möjliggöra den tågtrafik Mälardalstrafik kommer att upphandla, utveckling av pendeltågstrafiken samt anpassning till nya fordon:

- Optimering av spåranvändning
- Trimning av signal- och växelsystem
- Förbättrade vändmöjligheter
- Anpassning av plattformar
- Stärkt kapacitet för uppställning och service
- Säkrad elkraftförsörjning
- Stärkt trafikledning och trafikinformation

1.Uppsala-Gävle. Öka kapaciteten och skapa bättre tåglägen genom fler förbigångsmöjligheter för person- vs. godstrafik.
2.Uppsala C. Åtgärder för bättre vändkapacitet, utökad fordonsuppställning och serviceplattformar, klara snabba till- och frånkopplingar.
3.Uppsala-länsgränsen Stockholm/Uppsala. Två nya spår, dvs. fyra spår på hela sträckan Stockholm-Uppsala
4. Märsta station. Möjliggöra regionaltågsuppehåll för bättre samordning mellan pendel- och regionaltåg samt alternativa förbindelser till Arlanda
5. Upplands Väsby station. Möjliggöra regionaltågsuppehåll för tåg som går via Märsta, för bättre samordning mellan pendel- och regionaltåg
6.Solna. Ny station för regionaltåg. Bättre samordning mellan pendel- och regionaltåg.
7.Stockholm C: Anpassningar efter Citybanans färdigställande. Anpassningar av plattformar, kapacitetshöjning, nya växlar, skapa förutsättningar för korta vändtider och snabba till- och frånkopplingar. Stockholms län generellt: Kapacitet att hantera en omfattande, ökande och komplex spårtrafik där många trafikkoncept och funktioner nyttjar samma spår.
8.Uppsala-Sala. Kortad körtid för direkttåg och tillkommande regionaltågsstationer för ökad tillgänglighet.
9.Sala bangård. Ombyggnad för att klara tågmöten för fyra tåg samtidigt.
10.Västerås-Fagersta. Kapacitet för utökad trafik.
11.Stockholm C-Kalhäll. Fullfölj pågående utbyggnad
12.Barkarby. Ny regionaltågstation. Regionaltågsplattformar för att möjliggöra nya uppehåll för regionaltågen samt anslutning till ny tunnelbana och pendeltåg.
13.Västerås C. Nytt resecentrum och ombyggnad av spårområde för ökad kapacitet.
14.Kolbäck-Hovsta. Kapacitet för utökad trafik och för att kunna vända fler tåg i Arboga.
15. Örebro. Ombyggnad av spår genom Örebro för att klara en utökad persontrafik och frigöra kapacitet för gods.
16. Järna-Stockholm C. Kapacitet för fler regional- och fjärrtåg.
17.Strängnäs-Södertälje. Kapacitet för fler tågrörelser.
18.Folkesta-Rekarne/Kvicksund. Mer kapacitet för Svealandsbanan och UVEN för ökad flexibilitet
19.Västra/Södra stambanan. Öka kapaciteten och skapa bättre tåglägen genom trimningsåtgärder och fler förbigångsmöjligheter.
20.Gnesta bangård. Ombyggnad för ökad linjekapacitet för regional- och pendeltåg.
21.Ostlänken. Ny järnväg Järna-Linköping, med tillhörande stationer.
22.Laxå bangårdombyggnad. Ökad linjekapacitet och förbättrad säkerhet.



Behov efter 2030 (utan inbördes rangordning)

23. Stockholm C-Skavstaby. Kapacitet för utökad trafik. 24. Älvsjö. Ny station för regionaltåg.
24. Älvsjö. Ny station för regionaltåg.
25. Eskilstuna-Härad. Kapacitet för utökad trafik.
26. Linköping-Malmö/Göteborg. Ny järnväg för kortare restider och förbättrad internationell tillgänglighet.
27. Södra stambanan. Öka kapaciteten och skapa bättre tåglägen genom trimningsåtgärder och fler förbigångsmöjligheter.
28. Nobelbanan. Utbyggnad av ny stambana Örebro-Kristinehamn (-Oslo).
29. (Eskilstuna-) Kvicksund-Västerås. Ny järnväg för kortare restider och utökad trafik.
30. Västerås-Kungsängen. Kapacitetshöjande åtgärder.
31. Arosstråket. Ny järnväg. Slutlig dragning utifrån ÅVS.

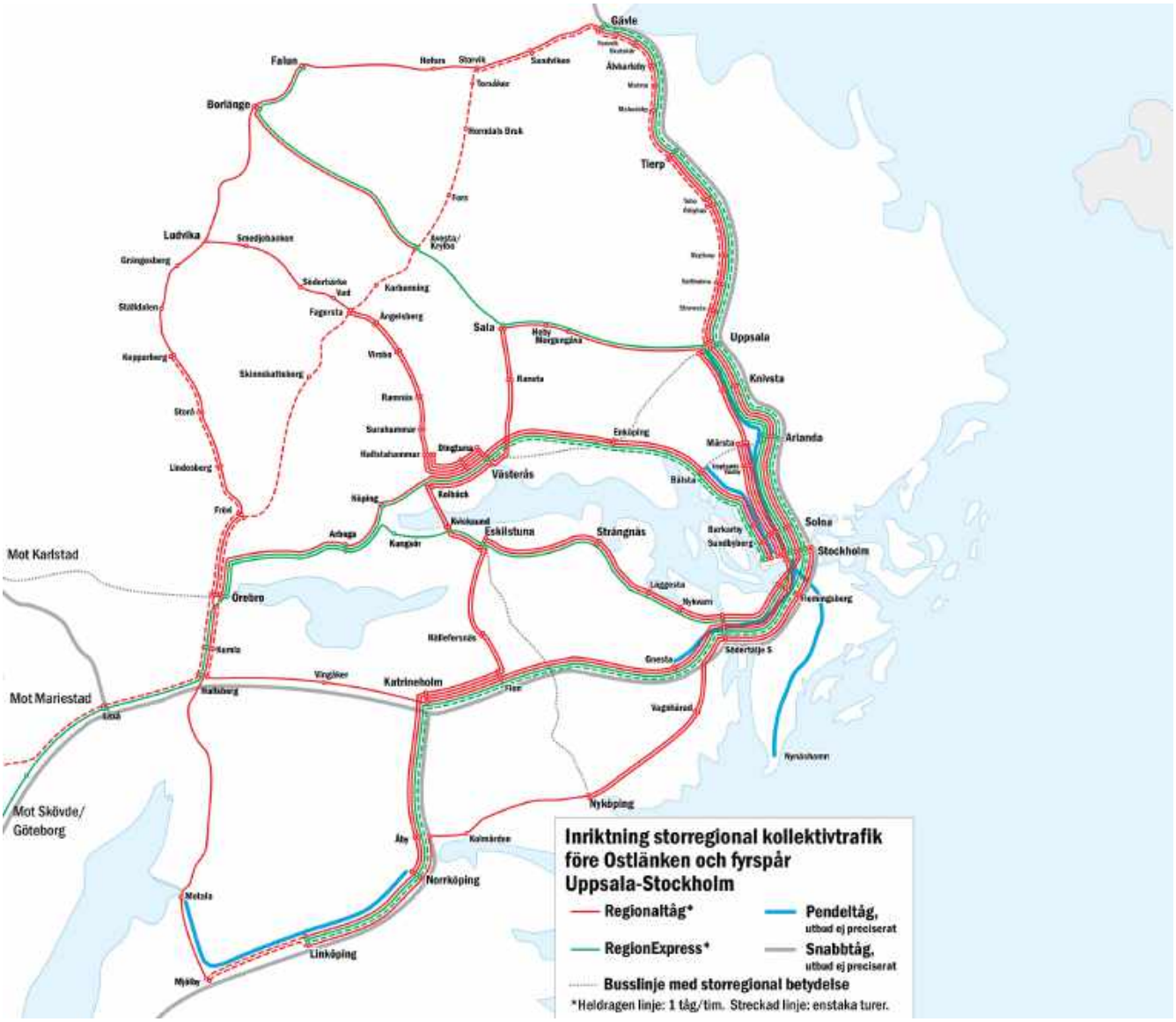
Stockholm-Mälarregionens åtagande

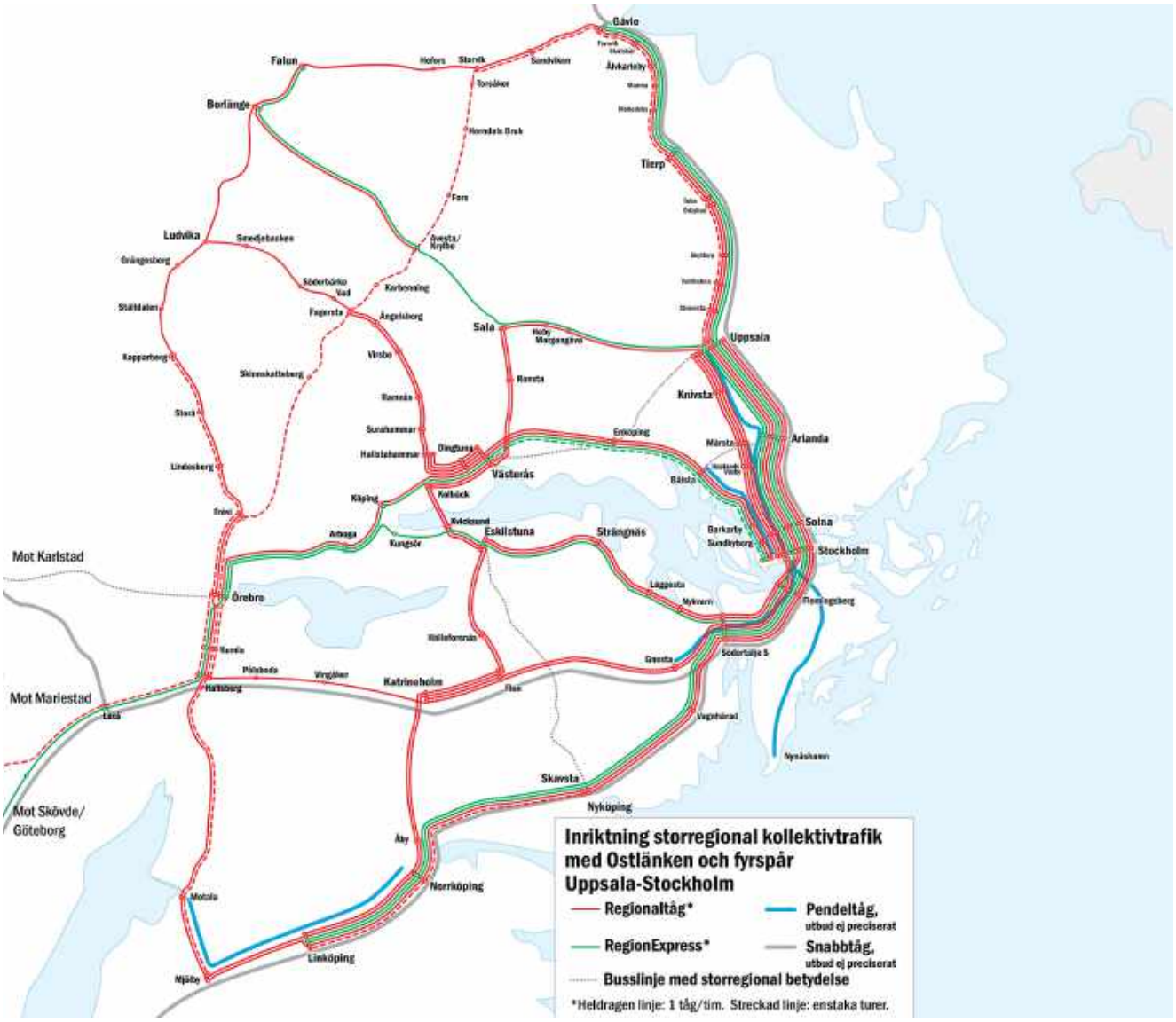
- Fortsatt utveckling av kollektivtrafiken: De senaste åren har regionerna ökat sina åtaganden för storregional kollektivtrafik, bland annat genom inköp av nya tåg och fler avgångar. Kraftfulla satsningar på ännu fler avgångar och därmed större sittplatskapacitet samt fler nya tåg fortsätter inom ramen för Etapp 2. Regionerna skapar därmed en grundläggande förutsättning för en fortsatt hållbar utveckling i Stockholm-Mälarregionen. Fortsatt stärkt samordning mellan storregionala och lo-

kala trafiksystem. Förbättra tillgängligheten till och från de mindre orterna och omgivande landsbygd till närliggande nodstad samt för gång och cykel i nodstäderna, framför allt kopplat till resecentra.

- Utveckling av strategiska bytespunkter mellan lokal och regional kollektivtrafik samt för anslutande trafikslag (bil, mc/moped, cykel, gång) ur ett hela resan perspektiv där även tillförlitlig trafikinformation utgör en viktig del.
- Anpassning till så många resenärsgrupper som möjligt, däribland funktionshindrade. Detta avser både fordon, resecentrum och hållplatser samt anslutningar till dessa.
- Stadsutveckling och bostadsbyggande i kollektivtrafiknära läge. Bygga ikapp bostadsbehoven, vilket innebär minst 300 000 nya bostäder till 2030

Figur 18. Inriktning för den storregionala kollektivtrafiken före (ovan) resp efter (nedan) Ostlänken och fyrspår Uppsala-Stockholm. Källa: EBS




Gävle
Falun
Borlänge
Ludvika
Tierp
Uppsala
Sala
Knivsta
Arlanda
Märsta
Västerås
Enköping
Eskilstuna
Strängnäs
Solna
Stockholm
Örebro
Katrineholm
Skavsta
Nyköping
Norrköping
Linköping
Mot Karlstad
Mot Mariestad
Mot Skövde/
Göteborg
Inriktning storregional kollektivtrafik
med Ostlänken och fyrspår
Uppsala-Stockholm
Regionaltåg*
RegionExpress*
Pendeltåg,
utbud ej preciserat
Snabbtåg,
utbud ej preciserat
Busslinje med storregional betydelse
*Heldragen linje: 1 tåg/tim. Streckad linje: enstaka turer.

4.2 Effektiv godshantering och varuförsörjning

Prioriterad funktion och rådande brister

För att uppnå målen om ett effektivt, hållbart nyttjande av transportsystemet samt utveckling av den nationella och internationella konkurrenskraften, behövs en effektiv godshantering och varuförsörjning. Tillförlitliga och effektiva transporter – till/från omvärlden, inom regionen samt i städerna – är avgörande för såväl regionens som landets konkurrenskraft och en förutsättning för en minskad miljö- och klimatbelastning.

Transportsystemet måste möjliggöra att godset kan transporteras till låga kostnader för klimatet, samhället och näringslivet. Detta innebär att transporterna måste utföras i tid, till rimliga priser, på ett säkert sätt, utan klimatpåverkan senast 2045 och när så behövs med korta ledtider. Detta kräver såväl nytänkande som beslutsförmåga. En ökad andel gods via sjöfart och ökad kapacitet längs de stora godsstråken genom Stockholm-Mälarregionen prioriteras högt, liksom framkomligheten i de regionala distributionsnätverken och kopplingen till citylogistiken i Stockholm och nodstäderna.

Brister som förhindrar ett optimalt användande av infrastrukturen är i nuläget många. Styrmedel, regelverk och avgifter behöver anpassas för att styra mot överflyttning och klimatneutralitet samtidigt som infrastrukturens standard behöver förbättras genom ökat underhåll och kapacitetsbrister åtgärdas. Styrningen och samordningen av trafikflödena är otillräcklig, så även i citylogistiken. Önskvärt är att transitflöden som i dagsläget till stor del går med lastbil genom Stockholm (Essingeleden) styrs till andra trafikslag alternativt till andra nationella godsstråk väster om Stockholm.

Det finns ur samhällets synvinkel betydande vinster i överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart, framför allt vad gäller minskade utsläpp av växthusgaser samt minskad belastning och trängsel på landinfrastrukturen. En effektiv användning av transportsystemets alla trafikslag är nödvändig. I dagsläget råder dock inte konkurrensneutralitet avseende avgifter mellan trafikslagen, vilket hämmar en sådan utveckling. En överflyttning ställer därtill krav på såväl hamnar och farleder som anslutande landinfrastruktur (väg/järnväg och terminaler), vilket leder till nya behov av åtgärder. Omlastningar mellan trafikslag upplevs också ofta för dyra i förhållande till långväga biltransporter för att möjliggöra fler intermodala transporter, varför en teknikutveckling behöver ske.[36]

Den ökade trafiken innebär att behovet av att förebygga och hantera risk och sårbarhet. Större händelser och omfattande störningar som påverkar vital infrastruktur och samhällsviktiga transporter innebär även störningar för andra samhällsfunktioner. Exempel på hot och risker är störningar och bortfall av drivmedeltillgång, elförsörjning, it/telekommunikationer, sabotage. Detta innebär behov av åtgärder för att öka redundans och robusthet.

[36] Se t ex Wajsman J. och Nelldal B-L, a.a. samt Godsflöden i östra Mellansverige. EBS 2013

Figur 19. Viktiga stråk och noder för godstransporterna. Källa: EBS
Kombiterminal: Terminal för omlastning mellan väg- och järnvägstransporter
Hamnterminal: Terminal för omlastning mellan land- och sjötransporter (godshamn)
Logistikcentrum: Område för storskalig lagerverksamhet
Fraktflygplats: Flygplats av särskild betydelse för godstransporter



Vad behövs från nationell nivå?

Det är prioriterat att upprätthålla funktionerna i de viktigaste/nationella godsstråken samt möjliggöra för en högre andel sjöfart. Den nya hamnen i Norvik och Mälarprojektet innebär stor utvecklingspotential för närsjöfart, inre vattenvägar och kustsjöfart, men förutsätter ett anpassat regelverk som möjliggör för detta. Vidare behöver landinfrastrukturen till hamnarna anpassas för att deras kapacitet ska kunna nyttjas fullt ut och Mälarprojektet kräver även en ombyggd Hjulstabro för att nå sin fulla potential.

Det behövs ett ökat underhåll och åtgärdande av kapacitetsbrister, framför allt i järnvägs- och vägsystemet runt Stockholm samt längs de stora godsstråken genom Stockholm-Mälarregionen.

Det måste finnas kapacitet för ökad andel gods på järnväg, där försörjningen av kombiterminalerna i regionen norrifrån och söderifrån samt tillräcklig kapacitet för transittrafiken är avgörande. Bergslagsbanan mellan Borlänge och Frövi och Västra stambanan behöver förstärkas och Ostkustbanan behöver en bättre anslutning till järnvägsnavet i Hallsberg. Därtill behövs ökad kapacitet på Södra stambanan samt på Värmlandsbanan, oavsett om nuvarande banor avlastas genom nya banor i en framtid.

En ökad godstrafik på järnväg ska ske i samklang med persontrafikens utveckling. I det korta perspektivet innebär det att tågtilldelningsprocessen behöver ses över och godsflöden i möjligaste mån styras om till andra stråk, tider eller tåglägeskanaler som möjliggör en utvecklad persontrafik. I det längre perspektivet behöver spårkapaciteten på belastade järnvägssträckor i regionen räcka till för både person- och godstrafik genom åtgärder som leder till effektivare nyttjande av kapacitet.

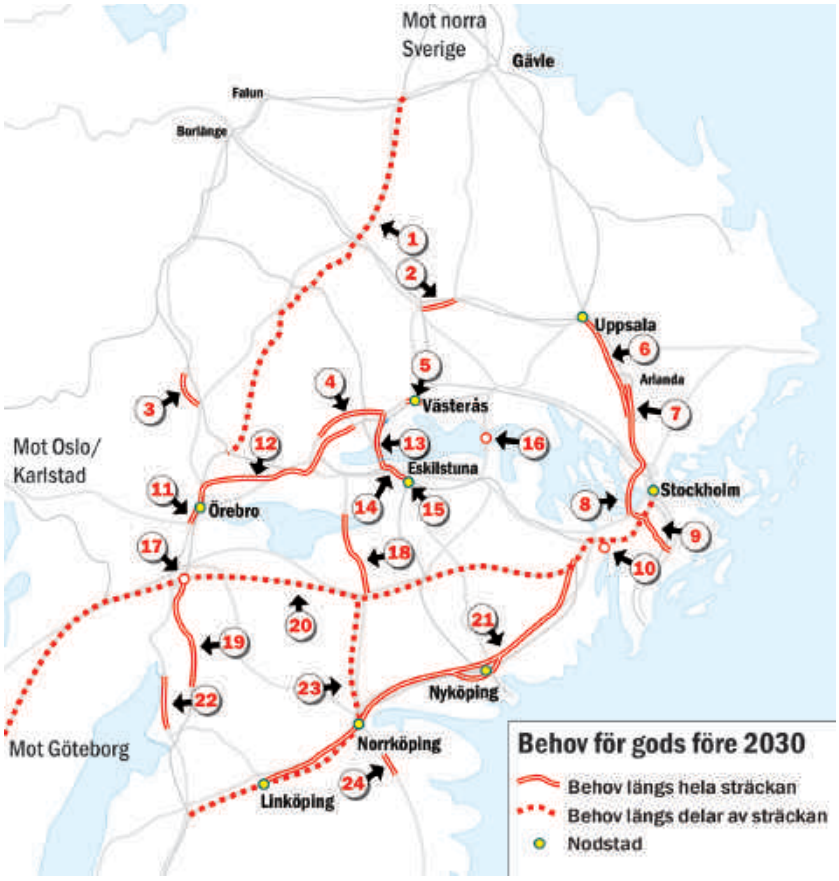
På vägsidan är det framför allt kapacitet och standard på Europavägarna som behöver prioriteras. På riksvägsnivå är de nord-sydgående förbindelserna viktigast för att förbättra försörjningen av de stora logistikcentrumen i västra Mälarregionen och för att minska påverkan av transitflöden som idag till stor del går genom centrala Stockholm. Den nya hamnen i Norvik kräver därtill kapacitetsförstärkning i vägnätet i södra Stockholmsregionen.

För ett bättre tillvaratagande av infrastrukturen, en ökad andel gods på järnväg och sjö, en ökad intermodalitet och en implementering av fossilfria drivmedel krävs utvecklade styrmedel och teknikutveckling. Lika förutsättningar mellan trafikslagen, marginalkostnadsprincipen, behöver också uppnås. Detta arbete behöver framför allt ske på nationell och internationell nivå, men regionen har ett ansvar att understödja och samordna utvecklingen i Stockholm-Mälarregionen.

Om man väljer att bygga ut ett nationellt elvägssystem, bör det starta med pågående utredningssträckor på E20 och rv73, och som nästa steg E4 Uppsala-Linköping. Det finns även behov av åtgärder på vägnätet i form av ökad kapacitet med rast- och viloplatser samt komplettering av omledningsvägar på de sträckor av de tunga stråken som saknar sådana.

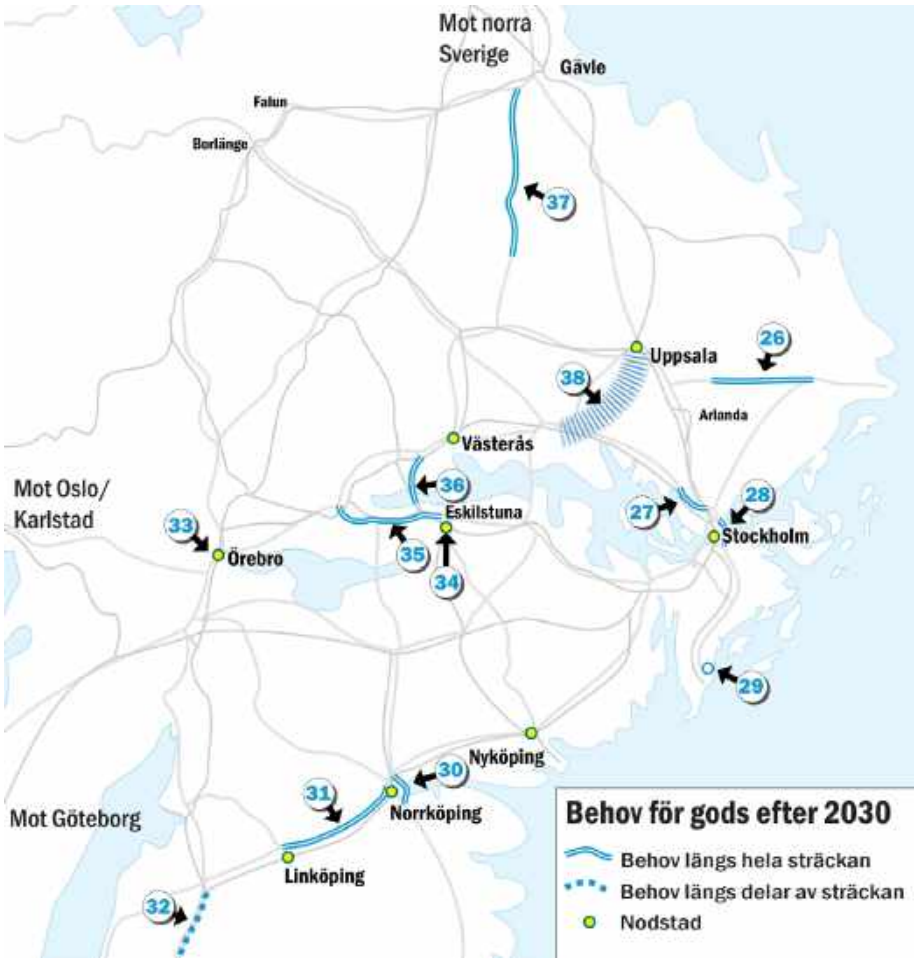
Bristen på kompetens inom infrastruktursektorn har ökat på senare år inom såväl högskoleyrken som andra yrken. Det råder brist på arbetskraft i stora delar av processen från planering via projektering till utförande, vilket behöver åtgärdas för att klara behoven inom infrastruktursektorn.

Figur 20 a (ovan) och b (nedan). Behov före/efter 2030 i infrastrukturen, för att kunna hantera utvecklingen inom godstransporter och varuförsörjning. Källa: EBS



Behov före 2030 (utan inbördes rangordning)

1. Storvik-Frövi. Kapacitet för utökad trafik på järnväg.
2. Väg 56 Sala – Heby, trafiksäkerhetshöjande åtgärder
3. Väg 50 Lindesberg – Storå, mötesfri väg för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet
4. E18 Köping – Västjädra, kapacitetsökning för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet
5. E18 Genomfart Västerås, åtgärder för ökad framkomlighet
6. Uppsala-Rosersberg. Kapacitet för utökad trafik på järnväg
7. E4 Sträckan norr om Förbifart Stockholm till Arlanda
8. Förbifart Stockholm, ny sträckning från Kungens Kurva till Häggvik
9. Tvärförbindelse Södertörn, ny väg och stärkt kapacitet i anslutning till Norvik
10. Södertälje hamn. Farled.
11. E18 Genomfart Örebro, åtgärder för ökad framkomlighet
12. Kolbäck-Hovsta. Kapacitet för utökad trafik på järnväg.
13. Väg 56 Kvicksund – Västjädra, mötesfri väg för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet
14. Folkesta-Rekarne/Kvicksund. Kapacitet för utökad trafik på järnväg.
15. Eskilstuna. Bättre terminalanslutning till järnvägen.
16. Hjulstabron. En anpassad bro krävs för att dra full nytta av Mälarprojektet
17. Hallsberg. Ökad kapacitet för gods- och persontrafik
18. Väg 56 Katrineholm – Stora Sundby, mötesfri väg för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet
19. Hallsberg-Degerön. Fullfölj utbyggnad av dubbelspår.
20. Västra stambanan. Öka kapaciteten och skapa bättre tåglägen genom trimningsåtgärder och fler förbigångsmöjligheter.
21. Ostlänken (frigör kapacitet för gods på Södra Stambana och delar av Västra Stambanan)
22. Hallsberg-Degerön. Fullfölj utbyggnad av dubbelspår
23. Södra stambanan. Öka kapaciteten och skapa bättre tåglägen genom trimningsåtgärder och fler förbigångsmöjligheter.
24. E22 Förbifart Söderköping, ökad kapacitet och säkerhet



Behov efter 2030 (utan inbördes rangordning)

26. Rv 77 länsgränsen Knivsta-Rimbo-anslutning E18, ökad kapacitet och säkerhet
27. E18 Stäket-Stockholm. Ökad kapacitet
28. Östlig förbindelse, knyta samman Norra- och Södra länken i Stockholm
29. Norvik hamn, IVV farled och anslutningar
30. Väganslutning E4-Norrköpings hamn-E22
31. E4 Norrköping – Linköping
32. Södra stambanan. Öka kapaciteten och skapa bättre tåglägen genom trimningsåtgärder och fler förbigångsmöjligheter
33. Örebro. Ny järnväg för ökad kapacitet genom/runt Örebro. Inklusive godsförbifart34. Eskilstuna, anslutningar
34. Eskilstuna, anslutningar
35. E20 Eskilstuna-Arboga. Ökad kapacitet
36. (Eskilstuna-)Kvicksund-Västerås. Kapacitet för utökad trafik på järnväg
37. Väg 56 Tärnsjö-Valbo. Ökad trafiksäkerhet
38. Arosstråket. Ny järnväg. Slutlig dragning utifrån ÅVS.

Stockholm-Mälarregionens åtagande

- Implementera den storregional godsstrategi, som omfattar en utvecklad samverkan och systemsyn för att förbättra beredskapen för framtida åtgärder i transportsystemet i Stockholm-Mälarregionen.

4.3 Internationell tillgänglighet

Prioriterad funktion och rådande brister

För att Stockholm-Mälarregionen även fortsättningsvis ska vara en stark tillväxtmotor för Sverige är den internationella tillgängligheten avgörande. I detta har Arlanda och järnvägen inom det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) en nyckelroll. Tillsammans med sjöfarten, där Östersjöområdet har en växande betydelse för Sveriges och Stockholm-Mälarregionens internationella utbyte.

Arlanda

Den internationella tillgängligheten är viktig för hela regionen och säkerställs genom en god tillgänglighet till Arlanda flygplats samt en kontinuerlig utveckling av flygplatsen vad gäller kapacitet och linjeutbud. Detta är även av stort nationellt intresse. Arlanda har en särställning som landets primära flygplats för inrikes- och utrikesflyg samt för flyggods. Att Arlanda kan upprätthålla sin primära funktion i transportsystemet och samhället är grundläggande för såväl regionens som landets utveckling.

För att Arlanda ska stärka sin konkurrenskraft måste flygplatsen bli effektivare och mer tillgänglig för resenärer, flygbolag och andra aktörer som finns på flygplatsen. För att tillgodose och utveckla den internationella tillgängligheten krävs både fler internationella flyglinjer samt väl fungerande kopplingar till inrikesflyget.

Det finns redan idag kapacitetsbrist i infrastrukturen på Arlanda flygplats samt på anslutande infrastruktur. En hållbar utbyggnad behöver påbörjas i tid för att hantera framtida trafikvolymer och samtidigt klara miljömålen. Kapacitetsmässigt pekar aktuella bedömningar på att Arlanda kan behöva byggas ut med en ny rullbana under planperioden till 2050. Om Bromma flygplats avvecklas senast 2038 när dagens Brommaavtal löper ut, accentueras detta behov. Därtill behövs en ökad kapacitet för anslutande vägar och järnvägar, framför allt på E4:an och Ostkustbanan.

Den stationsavgift som passagerare med pendel-, regional- och fjärrtåg måste betala vid av- och påstigning vid Arlanda C motverkar ett hållbart resande till Arlanda. Stationsavgiften medför att kollektivtrafikens konkurrenskraft mot bilen försvagas, vilket riskerar ett ökat behov av investeringar i väginfrastrukturen till Arlanda. Då stationsavgiften grundas på statens avtal för Arlandabanan behöver staten ta ett ansvar för att minska avgiftens negativa påverkan på kollektivtrafikens konkurrenskraft.

TEN-T

För Stockholm-Mälarregionen är det viktigt med ett sammanhållet europeiskt transportsystem utan flaskhalsar. Transportinfrastrukturen måste ses ur ett systemperspektiv när planering görs på nationell och europeisk nivå. Genomförandet av gemensamma standarder i hela TEN-T-nätet gynnar både planeringen av infrastruktursystemet och skapar förutsägbarhet för trafikeringen.

Den internationella tillgängligheten med tåg för Stockholm-Mälarregionen behöver förbättras, både vad gäller förbindelser mot kontinenten och mot Norge (Oslo). Stockholm-Mälarregionen utgör ett viktigt skandinaviskt skärningsområde med transportflöden i

samtliga väderstreck. Utbyggnaden av järnvägsinfrastrukturen, utvidgningen av Scan-Med-korridoren mot Oslo och norra Sverige samt uppfyllandet av kriterierna för TEN-T:s stomnät är viktigt för Stockholm-Mälardalsregionens internationella tillgänglighet.

Figur 18. TEN-T:s stomnät med förslag till ny sträckning Botniska korridoren samt Stockholm-Oslo (streckade linjer).



Östersjötrafiken

Stockholm-Mälarregionens internationella färjeförbindelser är viktiga både för besöksnäringen och den växande handeln i Östersjöområdet. Färjetrafiken utgår till stor del från hamnar i centrala Stockholm och utvecklas i en riktning mot större fartyg och därmed större gods- och passagerarvolymer. Detta leder under vissa tider till en hög belastning på vägnätet med trängsel och kapacitetsbrister.

Samtidigt har färjeterminalerna i Stockholm-Mälarregionen generellt svaga kopplingar till anslutande kollektivtrafik, trots stora passagerarvolymer. Internationellt trafikerade hamnar med passagerartrafik bör ha en fungerande kollektivtrafikförsörjning. Det behöver också finnas fungerande trafiklösningar för de passagerare som reser med bil. Det är angeläget att utveckla terminallägena för att de ska upplevas både välkomnande och funktionella för alla resenärer.

Sjöfarten är idag inne i en omvandling där traditionell tjockolja överges till förmån för bränslen som är bättre för såväl närmiljö som för klimat. Dessa bränslen måste finnas tillgängliga i kvantitet och till ett pris som gör det möjligt att använda dem istället för mindre miljövänliga alternativ. Därtill är det viktigt att säkerställa att kapacitet för el finns i hamnar såväl för landanslutning som för laddning av fartyg.

De färjor som trafikerar Östersjön är isklassade men kan under stränga vintermånader vara i behov av hjälp från isbrytare för att ta sig fram i farlederna. För att vintersjöfarten ska kunna säkerställas i framtiden behöver den befintliga flottan ersättas med nya isbrytare innan 2030.

Vad behövs från nationell nivå?
Stockholm-Mälarregionen har sammanfattningsvis enats om 11 ställningstaganden gällande internationell tillgänglighet:

1. Den internationella tillgängligheten med tåg för Stockholm-Mälarregionen behöver förbättras, både vad gäller förbindelser mot kontinenten och mot Norge (Oslo).
2. Investeringar i järnvägsinfrastrukturen är nödvändiga för att nå gällande internationell standard både för gods- och persontransporter samt för att säkra den framtida tillgängligheten via järnväg.
3. Det ska vara enkelt för resenärer att boka resor mellan EU-länder. Gemensamma biljett- och bokningssystem är ett krav och en förutsättning för att det internationella resandet med tåg ska nå sin fulla potential.
4. Arlanda ska vara Skandinaviens ledande flygplats och utgöra ett nationellt intresse.
5. Arlanda har en central betydelse för den nationella och internationella tillgängligheten. Arlandas funktion behöver stärkas med väl fungerade kopplingar mellan inrikes- och utrikestrafiken.
6. God internationell tillgänglighet bidrar till attraktionskraft och möjliggör nya näringslivsetableringar. För svensk konkurrenskraft och tillväxt behövs fler internationella direktförbindelser från Arlanda till strategiskt viktiga marknader i världen.
7. Stora volymer av högvärdigt gods ger förutsättningar för att bibehålla befintliga samt etablering av nya interkontinentala flyglinjer. Detta gynnar både gods- och persontransporter vilket skapar konkurrensfördelar för svenskt näringsliv.
8. Stockholm-Mälarregionen ska ha god tillgänglighet till Arlanda med kollektivtrafik. Kapaciteten på väg och järnväg behöver framtidssäkras så att den internationella tillgängligheten utvecklas. Nodstäderna ska ha snabba direktförbindelser med spårburen kollektivtrafik till Arlanda.
9. Stora resenärsflöden ställer krav på en effektiv användning av befintlig infrastruktur. Med kollektivtrafik frigörs kapacitet i transportsystemet och bidrar till minskad miljöpåverkan. Därför ska kollektivtrafiken vara det primära transportsättet till och från Arlanda. Transportsystemet ska planeras utifrån kollektivtrafiken för att säkerställa framkomlighet, minskade restider samt effektiva byten mellan transportslag.

10. Infrastrukturen i hamnområdena ska ge förutsättningar för passagerartrafik. Det ska vara enkelt att ta sig till och från hamnen med kollektivtrafik.[37] Lättillgängliga terminaler ger förutsättningar för en god internationell tillgänglighet via sjöfart.
11. En förutsättning för att sjöfarten ska fungera vintertid är ett öppet vatten. Staten behöver säkerställa att det finns en väl fungerande isbrytarflotta.

Stockholm-Mälarregionens åtagande

- Föra fram En Bättre Sits prioriteringar på den europapolitiska nivån
- Utveckla en god tillgänglighet till Arlanda med kollektivtrafik

[37] Exempel på sådan satsning är förstärkt kollektivtrafik enligt utredningsstudien om kollektivtrafikförsörjning av Norra Djurgårdsstaden

4.4 Stabila och långsiktiga förutsättningar för Gotlands transporter

Gotland är som ö helt beroende av en väl fungerande sjö- och luftfart för resor och transporter till fastlandet. Gotlands läge gör trafiken till och från fastlandet till en avgörande utvecklingsfråga. Färje- och flygtrafiken måste kunna bidra till en god tillgänglighet genom res- och transporttider, turtäthet och kapacitet som svarar mot de behov som finns på Gotland. Det finns ungefär 58 000 bofasta på ön och en omfattande fritidsbosättning. Drygt 3 200 personer arbetspendlar till/från Gotland och det lokala näringslivet, framför allt den areella sektorn och turismen, är starkt transportberoende.

Staten har det ekonomiska och politiska ansvaret för färjetrafiken till och från Gotland. Genom trafiken ska Gotland tillförsäkras en tillfredsställande tillgänglighet, för personresor och för näringslivets behov av godstransporter, samt förutsättningar för regional utveckling. Pristak, ett högsta pris som fastställs för varje år finns för kategorierna gotlänningar, deras fordon, gods och farligt gods.

Från Gotlands sida har sedan länge framförts att färjetrafiken måste ses som Gotlands landsväg till fastlandet och måste därför vara en del i den nationella infrastrukturen och infrastrukturplaneringen. Vidare prioriteras trafik till två fastlandshamnar, en garanterad bastrafik och konkurrenskraftig prissättning samtidigt som trafiken måste bli hållbar. För produktionen på Gotland är en så lång produktionsdag som möjligt viktig, med färjeöverfarter som passar in i fastlandstidtabellerna för vidare godstransporter. Logistikpassningen är central då fraktkostnaderna är avgörande för många av de gotländska företagens konkurrenskraft.

Det nuvarande trafiksystemet ses allmänt som väl fungerande och uppväger till viss del de transportmässiga nackdelar som ö-läget medför. Upphandlingsprocesserna skapar dock återkommande osäkerhet i det gotländska samhället och näringslivet om hur trafiken ska komma att se ut. Osäkerhet om långsiktiga spelregler, som till exempel om vilka fastlandshamnar som ska trafikeras, överfartstider och kapacitet är till nackdel för utvecklingen. Även fraktkostnaderna och prissättningen i persontrafiken behöver uppmärksammas, så att förändringar inte slår mot lokala företag och näringar och underminerar Gotlands konkurrenskraft.

I färjetrafiken finns inte som tidigare krav från statens sida om att reservhamn ska finnas på Gotland. För att klara Gotlands försörjning är en reservhamn mycket angelägen. Avbrott i trafiken skulle mycket snabbt leda till svåra komplikationer för godstransporterna till och från Gotland. Trafiken är avgörande för att andra funktioner i samhället ska fungera Till exempel livsmedelsförsörjningen bygger i hög grad på just in time leveranser och stora lager finns inte på Gotland. På längre sikt blir även frågor som anpassningen av Visby hamn vid eventuellt förändrat tonnage genom kommande upphandlingar och genom tillkommande trafik aktuella.

Flygets betydelse för Gotland gör att Visby flygplats har en strategisk roll. Gotlands läge gör det också nödvändigt att flygplatsen har en beredskap dygnet om för kris- och nödsituationer. Flygplatsen ägs av Swedavia och ingår i det nationella basutbudet av flygplatser.

5. Strategier och åtgärder

De åtgärder som länen i Stockholm-Mälarregionen gemensamt förordar för att klara de prioriterade funktionerna och nå målen kan sammanfattningsvis sorteras under sju strategier. Dessa har överlag en stark bäring på klimatfrågan, där Stockholm-Mälarregionen vill understryka behovet av beteende- och systemförändring.

5.1 Styr mot beteendeförändring och överflyttning

- Regionens bebyggelseutveckling behöver vara inriktad på lägen med goda förutsättningar för kollektivtrafik, korta avstånd mellan viktiga vardagsfunktioner och goda möjligheter att gå och cykla.
- Planeringen behöver utgå från ett hela-resan/transporten-perspektiv, där alla ingående reseelement och dess skärningspunkter fungerar i vardagen, från start till målpunkt. Samspelet mellan trafikslag samt olika trafikantgruppers, varuägares och transportörers förutsättningar och villkor ska möjliggöra hållbara val.
- Styrmedel som parkeringsavgifter, trängselskatter, trafikreglering etc. behöver i ökad grad användas för att begränsa biltrafiken och stärka kollektivtrafiken, framför allt i regionens tätbefolkade delar där kollektivtrafiken utgör ett fullgott alternativ.
- En ökad andel gods behöver gå på sjö och med järnväg. Regelverk och avgiftssystem behöver anpassas för att möjliggöra detta.
- För en effektiv och trovärdig tillämpning av fyrstegsprincipen ska steg 1 och 2 åtgärder kunna tillämpas och finansieras inom så väl nationell- som regionala transportinfrastrukturplaner på samma sätt som steg 3 och 4 åtgärder.
- Lika förutsättningar mellan trafikslagen, marginalkostnadsprincipen, behöver uppnås samt utveckling av informationssystem som gör det enklare att beroende av situation välja det mest lämpliga trafikslaget, eller kombination av trafikslag för godstransporterna.

5.2 Stärk kollektivtrafiken

- Kollektivtrafiken ska vara utgångspunkten när det regionala transportsystemet planeras och den kommunala fysiska planeringen ska verka för en koncentrerad och sammanhållen bebyggelse i de bästa kollektivtrafiklägena.
- Det är viktigt att säkerställa att potentialen med nya mobilitetstjänster tas tillvara. Här finns en möjlighet att utveckla nya reserelationer och kombinationer utanför de storregionala stråken. Detta kan ge nya förutsättningar för att skapa hela-resan-lösningar som både tillgodoser behovet av att stärka kollektivtrafiken i stråken, samtidigt som tillgänglighet kan förbättras i glesare lägen. Detta förutsätter en starkare samverkan mellan olika aktörer och en samordning av de insatser som görs på olika nivåer.

5.3 Ställ om fordonsparken

- En betydande teknikutveckling behöver ske såväl vad gäller fordon som förnyelsebara drivmedel för att klara en fossilfri bilanvändning, resande och godstransporter. Detta är till stor del ett ansvar för staten, EU och liknande organ även om regionen kan bidra på olika vis, t ex genom krav vid upphandlingar, demonstrationsprojekt, infrastruktur etc.
- Det behövs utvecklade incitament i kombination med olika styrmedel för att bana väg för den nya tekniken. Därtill en långsiktig klimatanpassad energipolitik och ny infrastruktur för en mångfald av hållbara drivmedel. Som del av detta krävs en samordnad satsning inom elektrifiering. Elektrifieringen ger potential för att ställa om fordonsflottan mot mer fossilfria transporter och resor. Det handlar dels om en elektrifiering av personbilar, men även av bussflottan och att utforska potentialen med andra typer av elfordon. Till detta kommer också vikten av att utveckla en robust elinfrastruktur, i form av laddinfrastruktur.

5.4 Återställ och utveckla funktionalitet

- Satsningen på förstärkt underhåll behöver fortsätta och särskilt prioriteras i stråk med mycket stora trafikflöden, utan att takten på nyinvesteringar i infrastrukturen påverkas.
- I samband med reinvesteringar behöver systemet utvecklas och uppgraderas för att skapa förutsättningar för en effektiv trafik.
- Driftsäkra stödsystem såsom elförsörjning och signalsystem måste prioriteras högre för att minska antalet stoppande fel. Elkraftförsörjningen måste därutöver förstärkas i takt med trafikens utveckling. Till detta hör även stängsling mot vilt och obehöriga personer i spårområdet.
- Kapacitet för fordonsuppställning måste utökas i takt med efterfrågan. Uppställningsplatsernas utformning måste också ta hänsyn till behov av service (städ, vattentryckning etc.) och förses med städplattformar. Områdena behöver därutöver förses med stängsling och kameraövervakning för ökat skydd mot klotter och vandalism.
- Rekonstruktion av Europavägarna, vars beräknade livslängd på 40 år passerat sedan länge, behöver ske. Dessa vägar är varken anpassade för dagens volymer eller laster, vilket medför stora påfrestningar på konstruktionen.

5.5 Förbättra prestanda

- Trafikverkets förmåga att genom trimningsåtgärder medge en mer effektiv användning, högre hastighet och förkortade restider behöver öka, med fokus på högbelastade delar av järnvägs- och vägnät såsom Västra och Södra stambanan. Det bör tillföras en omfattande pott för trimningsåtgärder i Stockholm-Mälarregionen, som kan anpassas mellan åren i takt med att behoven uppstår, i synnerhet för att säkerställa en robust tågtrafik i Mälardalstrafik etapp 2.

- Infrastrukturen behöver anpassas för längre tåg med syfte att stärka konkurrenskraften för järnvägen. För detta behövs längre mötesspår, längre plattformar, uppdatering av regelverk (framför allt bromstabellerna samt anpassning av de viktigaste rangerbangårdarna.
- Omlastningsmöjligheterna mellan trafikslagen behöver förbättras och en teknikutveckling ske för att minska kostnaderna.
- Effektiviserande åtgärder på europavägarna genom ITS-lösningar i enlighet med handlingsprogram storstad förutsätts genomföras.
- Det behövs en effektivare användning av vägnätet, framför allt Stockholm inre vägnät, med bl. a ökad bussframkomlighet och bättre samordning mellan trafikslagen. Framkomlighetsprogrammet för Stockholms län är här en god vägvisare.

5.6 Öka kapaciteten

- Stockholm-Mälarregionen förutsätter att redan beslutade åtgärder i infrastrukturen genomförs enligt plan. Ytterligare förseningar av åtgärder medför kraftigt negativa konsekvenser för såväl trafik som tillväxt i Stockholm-Mälarregionen. Därutöver krävs fortsättningsvis investeringar i ny och förbättrad infrastruktur utgående från de behov som lyfts i anslutning till de prioriterade funktionerna i kapitel 4.
- För vissa behov finns utredningar som pekar ut lämpligaste lösning medan det i andra fall saknas dylika utredningar. Stockholm-Mälarregionen förutsätter att Trafikverket genom åtgärdsvalsstudier identifierar lämplig lösning på de behov som förs fram.
- Kompetensförsörjningen inom samhällsbyggnad måste säkerställas för att undvika fördyringar och förseningar av projekt. Detta gäller hela kedjan från planering via projektering till genomförande. Stockholm-Mälarregionen förutsätter att staten tar sitt ansvar vad gäller den eftergymnasialt utbildade arbetskraften.

5.7 Omvärldsbevakning

- Dagens transportsystem är i snabb utveckling och befintliga trender pekar åt olika håll, vilket gör det svårt att förutse framtiden. Att invänta rätt tidpunkt för rätt åtgärd kan leda till merkostnader på grund av uteblivna beslut. För att motverka detta behövs en kontinuerlig omvärldsbevakning, trendspaning, analys- och beslutsförmåga. Tillsammans kan regionen och staten gå i bräschen för förståelsen för teknikutveckling och användningen av digitalisering och automatisering – samordnade satsningar på piloter och testbäddar.

6. Prioriterade behov

Stockholm-Mälarregionen förutsätter att ingångna avtal och redan beslutade åtgärder i nu gällande Nationella plan 2018-2029 genomförs, däribland:

- Ostlänken: Ny järnväg Järna-Linköping, med tillhörande stationer.
- Ostkustbanan: Två nya spår på sträckan Uppsala-länsgränsen Stockholm/Uppsala, dvs. fyra spår hela sträckan Stockholm-Uppsala.
- Mälarbanan: Utbyggnad till fyrspår Tomteboda-Kallhäll samt ny station för regionaltåg i Barkarby, med anslutning till såväl pendeltåg som tunnelbana.
- Stockholms C: Anpassningar efter Citybanans färdigställande.
- Hallsberg-Degerön: Utbyggnad till dubbelspår.
- E4 Förbifart Stockholm: Ny sträckning från Kungens Kurva till Häggvik.
- E22 Förbifart Söderköping: Ny sträckning och mötesfri väg väster om Söderköping.
- E18: Kapacitetsökning på sträckan Köping – Västjädra, för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet.
- Tvärförbindelse Södertörn: Ny väg och stärkt kapacitet i anslutning till Norvik.
- Farled Södertälje-Landsort: Ökad kapacitet, tillgänglighet och säkerhet.
- M fl.

Stockholm-Mälarregionen vill därtill inför kommande infrastrukturperiod särskilt lyfta följande behov – utan inbördes rangordning – kopplade till tillgängligheten i de storregionala stråken in mot Stockholm och Stockholms regionala stadskärnor, internationell tillgänglighet samt en effektiv godshantering och varuförsörjning:

- Trimningspaket, i nära samverkan med Trafikverket, för att möjliggöra den tågtrafik Mälardalstrafik kommer att upphandla, utveckling av pendeltågstrafiken samt anpassning till nya fordon
- Ostkustbanan: Ny station för regionaltåg i Solna, med anslutning till pendeltåg, tunnelbana och spårväg. Uppsala C. Åtgärder för bättre vändkapacitet, utökad fordonsuppställning och serviceplattformar.
- Mälarbanan: Kapacitet för utökad trafik på sträckan Kolbäck-Hovsta, till nytta även för en utökad trafik på Svealandsbanan samt för att kunna vända fler tåg i Arboga. Därtill ombyggnad av spår genom Örebro samt Västerås central för att klara utökade resenärsflöden och frigöra kapacitet för gods.
- Svealandsbanan: Kapacitet för utökad trafik på sträckan Folkesta-Rekarne, till nytta även för trafiken med UVEN samt för att knyta samman Eskilstuna kombiterminal med Mälarhamnarna.
- Hallsberg gods- och personbangård: Ökad kapacitet för gods och persontrafik, vilket är en förutsättning för ökad andel gods på järnväg samt för att möjliggöra trafik med längre tåg.
- E4: Utökad kapacitet norr om Förbifart Stockholm och till Arlanda, som annars blir en flaskhals i en redan hårt belastad infrastruktur.
- Hjulstabron: En anpassad bro möjliggör utvecklade godstransporter på Mälaren och krävs för att dra full nytta av gjorda investeringar i Södertälje sluss, farleder i Mälaren samt Västerås och Köpings hamnar.

Samtliga dessa behov behöver vara åtgärdade innan 2030.

7. Bilaga: Konsekvensbedömning

Konsekvensbedömning av en övergripande systemanalys innebär många osäkerheter. Systemanalysen fokuserar på stadierna före åtgärdsval och innehåller varken en tydlig alternativdiskussion eller slutförda åtgärdsprioriteringar. Det är därför inte i detta skede möjligt att veta vilka av de utpekade behoven som verkligen blir åtgärdade, på vilket sätt och till vilken kostnad.

Ovanstående faktorer innebär att det inte går att göra några säkra eller kvantitativa beräkningar av konsekvenserna av systemanalysens förslag till åtgärder. Bedömningen begränsas därmed till en diskussion om möjliga eller sannolika konsekvenser av den inriktning och de förslag som lyfts fram. Detta med avseende på mål enligt kapitel 2, som även inkluderar de tre hållbarhetsdimensionerna samt koppling till överordnade nationella mål och Agenda 2030. Diskussionen syftar därmed också till att svara på om föresatsen att i ökad grad tillämpa målstyrning i planeringsprocessen uppfylls genom tydlig adressering av mål genom den inriktning som förespråkas.

Internationell konkurrenskraft

Systemanalysens tonvikt på att knyta samman stadsstrukturen i Stockholm-Mälarregionen med spårtrafiken som grund samt på samma vis utveckla tillgängligheten till Arlanda adresserar tydligt behovet av internationell konkurrenskraft. Detsamma gäller förslagen för att uppnå en effektiv godshantering och varuförsörjning, med en ökad andel transporter på järnväg och med sjötrafik.

Samtidigt är det en realitet att vägtransporterna dominerar såväl arbetspendlingen som godstrafiken i dagsläget. De i förhållande till rådande trafikutveckling begränsade investeringar som föreslås i väginfrastrukturen riskerar därmed skapa utökade trängselproblem i den starkt växande regionen, framför allt i Stockholms län. Något som i sådana fall skulle vara till nackdel för regionens internationella konkurrenskraft.

Faktiska beteendeförändringar måste därför uppnås vad gäller transporter, för att begränsa sådana negativa effekter. Därför är det av yttersta vikt att förslagen kring att styra mot beteendeförändring – genom bebyggelse- och transportplanering samt administrativa styrmedel – också genomförs.

Flerkärnig och förstorad arbetsmarknad

Skillnaderna i förutsättningar inom Stockholm-Mälarregionen är idag betydande. Vid sidan av socioekonomiska skillnader inom regionen och mellan invånare tillkommer en avståndsfaktor, som gör att området idag endast delvis är en sammanlänkad bostads-, studie- och arbetsmarknad. Föreslagna förbättringar av transporter och pendlingsmöjligheter kan här ge kraftigt ökad tillgänglighet och förbättrade villkor för människors och företags vardag.

Modellberäkningar visar på starkt utvecklad interaktion och därmed integrering av Stockholm-Mälarregionen givet den utveckling av spårtrafiken som föreslås. Denna utveckling stärks om bebyggelseutvecklingen samtidigt koncentreras till de regionala nodstäderna samt orter med bra förutsättningar för kollektivtrafik.[38]

Den monocentriska strukturen med Stockholm som nav kvarstår i hög grad med de prioriteringar och förslag som ges på kort sikt. Att förbättring av tillgängligheten i de regionala tvärförbindelserna kommer i andra hand, innebär ett medvetet val att prioritera interaktionen med Stockholm. Genom kortare tidsavstånd i stråken in mot huvudstaden ges dock förutsättningar för en ökad interaktion även mellan nodstäderna längs stråken samt en mer balanserad regional utveckling. Det är dock osannolikt att avståndsfaktorn elimineras helt, vilket kan innebära en fortsatt svagare utveckling i regionens mindre tätbefolkade ytterområden.

Effektivt nyttjande av alla trafikslag

Med hänsyn till avstånden i Stockholm-Mälarregionen och till klimatmålen förordar systemanalysen främst en väl fungerande och utbyggd spårtrafik samt en bebyggelseplanering inriktad på kollektivtrafiknära lägen, med goda möjligheter att gå och cykla. Satsningar på regionala stadskärnor i Stockholms län och på nodstäderna i övriga län är uttryck för detta. För godstransporter förordas åtgärder som stärker förutsättningarna för en ökad andel gods på järnväg och med sjötransporter, konkurrensneutralitet mellan transportslagen samt fler intermodala transporter.

Kapacitetsbrister – framför allt konkurrensen om utrymmet på spåren i stora delar av regionen samt trängsel i Stockholms inre vägnät – är två påtagliga flaskhalsar i ett effektivt nyttjande av trafikslagen. Systemanalysen lyfter framför allt förslag kopplade till spårinfrastrukturen, medan ny väginfrastruktur ges mindre utrymme. För att undvika allvarliga trafikinfarkter i och kring Stockholms centrala delar förordas dock vägåtgärder i länet som kompletterar redan gjorda eller beslutade investeringar. Därtill att åtgärder som lyfts i framkomlighetsprogrammet för Stockholms län också genomförs.

Långsiktig hållbarhet

Förslagen i systemanalysen bidrar enligt ovan till att stärka förutsättningar för internationell konkurrenskraft, en flerkärnig och förstorad arbetsmarknad med stärkta förutsättningar att förbättra och utjämna levnadsvillkor samt ett effektivt nyttjande av alla trafikslag. Det finns emellertid tillväxtmässiga risker förknippade med återhållsamheten vad gäller väginvesteringar. Detta bedöms dock vara en nödvändighet för att komma tillrätta med vägtrafikens utsläpp och trängseleffekter. Vägtrafiken kommer oavsett vara omfattande under överskådlig tid, varför även behovet av åtgärder för omställning av fordonsparken lyfts fram.

De flesta infrastrukturåtgärder i systemanalysen avser att öka kapaciteten på länkar med kapacitetsbrist samt möjliggöra en ökad andel resande med kollektivtrafik och en större andel gods på järnväg eller med sjöfart. I kombination med en transportsnål bebyggelseutveckling, en teknisk utveckling vad gäller fordon och drivmedel samt administrativa styrmedel bedöms detta möjliggöra en omställning mot hållbara transporter.

[38] ÖMS 2050, Stockholms läns landsting, Tillväxt och regionplaneförvaltningen 2018:01

Föreslagna vägåtgärder kan dock förväntas bidra negativt till denna omställning och motiveras av andra aspekter, framför allt tillgänglighet och framkomlighet till fördel för regionens tillväxt och integration, men också av trafiksäkerhetsskäl.

Genom globaliseringen, den ökade individuella rörligheten, befolkningsutvecklingen och den snabba ekonomiska tillväxten i regionen finns emellertid starka drivkrafter för allt fler och längre transporter. Även om den digitala utvecklingen till del kan komma att minska behovet av fysisk interaktion, är trenden att efterfrågan på fysiska transporter fortsätter öka. Farhågor finns också att den växande flygtrafiken riskerar ta över vägtrafikens roll som dominerande utsläppskälla av bl. a växthusgaser. En enda interkontinental flygresa kan i många fall motsvara ett helt års arbetspendling.

För långsiktig, miljömässig hållbarhet krävs åtgärder för att stävja denna utveckling, t ex genom utökade koldioxidskatter eller krav på drivmedel med lägre utsläpp. Sannolikt skulle det ha en begränsande inverkan på handeln och människors möjlighet att resa. Å andra sidan sker handeln och resandet idag med negativa konsekvenser för miljön. Att finna balansen mellan dessa olika intressen förutsätter tydliga nationella ramar samt mer långtgående och handlingsorienterade internationella överenskommelser.

8. Källförteckning

Underlagsrapporter från EBS m fl källor, se även www.enbattresits.se

- *Sammanställning av kunskapsunderlag* (Mälardalsrådet/EBS 2015)
- *Flerkärnighet och funktionella samband i östra Mellansverige* (Mälardalsrådet/EBS 2015)
- *Behov av infrastrukturåtgärder i östra Mellansverige 2014-2025* (Mälardalsrådet/EBS 2012)
- *Flygplatser i Stockholm-Mälarregionen* (Mälardalsrådet/EBS 2015)
- *Godsflöden i östra Mellansverige* (Mälardalsrådet/EBS, 2013)
- *Resor och transporter i östra Mellansverige* (Sweco 2015)
- *Framkomlighetsprogram. Trafikverkets inriktning för hur Storstockholms primära vägnät används på bästa sätt* (Trafikverket 2014)
- *Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029* (Trafikverket 2015)
- *Möjligheter att köra längre och/eller tyngre godståg* (Trafikverket 2015)
- *Regionala systemanalyser – en vägledning* (Trafikverket 2015)
- *Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige* (Delbetänkande av Miljömålsberedningen, SOU 2016:21)
- *Fossilfrihet på väg* (Betänkande av Utredningen om fossilfri fordonstrafik, SOU 2013:84)
- *Lokal och regional kollektivtrafik 2014* (Trafikanalys 2015:20)
- *Inför en flygstrategi – ett kunskapsunderlag* (Trafikanalys 2016:4)
- *Godstransporter i Sverige – en nulägesanalys* (Trafikanalys 2016:7)
- *Arbetspendling i storstadsregioner – en nulägesanalys* (Trafikanalys 2011:3)
- *Stockholmsregionens internationella relationer och utbyte* (Stockholms läns landsting, Tillväxt och regionplaneförvaltningen 2016)
- *Systemanalys för Stockholm-Mälarregionen* (Mälardalsrådet 2016)
- *Trender i transportsystemet* (Trafikverket 2018)
- *Framskrivning av befolkning och sysselsättning i östra Mellansverige* (Stockholms läns landsting, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen 2017)
- *Tid är pengar. En samhällsekonomisk analys av förseningar inom kollektivtrafiken* (WSP 2019)
- *En Bättre Sits i Världen* (Mälardalsrådet 2019)
- *Färdplan för fossilfri konkurrenskraft* (Flygbranschen 2018)
- *Miljörapport Stockholm Arlanda Airport* (Swedavia 2017)
- *Varuflödesundersökningen 2016* (Trafikanalys 2016)
- *Resvaneundersökning* (Swedavia 2018)
- *Analys av kapacitet för väg- och spårinfrastruktur som ansluter till Arlanda* (Trafikverket 2018:160)
- *Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation* (Trafikanalys, rapport 2018:12)
- *Storregional kollektivtrafik i Stockholm-Mälarregionen* (Underlagsrapport från En Bättre Sits temagrupp Storregional kollektivtrafik. Mälardalsrådet 2020)
- *Storregional godsstrategi för Stockholm-Mälarregionen*. *Delrapport om mål, nuläge och utmaningar*. (Mälardalsrådet 2018)
- *Kampen om kajerna. En rapport om sjöfarten i Stockholm* (Stockholms handelskammare 2017:01)
- *Bristen på samhällsbyggare inom infrastruktursektorn* (Mälardalsrådet 2020)
- *The Stockholm Mälar Region and the Development of the Trans*-European Transport Network, Mälardalsrådet 2020

Regionala utvecklingsprogram och strategier:

- *RUFS 2050 - Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen* (Stockholms Läns Landsting, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen 2018).
- *Regional utvecklingsstrategi för Uppsala län* (Region Uppsala 2017)
- *Mångfaldsdriven tillväxt RUP Västmanland Län 2014 – 2020* (Länsstyrelsen i Västmanlands Län 2014)
- *Tillväxt och hållbar utveckling i Örebro län. Regional utvecklingsstrategi 2018–2030* (Region Örebro län 2018)
- *Sörmlandsstrategin* (Region Sörmland 2019)
- *Regionalt utvecklingsprogram för Östergötland 2030* (Regionförbundet Östsam 2012)
- *Vision Gotland 2025, regionalt utvecklingsprogram för Gotland* (Gotlands kommun och Region Gotland, 2008)
- *ÖMS 2050,* Stockholms läns landsting, Tillväxt och regionplaneförvaltningen 2018:01

Transportplaner:

- *Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2018-2029* (Länsstyrelsen Stockholm 2018)
- *Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2018 – 2029* (Region Uppsala 2018)
- *Länsplan för regional transportinfrastruktur för Södermanlands län 2018-2029* (Region Sörmland 2018)
- *Länsplan för regional transportinfrastruktur i Västmanlands län 2018 – 2029* (Region Västmanland 2018)
- *Länsplan för regional transportinfrastruktur i Örebro län 2018 – 2029* (Region Örebro 2018)
- *Länsplan för regional transportinfrastruktur för Östergötlands län 2018 - 2029* (Region Östergötland 2018)
- *Länsplan för regional transportinfrastruktur 2018 – 2029* (Region Gotland 2018)
- *En Bättre Sits Storregional systemanalys.* (Mälardalsrådet 2016)
- *Nationell plan för transportsystemet 2018 – 2029* (Trafikverket 2017)