

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Trafik- och infrastrukturutveckling
Projekt i tidiga skeden

PM
2026-03-31
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2023-0666

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

PM intressentdialog

Region Stockholm
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08-123 316 00
Fax: 08-123 316 06
registrator.tf@regionstockholm.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.regionstockholm.se

Besök oss: Lindhagensgatan 100. Kommunikationer: Stadshagen/Thorildsplan

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Trafik- och infrastrukturutveckling
Projekt i tidiga skeden

PM
2026-03-31
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2023-0666
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	3
Inledning	4
Metod.....	4
Redogörelse av dialog.....	7
Norra regionen	7
Övergripande synpunkter.....	7
Specifika synpunkter	7
Centrala regionen	10
Övergripande synpunkter.....	10
Specifika synpunkter	10
Södra regionen	12
Övergripande synpunkter.....	12
Specifika synpunkter	13

Sammanfattning

Syftet med dialogen har varit att säkerställa en bred och transparent förankring av Behovsanalys för framtidens tunnelbane- och spårutbyggnads (TN 2023-0666/FUT 2023-0666) inriktning, att samla in kunskap om lokala och regionala förutsättningar, samt att ge aktörerna möjlighet att lyfta sina behov och prioriteringar som inspel till den fortsatta utvecklingen av regionens spårssystem.

Genom dialogerna framkommer att det på ett övergripande plan finns samsyn kring de behov som Region Stockholm valt att studera. Många aktörer har bekräftat utredningens inriktning på behovsnivå. Inspelen från aktörerna har främst handlat om kompletteringar, fördjupningar och förtydliganden kopplade till lokala förutsättningar och långsiktiga utvecklingsplaner.

Ett första övergripande tema från dialogen som framträder är behovet av att stärka tvärförbindelserna i hela länet. Aktörerna beskriver återkommande brister i öst–västliga samband och tvärgående resmöjligheter, oavsett om det gäller relationer mellan arbetsplatsområden i norr, mellan stora målpunkter i centrala länsdelen eller mellan regionala stadskärnor i söder. Tvärresandet lyfts som en av de mest centrala utvecklingsfrågorna för att skapa ett sammanhållet, robust och effektivt kollektivtrafiksystem.

Ett andra tema är att flera centrala delar av kollektivtrafiksystemet präglas av kapacitetsbrister, trånga gaturum och hårt belastade bytespunkter. Aktörerna beskriver att stora stationer redan idag är hårt belastade och att ytterligare förbindelser måste planeras med stor hänsyn till såväl genomförbarhet som flöden i bytespunkterna.

Ett tredje tema är att kollektivtrafikens attraktivitet inte enbart påverkas av infrastrukturinvesteringar. Aktörer lyfter att restider, byteskvalitet, prisstruktur, turtäthet och pålitlighet i både buss- och spårtrafik är avgörande faktorer för att öka kollektivtrafikandelen. I några dialoger framhålls att styrmedel och integrerade biljettsystem i vissa fall har större betydelse för resenärernas val än valet av trafikslag.

Inledning

Trafikförvaltningen har fått i uppdrag att fördjupa Behovsanalys för framtidens tunnelbane- och spårutbyggnad (TN 2023-0666/FUT 2023-0666). Syftet med behovsanalysen är att identifiera vilka långsiktiga kapacitets- och tillgänglighetsbehov som kan motivera fortsatta studier av spårbunden kollektivtrafik, och att skapa ett samlat kunskapsunderlag inför kommande strategiska ställningstaganden. Analysen bygger i första hand på det regionala Trafikförsörjningsprogrammets mål och på Kollektivtrafikplanens inriktningar, och omfattar både tidigare identifierade behov och nya behov som framkommit i politiska uppdrag.

För att säkerställa att analysen speglar relevanta förutsättningar i olika delar av länet har trafikförvaltningen genomfört en strukturerad dialog med berörda intressenter. Dialogen syftar till att komplettera de tekniska och modellbaserade analyserna med lokal och regional kunskap om utvecklingsplaner, resandemönster, kapacitetsutmaningar och stadsbyggnadsfrågor. Arbetet har även haft som mål att pröva om de behov som regionen initialt identifierat är väl förankrade och att fånga upp eventuella behov som inte hanterats inom arbetet.

Dialogen har riktats till aktörer som har ett särskilt ansvar eller intresse i frågor om regional utveckling, kollektivtrafik och samhällsplanering. Det inkluderar kommuner i hela länet, statliga myndigheter, universitet och högskolor, regionala nätverk samt organisationer med ansvar för viktiga målpunkter och infrastruktur. Genom dialogen har aktörerna getts möjlighet att beskriva sina förutsättningar, ge återkoppling på de behov som analyseras och lyfta kompletterande perspektiv inför det fortsatta arbetet.

Metod

Intressentdialogen har genomförts i flera steg för att säkerställa en öppen, likvärdig och tydlig process för samtliga aktörer. Arbetet inleddes med att trafikförvaltningen under juni 2025 skickade ut en skriftlig inbjudan till dialog om framtidens spårutbyggnad. Inbjudan riktades till kommuner och andra relevanta organisationer i regionen och innehöll en sammanfattning av uppdraget, en överblick av de behov som identifierats samt ett antal frågor som aktörerna ombads reflektera över. Till detta bifogades länkar till tidigare redovisat material. Syftet med utskicket var att säkerställa att alla aktörer fick samma grundläggande information och förutsättningar inför det fortsatta

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Trafik- och infrastrukturutveckling
Projekt i tidiga skeden

PM
2026-03-31
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2023-0666
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

dialogarbetet. Inbjudan ställdes till kommundirektörer och kommunens registratur och för andra aktörer användes kontaktformulär/e-postadresser.

Som ett komplement till utskicket erbjöd trafikförvaltningen två öppna digitala informationstillfällen i augusti 2025. Vid dessa tillfällen presenterades uppdragets bakgrund, mål, metod och de behov som ingår i uppdraget. Informationen var densamma vid båda tillfällena och riktade sig till alla intressenter som önskade delta. Syftet var att ge en övergripande och gemensam bild av utredningsarbetet innan de mer riktade och fördjupade dialogerna inleddes.

Efter detta genomfördes enskilda dialogmöten med aktörer som uttryckt önskemål om vidare samtal. Mötena skedde i huvudsak under september och oktober 2025 och genomfördes antingen fysiskt eller digitalt. Samtliga möten följde en likartad struktur där trafikförvaltningen kortfattat presenterade uppdragets utgångspunkter och de förslag som berörde respektive aktör. Dialogen tog därefter vid och utgick från frågor som ställts i utskicket. Aktörerna gavs möjlighet att lyfta lokala förutsättningar, utvecklingsplaner, prioriteringar och eventuella ytterligare behov som utredningen ännu inte fångat. Trafikförvaltningen bad aktörerna att inför enskilda dialogmöten reflektera över följande frågor:

1. Vilka lokala eller regionala förutsättningar ser ni som inte har fångats i det material som presenterats?

Aktörerna ombads beskriva förhållanden, planeringsutmaningar eller utvecklingsinriktningar som bör beaktas i det fortsatta arbetet.

2. Hur bedömer ni de behov som hittills redovisats och som berör er organisation?

Frågan syftade till att fånga respektive aktörs syn på relevans, träffsäkerhet och aktualitet i de av regionen identifierade behoven.

3. Finns det ytterligare behov som enligt er organisations bedömning bör ingå i utredningen?

Här efterfrågades kompletterande behov som ännu inte framkommit, men som aktören anser viktiga för framtidens kollektivtrafikförsörjning.

4. Hur ser er organisations prioriteringar ut avseende framtida spårutbyggnader?

Trafikförvaltningen önskade här fånga aktörernas långsiktiga

prioriteringar och strategiska inriktning inom området spårtrafik.

5. **Finns det specifika förslag till spårutbyggnader som ni anser särskilt angelägna att driva vidare i samverkan med regionen?**

Frågan syftade till att identifiera förslag där aktörerna ser att gemensamt arbete kan vara särskilt ändamålsenligt.

Följande aktörer deltog i enskilda dialogmöten:

Kommuner

- Botkyrka kommun
- Danderyds kommun
- Huddinge kommun
- Nacka kommun
- Nykvarns kommun
- Sigtuna kommun
- Sollentuna kommun
- Solna stad
- Stockholms stad
- Sundbybergs stad
- Tyresö kommun
- Täby kommun
- Vallentuna kommun (genom dialogen med Stockholm Nordost)

Övriga aktörer

- Stockholm Nordost (nätverk, nordostkommuner)
- Stockholm Trio (Karolinska Institutet, Kungliga Tekniska högskolan, Stockholms universitet)
- Swedavia
- Trafikverket

Dialogmötet med respektive aktör gav trafikförvaltningen en samlad bild av lokala förutsättningar, utmaningar och behov.

Redogörelse av dialog

Norra regionen

Övergripande synpunkter

Aktörerna i den norra delen av regionen lyfter ett tydligt behov av att stärka de tvärgående kollektivtrafikförbindelserna mellan de stora arbetsplatsområdena i norr, såsom Kista, Arenastaden, Hagastaden och Arlandaområdet. Ett återkommande tema i dialogen är att dagens resmönster i hög grad domineras av resor längs radiella stråk mot innerstaden, medan de öst–västliga förbindelserna är betydligt svagare och ofta innebär långa restider eller flera byten.

I dialogen betonas att de stora institutionerna och funktionerna i norr — bland annat akutsjukvård, omfattande arbetsplatsområden, logistiknoder och högskolesektorn som skapar ett särskilt behov av robusta och kapacitetsstarka tvärförbindelser. Flera aktörer framhåller även att etablerade resandeströmmar mot Arlanda kommer att öka ytterligare i takt med utvecklingen av flygplatsen och den regionala stadskärnan i dess närområde.

Ett annat återkommande tema är vikten av att planeringen i norra regionen tar höjd för långsiktighet. Aktörerna beskriver att det finns risk att viktiga spårkorridorer byggs bort om de inte tydligt markeras och analyseras i tidiga skeden. Samtidigt framkommer att vägtrafiken i flera delar av norr är starkt belastad. Kollektivtrafikens roll i att avlasta vägtrafiken ses som strategiskt viktig.

Slutligen uttrycker flera aktörer att trafikanalyser och prognoser generellt ibland upplevs underskatta resandeströmmar i norr, särskilt när det gäller kopplingen till Arlanda, och att dessa analyser därför behöver kompletteras med lokala kunskapsunderlag.¹

Specifika synpunkter

Aktörerna i norra regionen lyfter flera behov kopplade till både regionala reseflöden och lokala stadsutvecklingsfrågor. Synpunkterna rör främst tillgänglighet, robusthet, miljöfrågor och kapacitetsbrister i kollektivtrafiksystemet.

¹ Behovsanalysen har inte studerat behov kopplade till Arlanda

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Trafik- och infrastrukturutveckling
Projekt i tidiga skeden

PM
2026-03-31
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2023-0666
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Tillgänglighet till Arlanda och samband längs Ostkuststråket

Tillgängligheten till Arlandaområde framhålls som central för regionens långsiktiga utveckling. Det betonas att resandet mot flygplatsen är omfattande och kommer att öka ytterligare i takt med expansionsplanerna på Arlanda. Aktörer beskriver att det finns behov av att säkerställa en långsiktig spårkorridor mellan de större noderna längs Ostkustbanan samt att undvika att framtida möjligheter byggs bort genom ny bebyggelse. Flera aktörer lyfter även att sträckan Märsta–Arlanda i dag upplevs som bristfällig, med stor sårbarhet i både väg- och järnvägssystem.

Behov av tvärförbindelser mellan större arbetsplatsområden

Det finns ett uttalat behov av att stärka tvärförbindelserna mellan flera stora arbetsplatsområden i norra regionen. Bland de relationer som återkommer i dialogen finns kopplingar till:

- Kista
- Arenastaden
- Hagastaden
- Albanoområdet
- Arlandaområdet

Aktörerna beskriver att dagens kollektivtrafikmöjligheter i många fall kräver omvägar via innerstaden eller flera byten, vilket ger långa restider trots geografisk närhet.

Belastade vägstråk och behov av avlastning

Flera aktörer pekar på att vissa vägstråk i norra regionen är mycket hårt belastade och att kollektivtrafiken behöver utvecklas som ett sätt att minska trängsel och miljöpåverkan. Exempel som återkommer är:

- E18 genom Danderyd och vidare norrut, där trafikmängderna medför problem kopplade till buller, luftföroreningar och framkomlighet.
- E4 mellan Upplands Väsby, Märsta och Arlanda, där höga trafikflöden och sårbarhet vid störningar lyfts som särskilda utmaningar.

I dialogen uttrycks att spårtrafik i dessa stråk ses som en möjlig avlastning av vägtrafiken, särskilt vid relationer med stora arbetsplatskoncentrationer.

Utmaningar i känsliga natur- och kulturmiljöer

Ett återkommande inspel gäller förslag som innebär passage genom känsliga områden. Exempelvis pekas områdena kring Edsviken och Brunnsviken ut som särskilt kulturhistoriskt och ekologiskt värdefulla. Utbyggnadsförslag som kräver broar eller andra fysiska ingrepp i dessa områden beskrivs som eventuellt tekniskt möjliga men politiskt och miljömässigt mycket känsliga och komplexa.

Betydelsen av strategiska bytespunkter

Stora bytespunkter i norra regionen framhålls som centrala för att kollektivtrafiken ska fungera effektivt. Området kring Danderyds sjukhus lyfts av vissa aktörer fram som en av regionens viktigaste noder — både ur hälso- och sjukvårdsperspektiv och som en viktig knutpunkt för kollektivtrafiksystemet. Aktörerna beskriver behov av att förbättra kapacitet och kvalitet i byten mellan spår och buss, säkerställa robusthet vid störningar och möjliggöra trygg och attraktiv förflyttning inom noden.

Stora bostadsområden utan nära spårförbindelser

Aktörerna lyfter att flera större bostadsområden i norra regionen har begränsad tillgång till spårtrafik. Detta gäller bland annat:

- Edsberg, ett av de större sammanhängande bostadsområdena i regionen utan spårförbindelse.
- Områden i anslutning till Rudbecks gymnasium, där antalet elever skapar betydande lokalt resande men området är beroende av buss.
- Växande stadsdelsområden i Häggvik–Helenelund–Kista-stråket, där arbetspendling och stadsutveckling förväntas öka resandetrycket ytterligare.

I dialogen uttrycks att dessa områdens resandebehov behöver beaktas i kommande prioriteringar.

Lokala kapacitets- och robusthetsfrågor kopplade till framtida utveckling

Aktörer betonar kollektivtrafikens roll i regional och nationell beredskap. Exempelvis uttrycks att Danderyds sjukhus har en strategisk betydelse som Sveriges största akutsjukhus och därför behöver en robust spårbunden försörjning. På samma sätt framhålls att Arlandaområdet har en särskild sårbarhet kopplad till sin betydelse för nationell och internationell tillgänglighet.

Centrala regionen

Övergripande synpunkter

Aktörer i den centrala regionen beskriver generellt en komplex trafikmiljö präglad av täta stadsmiljöer, högt resandetryck och begränsade gaturum. Ett återkommande tema i dialogerna är att kollektivtrafikens utveckling i centrala delar av länet måste ses i nära relation till andra trafikslag, stadsutvecklingsprocesser och pågående infrastrukturprojekt. I flera samtal lyfts att dagens trafiksystem redan är hårt belastat, särskilt i anslutning till större bytespunkter och genomfartsstråk. Aktörerna efterfrågar därför lösningar som inte bara ökar kapaciteten utan även förbättrar robustheten och möjliggör effektivare tvärresande.

Dialogerna visar också att tvärgående förbindelser är avgörande för att knyta samman stora arbetsplats- och utbildningsområden i innerstaden och dess närområden. Aktörerna betonar att nuvarande resmönster visar på tydliga brister i kopplingar mellan områden som Hagastaden, Albano, Solnavägen-korridoren och de centrala stadsdelarna. Dessa brister påverkar både arbetspendling och tillgängligheten till utbildning och forskning. En annan återkommande synpunkt är behovet av förbättrad samordning mellan regionala spårutredningar och lokala planeringsprocesser. Flera aktörer framhåller att större stadsutvecklingsprojekt såsom ombyggnationer av järnvägar, nya stadsdelar och genomgripande förändringar i strukturen för lokal trafik måste analyseras tillsammans med framtida spårinvesteringar för att undvika konflikter och säkerställa långsiktigt hållbara lösningar.

Specifika synpunkter

Behov av förstärkta bytespunkter och kapacitetsåtgärder i centrala stationer

Aktörer pekar särskilt på kapacitetsutmaningar vid större stationer där flera system möts. Exempelvis beskrivs att stationer längs centrala pendeltågsnätet, såsom Odenplan, redan är hårt belastade och att ytterligare linjer kan förvärra kapacitetssituationen om inte åtgärder genomförs. Effektiva byten mellan olika trafikslag lyfts fram som en avgörande fråga för att skapa fungerande och robusta reseflöden. Vid flera större bytespunkter i centrala regionen betonas behovet av tydligare flöden, förbättrade kopplingar och kapacitetsstärkande åtgärder. Detta gäller även för stationer och knutpunkter i områden där tvärresandet väntas få en allt större roll framöver.

Tvårförbindelser som kopplar samman centrala arbetsplats- och utbildningsområden

Aktörer lyfter ett tydligt behov av tvärgående kollektivtrafikstråk som binder samman viktiga målpunkter såsom Hagastaden, Albanoområdet, Tekniska högskolan och forsknings- och sjukvårdsmiljöer längs Solnavägen. Det uttrycks att dagens resor ofta kräver omvägar via stationer längre in i innerstaden, vilket ger långa restider och begränsad funktionalitet. För att möta framtida resande efterfrågas förbindelser som erbjuder både kapacitet och konkurrenskraftig restid. Reserelationerna mellan Sundbyberg, Solna och vidare mot Spånga och Ulvsunda framhålls som viktiga i ett regionalt perspektiv, särskilt för att knyta ihop stora järnvägsstråk och arbetsplatsområden. Dessa samband bedöms kunna avlasta centrala delar av regionen och stärka kollektivtrafikens roll i tvärled.

Begränsade gaturum och konsekvenser för val av trafikslag

I flera dialoger betonas att centrala gaturum präglas av begränsat utrymme, särskilt i äldre stadsstrukturer. Aktörerna beskriver att införandet av spårtrafik i sådana miljöer kräver prioritering och tydligt utrymme. I områden med höga bussflöden, till exempel längs viktiga huvudgator i centrala regionens västra delar, uttrycks behov av att ge kollektivtrafiken mer förutsägbara framkomlighetslösningar. Detta gäller även stråk där tät bebyggelse och kulturhistoriska värden begränsar möjligheterna att bredda gaturum.

Det framhålls att systemval i dessa miljöer, exempelvis om ett tvärgående stråk bör trafikeras av buss eller spår, måste grundas i noggranna analyser av både kapacitet, framkomlighet och stadsutvecklingspotential. Flera aktörer understryker här att busstrafikens flexibilitet ibland är en fördel, samtidigt som vissa stråk kan kräva spårtrafik på längre sikt.

Samordning med större stadsutvecklingsprocesser

Stora pågående och planerade stadsutvecklingsområden lyfts i flera dialoger som direkt beroende av att kollektivtrafiken utvecklas. Exempel som nämns inkluderar områden där omfattande mark frigörs genom järnvägsombyggnader, samt miljöer där klimatrisker, buller och markanvändningskonflikter kräver att kollektivtrafiklösningar integreras tidigt i planeringen. I vissa stadsdelar pågår fördjupningar av översiktsplaner där tvårförbindelser pekas ut som centrala för att uppnå målen om hållbar stadsutveckling. Aktörerna uttrycker att framtida spårförbindelser måste vägas mot dessa processer, så att nya stadsdelar inte byggs utan tillräckliga kollektivtrafiklösningar.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Trafik- och infrastrukturutveckling
Projekt i tidiga skeden

PM
2026-03-31
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2023-0666

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Balans mellan spårtrafik och busstrafik

Flera aktörer framhåller att busstrafiken spelar en fortsatt viktig roll i centrala delar av regionen, där den ofta erbjuder täta förbindelser och god täckning. Samtidigt uttrycks behov av att spårtrafik införs där resandetrycket motiverar kapacitetsförstärkningar. Tvärgående busslinjer med höga resandemängder som i vissa fall utgör grunden för framtida spårvägsinvesteringar nämns som exempel på stråk som på sikt kan behöva vidareutvecklas. Det betonas att spårvägstrafikens fördelar måste vägas mot konsekvenserna för framkomlighet i trånga gaturum samt behovet av att bibehålla ett sammanhållet och effektivt busstrafiknät.

Universitetens och forskningsmiljöernas tillgänglighet

Aktörer inom den akademiska sektorn lyfter särskilt att tillgängligheten till och mellan stora universitets- och forskningsmiljöer i centrala regionen är bristfällig. Det pekas på att områden som Albano, Tekniska högskolan och Karolinska Institutet är centrala målpunkter med betydande resandeflöden. Det uttrycks att dagens tvärresor är tidskrävande, saknar tydliga bytespunkter och inte upplevs som trygga kvällstid. Aktörerna efterfrågar därför bättre tvärkopplingar som kan stödja regionens forsknings- och utbildningsinfrastruktur.

Södra regionen

Övergripande synpunkter

Aktörerna i den södra regionen framhåller ett tydligt behov av att stärka tvärgående kollektivtrafikförbindelser mellan större målpunkter såsom Skärholmen, Flemingsberg, Högdalen, Masmo, Gullmarsplan och Tyresöområdet. Dessa relationer upplevs som avgörande för regionens funktionalitet men beskrivs i dag som antingen bristfälliga eller helt avsaknade. Flera aktörer uttrycker att den södra delen av länet historiskt har haft fokus på radiella förbindelser in mot innerstaden, vilket gjort att tvärresandet fått en svagare roll än i norra och centrala delar av regionen.

Ett återkommande tema är vikten av att spårutbyggnader kompletteras med andra kollektivtrafikåtgärder, framför allt åtgärder som stärker busstrafiken där spårtrafik inte bedöms vara lämpligt eller genomförbart på kort sikt. Aktörer betonar att busstrafik i södra regionen har en mycket central funktion och att kapacitetsstarka busslösningar, särskilt i stråk med stora resandeflöden, behöver utredas parallellt med eventuella spåralternativ.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Trafik- och infrastrukturutveckling
Projekt i tidiga skeden

PM
2026-03-31
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2023-0666
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Dialogerna pekar även på att flera södra målpunkter står inför kraftig bebyggelseutveckling, ökade arbetsplatsvolymmer och förbättrade kopplingar till regionens pendeltågsnät. För att möta detta lyfter aktörer behovet av att kollektivtrafiken i södra länsdelen ges en stärkt roll i planeringen, särskilt utifrån målsättningen om att minska trängsel och skapa robusthet i hela transportsystemet. Flera aktörer betonar även att pendeltågssystemet är en central del av södra regionens funktion och behöver ses i ett långsiktigt kapacitetsperspektiv.

Specifika synpunkter

Behov av förbättrade tvärförbindelser i södra länsdelen

Aktörerna lyfter behovet av tvärförbindelser mellan flera stora målområden såsom Skärholmen, Malmö, Flemingsberg, Högdalen och Globenområdet. De beskriver att dagens resenärer ofta behöver ta långa omvägar eller flera byten för att resa mellan dessa platser. Kopplingen mellan Skärholmen och Malmö nämns som viktig, både för arbetspendling och för att avlasta vägtrafiken i stråket. Även relationerna mellan Högdalen och Flemingsberg lyfts som centrala för att förbättra södra länets tvärförbindelser. Det framhålls att stora stadsutvecklingsområden i närheten av dessa målpunkter förstärker behovet av kapacitetsstark kollektivtrafik i tvärled.

Kollektivtrafikens roll i relation till befolkningstillväxt och stadsutveckling

Aktörer i södra regionen beskriver att flera områden står inför betydande exploatering och befolkningstillväxt. Exempelvis lyfts att planerade verksamhetsområden och nya bostäder i södra länsdelen kommer att skapa nya resandemönster och öka belastningen på de befintliga systemen. För att möta denna utveckling efterfrågas både utökad turtäthet, kapacitetsförstärkningar och åtgärder som underlättar byten mellan trafikslag. I detta sammanhang framhålls även behovet av att säkra god kollektivtrafikförsörjning till större regionala målpunkter såsom Flemingsberg, där nya verksamhets- och forskningsmiljöer väntas öka resandet.

Pendeltågets kapacitet och betydelsen av regionala kopplingar

Aktörerna uttrycker oro för kapacitetsutmaningar i pendeltågssystemet, särskilt i relation till Flemingsbergområdet och vidare söderut. Det framhålls att redan med dagens befolkningsunderlag är systemet hårt belastat i maxtimmarna, och att ytterligare bebyggelseutveckling kommer att öka behovet av robusta lösningar i hela södra länet. I flera dialoger nämns också behovet av bättre kopplingar mellan pendeltåg och andra trafikslag, särskilt i områden där byten

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Trafik- och infrastrukturutveckling
Projekt i tidiga skeden

PM
2026-03-31
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2023-0666
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

upplevs som mindre attraktiva eller tidskrävande. Ett ökat fokus på bytespunkternas standard och utformning lyfts som en nödvändighet för att få över fler resenärer till kollektivtrafik.

Restids- och tillgänglighetsfrågor mot centrala delar av regionen

Aktörer lyfter särskilt att restiden mot centrala delar av länet är en avgörande faktor för kollektivtrafikens attraktivitet. I vissa delar av södra regionen beskrivs restiderna som långa eller oförutsägbara, särskilt där busstrafiken utgör den huvudsakliga kollektivtrafiklänken. Det framkommer också att turtäthet och pålitlighet i busstrafiken är centrala frågor, och att brister i dessa egenskaper påverkar kollektivtrafikandelen negativt. Flera aktörer betonar att kapacitetsstarka lösningar, såsom spårtrafik eller snabbare busslösningar, skulle kunna bidra till att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft i relation till bilen.

Prissättning, drift och biljettsystemets påverkan på resandet

Ett specifikt tema som lyfts är att prissättning och biljettsystem kan påverka kollektivtrafikandelen i södra regionen. Exempelvis nämns att höga biljettpriser i regionaltågstrafik är en barriär för resande i vissa delar av regionen, särskilt när alternativet bil upplevs som både billigare och snabbare. Aktörer framhåller att bättre integrering i befintliga biljettsystem skulle öka kollektivtrafikens attraktivitet.