Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Trafik-och infrastrukturutveckling
Projekt tidiga skeden

Handläggare
Dayana Samba
08-123 316 00
dayana.samba@regionstockholm.se

RAPPORT
2025-09-22
Version 1

Ärende/Dok. id.
3435593
Referens id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Rapport Behovsanalys Bytespunkt City

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Trafik-och infrastrukturutveckling
Projekt tidiga skeden

RAPPORT
2025-09-22
Version 1

Ärende/Dok. id.
TN 2023-0505
Referens id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Innehållsförteckning

Sammanfattning....4
Läsanvisning....6
DEL 1: OM BEHOVSANALYSEN....7
1.1 Bakgrund....7
1.2 Syfte och mål....11
1.3 Omfattning och avgränsningar....12
1.4 Ledning och samverkan i processen....15
1.5 Särskild säkerhetsbedömning (SSB)....15
DEL 2: RESULTAT....16
2 Rekommendation med förslag till fortsatt arbete....16
2.1 Syfte och mål för fortsatt arbete....17
2.2 Budget för nästa fas....17
2.3 Tidplan för nästa fas....17
2.4 Säkerhet i kommande faser....18
2.5 Risker....18
3 Intressentbehov....19
3.1 Beskrivning av nuläget för bytespunkt City och behov....20
3.2 Kategoriserade behov....36
3.3 Resandebehov och resandeprognoser i projekt....38
3.4 Säkerhet....40
4 Effektmål....42
5 Samverkan och medfinansiering i nästa fas....44
5.1 Samverkan i nästa fas....44
5.2 Medfinansiering av nästa fas....45
5.3 Förutsättning för medfinansiering av åtgärder och i senare faser....45
6 Hållbarhetsbeskrivning....46
6.1 Ekologisk hållbarhet....46
6.2 Social hållbarhet....47
6.3 Ekonomisk hållbarhet....47

DEL 3: SUMMERING AV ARBETSPROCESSEN....48

7 Genomförande....48

8 Avvägningar och prioriteringar....50

BILAGEFÖRTECKNING....51

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Trafik-och infrastrukturutveckling
Projekt tidiga skeden

RAPPORT
2025-09-22
Version 1

Ärende/Dok. id.
TN 2023-0505
Referens id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Sammanfattning

Den här rapporten är skriven för att möjliggöra ett beslut att fortsätta åtgärdsvalsprocessen och inleda åtgärdsvalsfas i enlighet med Region Stockholms åtgärdsvals- och investeringsprocess. Rapporten ger en rekommendation om former för fortsatt arbete och en beskrivning av behovet utifrån centrala intressenters perspektiv. Den tillhandahåller också effektmål, hållbarhetsbeskrivning, budget och överenskommelser om samverkan som grund för arbetet i kommande fas. Nedan sammanfattas rapporten i korthet.

Bytespunkt City är regionens största bytespunkt och omfattar Centralstationen som trafikeras av fjärr-, regional- och flygtåg, Cityterminalen som omfattar regional-, fjärr- och flygbusstrafik, pendelbåtstrafik vid Klara Mälarstrand, pendeltågen som trafikerar Stockholm City, tunnelbanans tre system som korsas vid T-Centralen, Spårväg City samt lokala och regionala busslinjer som trafikerar det omkringliggande gatunätet. Bytespunkten står inför stora omvandlingar och förändrade resenärsmängder med anledning av planerad stadsutveckling och infrastrukturinvesteringar.

Ett detaljplanearbete för Centralstaden pågår vilket omfattar Centralstationen och centralstationsområdet samt en överdäckning av norra och södra bangården (spårområdet från Centralbron i söder till Kungsbron i norr), i syfte att skapa nya stadskvarter och stationsfunktioner. Parallellt med detta utreder Trafikverket på uppdrag av regeringen hur en ombyggnation för Stockholm C och Tomteboda bangård bör se ut och hur den kan genomföras. Region Stockholm planerar för en förlängning av Roslagsbanan till city, med ändstation T-Centralen samtidigt som utbyggnaden av Stockholms tunnelbana med fem nya sträckor pågår.

En behovsanalys för bytespunkt City har genomförts mellan januari 2024 och maj 2025. Parterna som har medverkat i processen utöver Region Stockholms trafikförvaltning är Stockholms stad, Trafikverket och Jernhusen. Projektet har partsgemensamt tagit fram hållbarhetsbeskrivning, intressentanalys, identifiering av behov, effektmål samt en rekommendation till fortsatt arbete i enlighet med styrning i Region Stockholms åtgärdsvals- och investeringsprocess.

Inom behovsanalysen har tre effektmål tagits fram för bytespunkten:

1. Bytespunkten ska kunna omhänderta dagens samt framtida resandeefterfrågan.
2. Bytespunkten ska vara attraktiv.
3. Bytespunkten ska utgöra en integrerad del av stadsmiljön och infrastruktursystemen.

Behovsanalysen rekommenderas inte att gå vidare till nästa fas, åtgärdsval. Rekommendationen grundar sig i att det för bytespunkt City i nuläget inte identifierats nya behov av investeringar från Region Stockholm i dess anläggningar, mer än de som redan identifierats i pågående eller planerade projekt och utredningar. Behovsanalysen utgör dock ett underlag till framtida utredningar och prioriteringar inom Region Stockholms åtgärdsvals- och investeringsprocess.

Parterna har inom denna behovsanalys enats om att fortsatt samverkan i ett partsgemensamt forum för bytespunkt City är viktigt ur ett helhetsperspektiv. Sammankallade till detta forum föreslås vara Region Stockholm genom trafikförvaltningen. Samverkansforumet syftar till att möjliggöra fortsatt dialog för parterna, få information om pågående projektarbeten och beslut, lyfta frågeställningar samt möjliggöra förutsättningar för ett fortsatt arbete med att realisera de gemensamma effektmålen.

För den fortsatta samverkan har parterna också enats om ett gemensamt samverkansmål:

Målet för samverkan om bytespunkt City är att möjliggöra goda och långsiktiga relationer, skapa god kännedom om parternas projekt och beslut, samt skapa förutsättningar för fortsatt arbete med att realisera de gemensamma effektmålen.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Trafik-och infrastrukturutveckling
Projekt tidiga skeden

RAPPORT
2025-09-22
Version 1

Ärende/Dok. id.
TN 2023-0505
Referens id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Läsanvisning

Behovsanalysrapporten utgör ett fullständigt beslutsunderlag för beslut att starta fasen åtgärdsval. Rapportstrukturen är indelad i tre delar enligt nedan. Strukturen syftar till att göra rapporten lättläst och tydliggöra arbetsprocessen.

Del 1: INLEDNING

Kapitel 1: Här ges bakgrunden till behovsanalysen. Syfte, omfattning och avgränsningar preciseras.

Del 2: RESULTAT

Kapitel 2-6: Här redovisas behovsanalysens rekommendation med förslag till fortsatt arbete, inklusive effektmål, eventuella överenskommelser om samverkan och medfinansiering och budget och tidplan för nästa fas. Här framgår också vilka hållbarhets- och säkerhetsaspekter samt risker som beaktas i det fortsatta arbetet.

Del 3: SUMMERING AV ARBETSPROCESSEN

Kapitel 7-8: Arbetsprocessen beskrivs med fokus på hur olika intressenter har varit delaktiga i beskrivning av systemet och förståelsen för behoven.

För den läsare som söker beslutsunderlag i den ordning de listas i riktlinje investeringar rekommenderas följande läsning:

- *Beskrivning av behovet, nulägesanalys och önskat läge:* kapitel 3 (behov och nuläge), kapitel 4 (önskat läge)
- *Intressentanalys:* kapitel 3 (centrala intressents behov i systemet), kapitel 5 (centrala intressenter behov i fortsatt process)
- *Effektmål:* kapitel 4
- *Hållbarhetsbeskrivning:* kapitel 6
- *Kostnadsbudget nästa fas:* kapitel 2
- *Överenskommelser om samverkan och medfinansiering i nästa fas*: kapitel 6

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Trafik-och infrastrukturutveckling
Projekt tidiga skeden

RAPPORT
2025-09-22
Version 1

Ärende/Dok. id.
TN 2023-0505
Referens id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

DEL 1: OM BEHOVSANALYSEN

1.1 Bakgrund

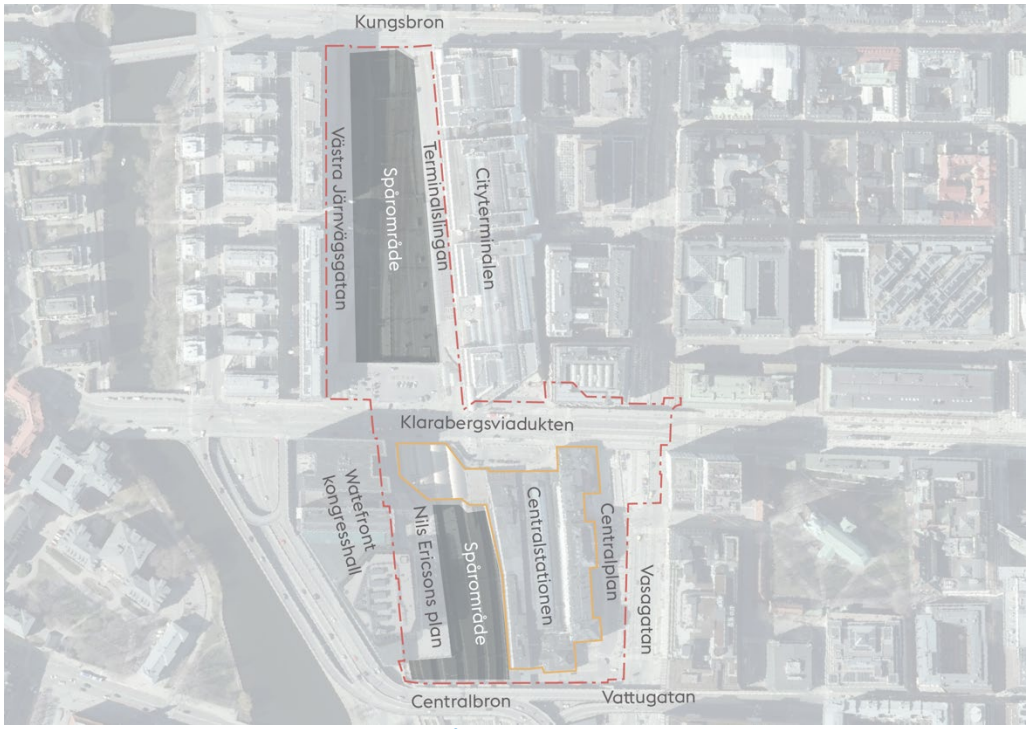
City är regionens största bytespunkt och omfattar Centralstationen som trafikeras av fjärr-, regional- och flygtåg, Cityterminalen som omfattar regional-, fjärr- och flygbusstrafik, pendelbåtstrafik vid Klara Mälarstrand, pendeltågen som trafikerar Stockholm City, tunnelbanans tre system som korsas vid T-Centralen, Spårväg City samt lokala och regionala busslinjer som trafikerar det omkringliggande gatunätet. Bytespunkten står inför stora omvandlingar och förändrade resenärsmängder med anledning av planerad stadsutveckling och infrastrukturinvesteringar.

Figur 1. Översiktskarta över bytespunktens placering i regionen.

1.1.1 *Stadsutveckling*

Stockholms stad bedriver ett antal detaljplaner och ombyggnationer i bytespunkten. En av dessa är detaljplanen för Centralstaden som tas fram i samarbete med Jernhusen och som syftar till att utveckla stationen samt stationsområdet genom bland annat en överdäckning av spårområdet mellan Centralbron och Kungsbron. Detaljplanen innefattar även förändringar på stationsbyggnaden och befintliga ytor samt ny bebyggelse med blandat innehåll

och nya offentliga rum. Våren 2025 tar samrådsprocessen vid, om processen fortskrider enligt plan förväntas möjlig byggstart 2029/2030.



Figur 2. Orienteringskarta över planområdet för Centralstaden[1].

Utöver Centralstaden bedrivs även ett detaljplanearbete för Klara City View i syfte att möjliggöra en utveckling med kontor och centrumändamål i ett centralt läge på gränsen mellan city och Kungsholmen. Områdets gatustruktur kommer att byggas om i syfte att möjliggöra för detaljplanens genomförande, men även för att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet för framför allt gående samt cyklister. I planen ingår även en ny trappförbindelse mellan Klarabergsviadukten och kajen. Förslagets samråd genomfördes mellan november 2024 och januari 2025, med planerad byggstart i slutet av 2027.

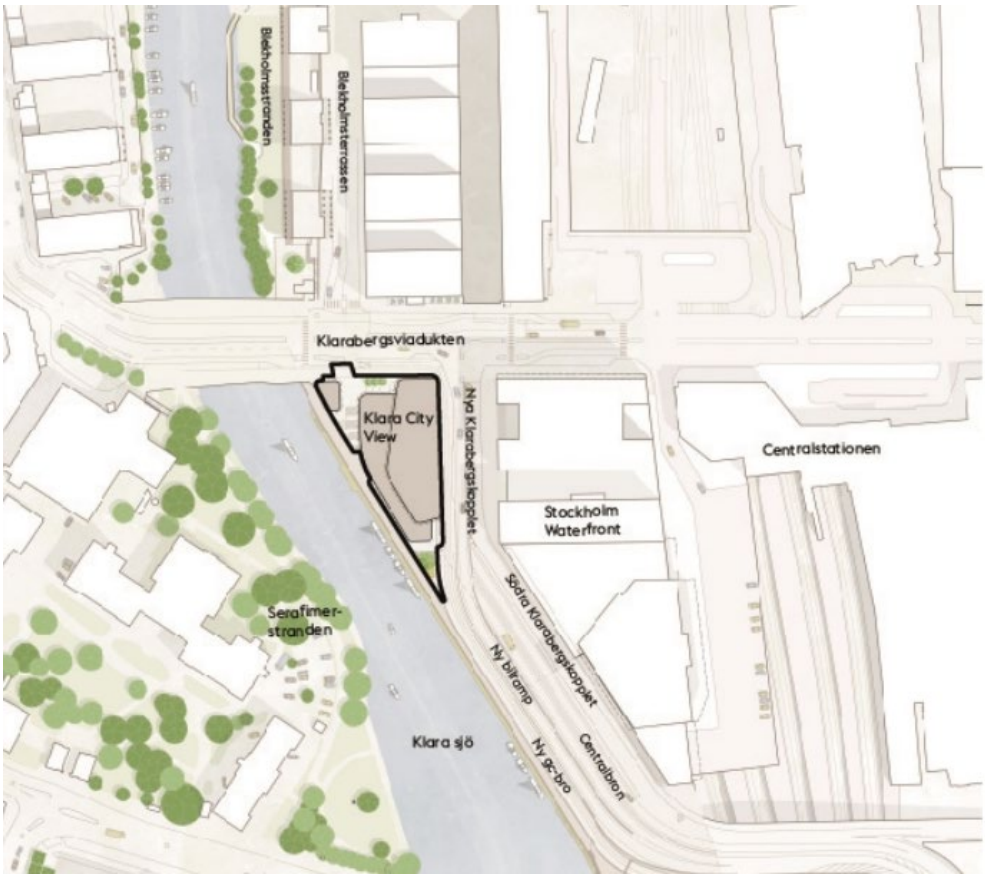
[1] Jernhusen, *Trafik-PM Centralstaden*, 2024.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Trafik-och infrastrukturutveckling
Projekt tidiga skeden

RAPPORT
2025-09-22
Version 1

Ärende/Dok. id.
TN 2023-0505
Referens id.

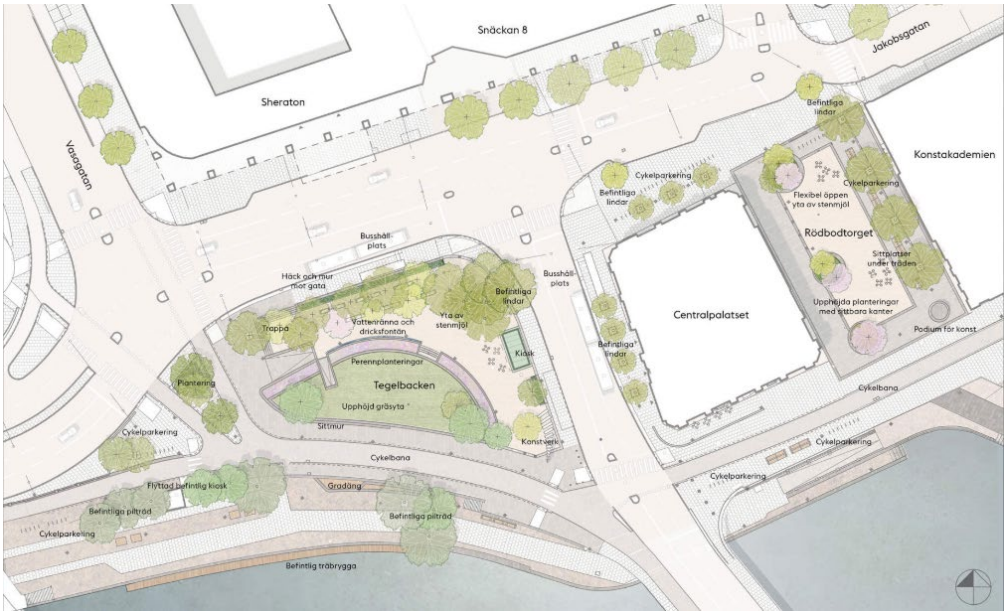
Infosäk. klass
K1 (Öppen)



Figur 3. Situationsplan för Klara City View[2]. Planområdet är markerat med svart linje.

Ett arbete pågår för att bygga om Tegelbacken från att vara en trafik- och cirkulationsplats till en trafiklösning anpassad efter dagens behov. Gatorna vid Tegelbacken får en ny dragning med två T-korsningar, i stället för dagens lösning som leder biltrafiken runt Centralpalatset och busstrafiken diagonalt genom Tegelbacken. Nya Tegelbacken ska stå färdigt hösten 2026.

[2] Stockholms stad, *Planbeskrivning Detaljplan för del av Norrmalm 4:41 i stadsdelen Norrmalm*, Dnr 2017-02604, 2024.



Figur 4. Illustrationsplan över nya Tegelbacken och Rödbodtorget[3].

1.1.2 *Utbyggnad av kollektivtrafiken*

Region Stockholm planerar för en förlängning av Roslagsbanan till city, med ändstation T-Centralen. Den planerade förlängningen gör resan mellan kommunerna i nordost och centrala Stockholm snabbare och smidigare. Dessutom bedöms förlängningen minska trängseln på tunnelbanans Röda linje mellan T-Centralen och Tekniska högskolan. Målet är att kunna starta trafiken på den nya sträckningen år 2038.

Region Stockholm har även fått i uppdrag att bygga ut Stockholms tunnelbana med fem nya sträckor. En ny Gul linje etableras mellan Fridhemsplan och Älvsjö, Grön linje får en ny gren från Odenplan till Arenastaden, Blå linje förlängs från Kungsträdgården till Södermalm, Söderort och Nacka samt byggs ut mellan Akalla och Barkarby. Utbyggnaderna planeras att vara klara mellan 2027 och 2035.

Trafikförvaltningen genomför en fortsatt utredning för expressbussar, där bland annat en trafikeringsstudie för Linje I pågår. Linjen planeras för sträckan Tyresö – Gullmarsplan – City. Dessutom har fördjupad utredning om

[3] Stockholms stad, *Tegelbacken och Rödbodtorget omgestaltas,* hämtad 6 februari 2025, Tegelbacken och Rödbodtorget omgestaltas - Stockholms stad.

nattrafiken genomförts i syfte att utreda förutsättningarna för nattpendeltågstrafik samt se över övriga trafikslags nattrafik[4].

Under 2024 tog trafiknämnden i Region Stockholm beslut om att ingå i en avsiktsförklaring tillsammans med Lidingö stad och Stockholms stad i syfte att beskriva och tydliggöra den fortsatta, gemensamma partsviljan att arbeta för att möjliggöra en förlängning av Spårväg City till Ropsten samt sammankoppling med Lidingöbanan och gren till Loudden[5].

Parallellt med detaljplanen för Centralstaden bedriver Trafikverket en utredning som syftar till att besvara frågan hur en ombyggnation av Stockholms Centralstation och Tomteboda bangård bör se ut och hur den kan genomföras. Trafikverkets anläggningsförändringar behöver göras samtidigt som en eventuell överdäckning av spårområdet som föreslås i detaljplanen för Centralstaden. En första delrapport är färdig och ytterligare en delrapport kommer att lämnas av utredningen under våren 2025[6]. Förslag till åtgärder ska lämnas för övervägande inför kommande nationella plan.

1.1.3 Om uppdraget

Utifrån dessa ovan beskrivna planer finns ett behov av att partsgemensamt studera bytespunkten för att säkerställa en välfungerande helhet med en gemensam målbild. Trafikförvaltningen beslutade därför att genomföra en behovsanalys för bytespunkt City. I en behovsanalys ingår att samla intressenterna och fånga upp deras behov, definiera systemet i bytespunkten, formulera effektmål och ge rekommendation till fortsatt arbete.

1.2 Syfte och mål

Med utgångspunkt i den kommande utvecklingen av bytespunkten samt ett ökat resande ska behovsanalysen undersöka och beskriva bytespunktens behov, med syfte att i efterföljande faser långsiktigt säkerställa bytespunktens förutsättningar för utveckling och god resenärsmiljö.

Målet med behovsanalysen är att tillsammans med intressenterna samla och analysera behov, definiera systemet i bytespunkten, formulera effektmål, genomföra hållbarhetsbeskrivning samt rekommendera hur och om arbetet ska tas vidare i nästa fas i investeringsprocessen, åtgärdsvalsfasen.

---

[4] Trafikförvaltningen Region Stockholm, *Fördjupad utredning nattrafik,* TN 2023-0085, 2024
[5] Trafiknämnden Region Stockholm, *Sammanträde med trafiknämnden den 22 oktober 2024,* TN 2024-0001.
[6] Trafikverket, *Prioriterad utredning Stockholm C och Tomteboda bangård – Delrapport 1*, TRV 2023/41735, 2024.

1.3 Omfattning och avgränsningar

1.3.1 Systemet-i-fokus

Kollektivtrafiksystemet byggs upp av många delsystem, samtidigt som det är en del av andra större regionala och nationella system. En viktig del i behovsanalysen är att definiera och beskriva det avgränsade system som åtgärdsvalsprocessen initierats för att hitta en lösning för, dvs. ”systemet-i-fokus”. Definitionen används både i arbetet med att identifiera intressenter och behov, forma effektmål och för att föreslå fortsatt arbete.

De system som studeras inom ramen för stora strategiska åtgärdsvalprocesser är alltid komplexa och sällan enbart tekniska. De består ofta av både juridiska, organisatoriska, sociala och tekniska aspekter, som exempelvis av resenärsflöden, informationskanaler, entreprenörsavtal, spår, anläggningar osv. Genom att betrakta det som studeras som ett system (som i sin tur hänger ihop med andra system) och kartlägga relationer, roller, samberoenden och flöden mellan olika intressenter kan effekter av möjliga åtgärder förstås bättre.

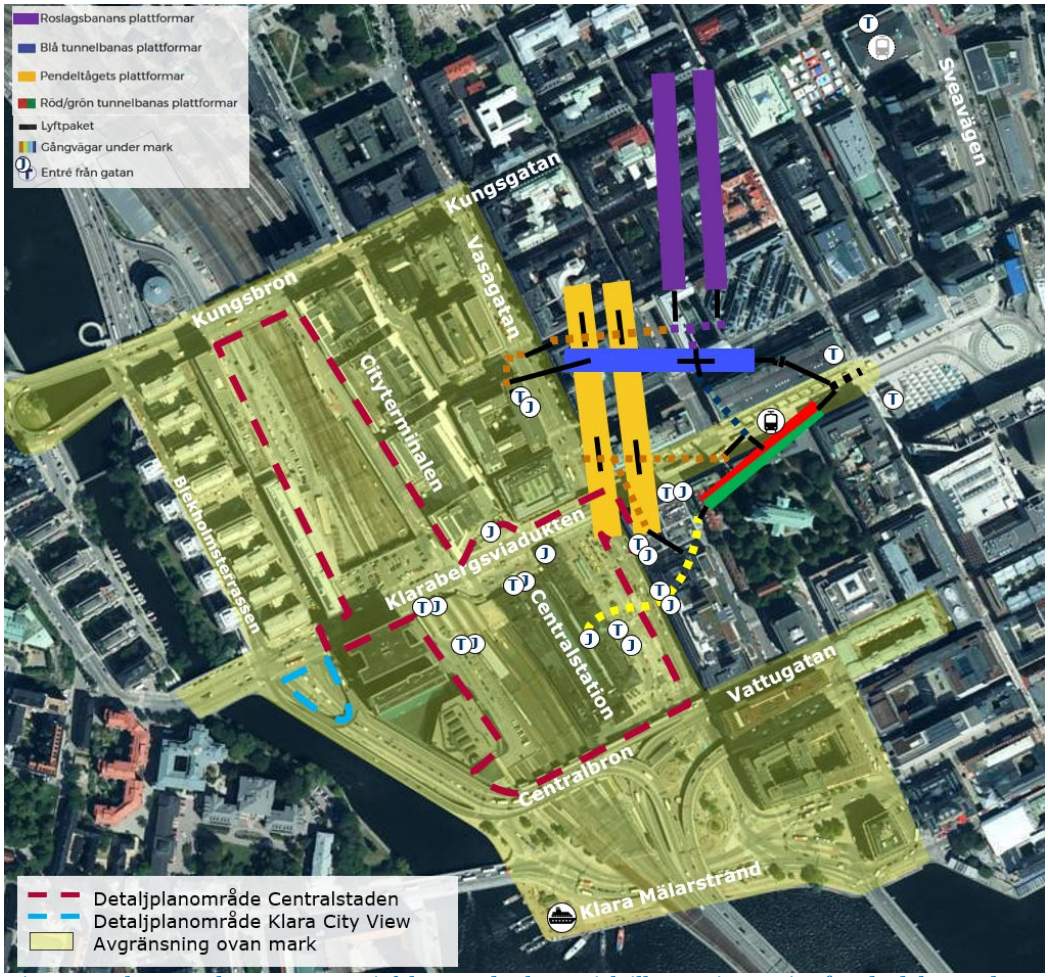
Nedan beskrivs det system som behovsanalysen identifierat som ”systemet-i-fokus”.

Systemet-i-fokus, och det som refereras till som bytespunkten i rapporten, beskrivs i Figur 5 nedan.

Ovan mark omfattas en geografiskt avgränsad del av city med tillhörande kollektivtrafiktrafikslag. Inom ramen för avgränsningen omfattar systemet även:

- entréer till spårbunden kollektivtrafik.
- busshållplatser och platser för reglering, paus och rast.
- angöring för sjötrafik.
- ytor och angöringsplatser för hämtning/ lämning, färdtjänst, varuleveranser och sophämtning.
- taxi- och cykeltrafik.
- ytor för resenärer och övriga som passerar eller befinner sig på platsen.

Under mark omfattar systemet-i-fokus även T-Centralen, station Stockholm City och Stockholms Centralstation med tillhörande anläggningar och gångförbindelser under mark.



Figur 5. Behovsanalysens system-i-fokus med schematisk illustration av ingående delar under mark.

Systemet omfattar inte eventuella behov som uppstår på andra geografiska platser på grund av förändringar inom avgränsningen.

Avgränsning i tid: systemet-i-fokus har studerats i ett 2050-perspektiv. Detta bygger på att trafikförvaltningens resandeprognos som gällde vid projektets start använde 2050 som prognosår, vilket också är det år som gäller för Region Stockholms Kollektivtrafikplan 2050 (bilaga 3).

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Trafik-och infrastrukturutveckling
Projekt tidiga skeden

RAPPORT
2025-09-22
Version 1

Ärende/Dok. id.
TN 2023-0505
Referens id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1.3.2 Centrala intressenter

Med intressent menas alla och allt som kan påverka (eller påverkas av) systemet-i-fokus för åtgärdsvalsprocessen (eller av själva åtgärdsvals- och investeringsprocessen). I behovsanalyser i stora strategiska åtgärdsvalsprocesser finns alltid ett stort antal intressenter.

Ur den stora mängden intressenter identifieras ett antal centrala intressenter vars behov ska analyseras närmare i behovsanalysfasen, i syfte att förstå effektmål och omfattning på åtgärdsvalsfasen. Analysen sker i dialog med intressenterna själva eller utifrån en tolkning av intressenternas behov via dess företrädare. De centrala intressenterna är också representerade på ett eller annat sätt i arbetet med att formulera effektmål.

Nedan redovisas de intressenter som bedömts som centrala för att förstå behoven i detta tidiga skede.

En intressentanalys har genomförts inom ramen för behovsanalysen. Utifrån detta har ett antal centrala intressenter identifierats. De centrala intressenternas behov har analyserats närmare i syfte att ta fram effektmål som stöd i en eventuell åtgärdsvalsfas. Analysen av behov har skett i dialog med intressenterna själva eller utifrån en tolkning av behov via företrädare. De centrala intressenterna och dess behov har också varit representerade i arbetet med att formulera effektmål. Nedan redovisas de intressenter som bedömts som centrala för att förstå behoven i detta tidiga skede.

- Region Stockholms trafikförvaltning
- Trafikverket
- Jernhusen
- Stockholms stad
- Resenärer
- Boende i närområdet
- Besökare av närområdet
- Verksamheter i närområdet
- Kommersiell kollektivtrafik
- Trafikutövare och trafikoperatörer
- Trafikförvaltningens riktlinjer (t.ex. RiTerm, RiPlan och riktlinje resenärsmiljö)
- Förvaltning för utbyggd tunnelbana, Region Stockholm
- Färdtjänsten
- Blåljusorganisationer

- Andra projekt och utredningar:
  - Trafikeringsstudie expressbusslinje I
  - Fördjupad utredning nattrafik
  - Roslagsbanan till city
  - Detaljplan Centralstaden
  - Detaljplan Klara City View
  - Utredning av Stockholm C och Tomteboda bangård
  - Avsiktsförklaring Spårväg Citys förlängning till Ropsten

1.4 Ledning och samverkan i processen

Behovsanalysen har letts av Region Stockholms trafikförvaltning, avdelning Strategisk utveckling, sektion Trafik- och infrastrukturutveckling (TIU). Arbetet har genomförts i nära samverkan med Stockholms stad, Jernhusen och Trafikverket. Trafikförvaltningen har utsett en intern sponsor som med stöd av en partsgemensam styrgrupp styrt arbetet inom behovsanalysen. En intern förankringsgrupp har utgjort ett beredande och förberedande forum inför styrgruppsmöten.

Projektets interna arbetsgrupp har bestått av projektledare från sektion TIU, samhällsplanerare, bytespunktsstrateg och resenärsmiljöstrateg.

Projektets externa arbetsgrupp har, utöver deltagare från den interna arbetsgruppen, även bestått av representation från Jernhusen, Trafikverket och Stockholms stads trafikkontor.

I projektet har även en intern expertkompetensgrupp etablerats, i syfte att vid behov stötta projektet med strategisk- och specialistkompetens.

1.5 Särskild säkerhetsbedömning (SSB)

En särskild säkerhetsbedömning genomfördes under våren 2023 (TNSH 2023–04-U/23) med slutsatsen att projektet inte bedöms omfattas av säkerhetsskydd i behovsanalysfasen. För mer information, kontakta den sektion inom trafikförvaltningen som lett behovsanalysen.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Trafik-och infrastrukturutveckling
Projekt tidiga skeden

RAPPORT
2025-09-22
Version 1

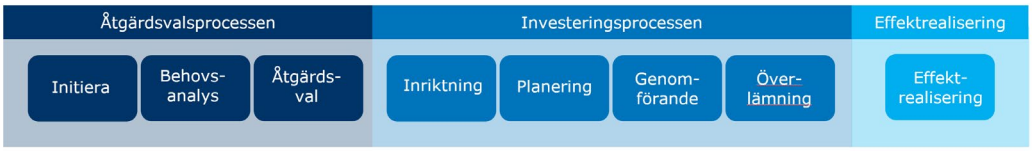
Ärende/Dok. id.
TN 2023-0505
Referens id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

DEL 2: RESULTAT

2 Rekommendation med förslag till fortsatt arbete

Behovsanalysen rekommenderar fortsatt samverkan i ett partsgemensamt forum. Sammankallade till detta forum föreslås vara Region Stockholm genom trafikförvaltningen. Behovsanalysen för bytespunkt City rekommenderas inte att gå vidare till nästa fas, åtgärdsval (se Figur 6), däremot rekommenderas trafikförvaltningen att ta vidare arbetet genom att dels utreda åtgärder för att minska trängsel i T-Centralen, dels möjligheteten för SL:s busstrafik att trafikera Cityterminalen. Behovsanalysen utgör dock ett underlag till framtida utredningar och prioriteringar inom Region Stockholms åtgärdsvals- och investeringsprocess.



Figur 6. Region Stockholms åtgärdsval- och investeringsprocess.

Samverkansforumet syftar till att möjliggöra fortsatt dialog för parterna, få information om pågående projektarbeten och beslut, lyfta frågeställningar samt möjliggöra förutsättningar för ett fortsatt arbete med att realisera de gemensamma effektmålen. Initiala frågeställningar som hittills identifierats för samverkansforumet är:

- optimeringar av bytesflöden i befintliga anläggningar
- enhetlig signaletik och nomenklatur i bytespunkten.
- störningshantering i bytespunkten.
- eventuell framtagning av indikatorer för effektmålen.

De initiala frågeställningarna behöver konkretiseras samt avgränsas ytterligare, exempelvis i fråga om vilka tidsperspektiv frågeställningarna ska omfatta. Över tid kan även nya frågeställningar uppkomma och tidigare identifierade frågeställningar kan komma ersättas eller anses minska i relevans. I det fortsatta arbetet behöver även identifiera en form för samverkan som är effektiv och som har ett helhetsperspektiv på bytespunktens behov. Formen för samverkansforumet och frågeställningarna kan utvecklas över tid i takt med att samverkansbehoven för bytespunkt City ändras.

Behovsanalysen har identifierat behov av en utredning kring möjligheteten för SL:s busstrafik att trafikera Cityterminalen. Utredningen behöver omfatta aspekter såsom kapacitet och lämplighet för trafikering, ekonomiska

konsekvenser, trygghet och resenärsperspektiv. Utredningen bör resultera i att trafikförvaltningen fattar ett strategiskt och principiellt beslut om SL:s trafikering på Terminalslingan och i Cityterminalen. Detta går i linje med trafikförvaltningens rekommendation från genomförd utredning för nattrafik som betonar behovet av fortsatt arbete som särskilt belyser möjligheten att helt eller delvis nyttja Cityterminalen som bytespunkt för nattrafiken[7].

Behovet av minskad trängsel i T-Centralen behöver utredas vidare inom trafikförvaltningen, både med avseende på möjliga åtgärder och i syfte att bättre förstå dess systempåverkan. Det finns bland annat behov av att utreda påverkan av/på resenärsflödet i relation till plattformsbarriärer, framtida turtäthet och optimeringar av lyftpaket samt gångförbindelser.

2.1 Syfte och mål för fortsatt arbete

Det är viktigt att projekt och intressenter fortsätter att arbeta för en god helhet i bytespunkten i syfte att spara både tid och resurser. De gemensamma effektmålen ska vara vägledande för parterna i planeringen och det fortsatta utvecklingsarbetet gällande bytespunkt City.

Ett mål för fortsatt samverkan har tagits fram och förankrats i styrgruppen (2025-05-23). Följande formulering för samverkansmål föreslås:

Samverkan om bytespunkt City ska möjliggöra goda och långsiktiga relationer, skapa god kännedom om parternas projekt och beslut, samt skapa förutsättningar för fortsatt arbete med att realisera de gemensamma effektmålen.

2.2 Budget för nästa fas

Ingen budget föreslås för nästa fas då inget nytt projekt enligt åtgärdsvals- och investeringsprocessen startas upp. Budgetbehov för de rekommenderade utredningarna bedöms inom arbetet för verksamhetsplanering gällande år 2026. Timmar för samverkan behövs fortsatt inom linjeverksamhet och i de pågående projekten. Respektive part står för sina egna kostnader under fortsatt samverkan.

2.3 Tidplan för nästa fas

Ingen tidplan föreslås då inget nytt projekt föreslås startas enligt Region Stockholms åtgärdsvals- och investeringsprocess. Samverkan mellan parterna behöver ske löpande. Tidplaner för de rekommenderade utredningarna tas fram inom arbetet för verksamhetsplanering gällande år 2026.

---

[7] Trafikförvaltningen Region Stockholm, *Fördjupad utredning nattrafik,* TN 2023-0085, 2024.

2.4 Säkerhet i kommande faser

Ej aktuellt då inget nytt projekt föreslås startas enligt Region Stockholms åtgärdsvals- och investeringsprocess. För de rekommenderade utredningarna behöver säkerhetsaspekten bedömas i respektive utredning.

2.5 Risker

Risker förknippade med att avbryta åtgärdsvalsprocessen:

- risk för att helheten förbises då projekt, detaljplaner och andra utvecklingsinitiativ hanteras i separata processer.
- risk för att effektmålen inte nås.
- risk för att det blir kostsamt och tar längre tid totalt sett att bedriva projekt, detaljplaner och andra utvecklingsinitiativ utan effektiv samverkan och fokus på helheten.

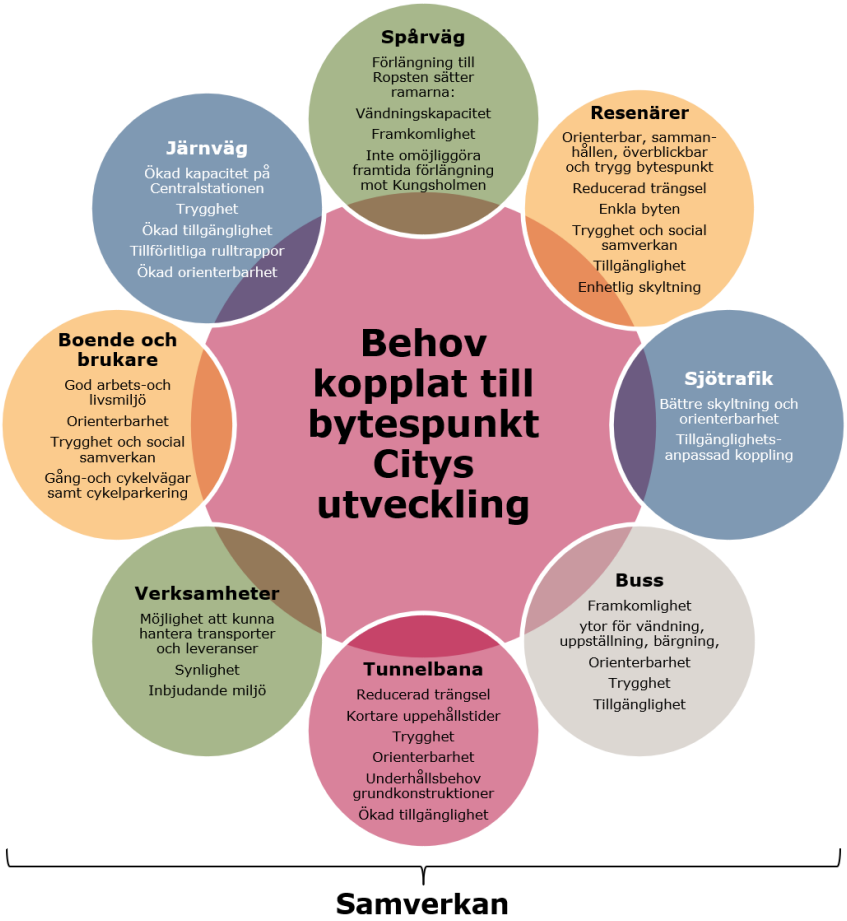
Dessa risker fångas upp och reduceras genom det samverkansforum som parterna är överens om ska ta vid efter avslutad behovsanalys.

3 Intressentbehov

En central del i behovsanalysen är att förstå intressenters behov kopplat till systemet-i-fokus. Behov kan uppstå både i relation till nuläget och till den situation som förväntas i systemet om ingen åtgärd vidtas. Behoven formuleras i dialog med centrala intressenter eller med företrädare för intressentens perspektiv.

I arbetet med att analysera intressenternas behov nås en fördjupad förståelse för systemet och den funktion det fyller för olika intressenter. I detta kapitel beskrivs systemet ur de centrala intressenternas perspektiv. Systemet beskrivs så som det fungerar idag, så som det väntas utvecklas om ingen åtgärd vidtas och vilka behov intressenter önskar att en eventuell åtgärd ska tillgodose.

I behovsanalysen har behov identifierats genom inläsning av underlag, workshops, intervjuer och arbetsgruppsmöten. Den samlade behovsbilden har således skapats genom inspel från centrala intressenter och utgör ett medskick till pågående samt planerade projekt och utredningar. I Figur 7 presenteras en sammanfattande illustration av de behov som samlats in, där samverkan utgör en grund för omhändertagandet av de framtida behoven. Innebörden av begreppet behov kan variera, vilket betyder att ett behov för en intressent kan vara ett önskemål för en annan, eller ett specifikt krav för en ytterligare intressent. Innebörden av begreppet behov har inte problematiserats inom projektet, utan alla identifierade intressentbehov beskrivs i rapporten i termer av behov.



Figur 7. Sammanfattande bild av behov kopplat till bytespunkt Citys utveckling.

3.1 Beskrivning av nuläget för bytespunkt City och framtida behov

Bytespunkt City utgör en strategisk del i kollektivtrafikförsörjningen av regionen, genom att distribuera resenärerna i olika kollektivtrafiksystem med resor till centrala Stockholm och övriga delar av regionen. Bytespunkten utgör även en strategisk del för resande till andra regioner i landet och även internationellt via fjärr- och regionaltågen. Bytespunkten är belägen mitt i Stockholms innerstad, en central plats som inte bara är en viktig knutpunkt för resande utan också en betydande målpunkt i sig. Här finns ett rikt utbud av handel, kultur och besöksmål, inklusive Sveriges nationalscener. City spelar en avgörande roll för stockholmarnas vardag och för stadens turistnäring, samtidigt som det även är en arena för manifestationer och evenemang. City attraherar inte bara stockholmare och internationella besökare utan är

även en eftertraktad plats för nationella och internationella företagsetableringar.

Figur 8. Bytespunkt City idag med ett urval av platser och målpunkter.

Bytespunkt City omfattas av flera riksintressen. Riksintressen gäller geografiska områden som har utpekats därför att de innehåller nationellt viktiga värden och kvaliteter. Bytespunkt City berörs bland annat av riksintresseområdet kommunikationer, där vägar och järnvägar ingår. I Figur 9 är vägar och järnväg som är av riksintresse i bytespunkten markerade. Bytespunkten ingår även i det riksintresseklassade kulturmiljöområdet för Stockholms innerstad med Djurgården (AB 115), vilket understryker dess nationellt viktiga kulturhistoriska värden[8].

[8] Stockholms stad Stadsbyggnadskontoret, *Översiktsplan- Riksintressen enligt miljöbalken*, 2018.

Figur 9. Vägar och järnväg som är av riksintresse i området[9]. I figuren är vägar markerat i brunt och järnväg i orange.

3.1.1 SL:s busstrafik i bytespunkten

I bytespunkt City har busstrafiken olika roller och funktioner. En funktion är att avlasta de större bussterminalerna utanför city, exempelvis Gullmarsplan, när det gäller att mata resenärer till tunnelbana och regional trafik in- och ut från kranskommuner. Busstrafiken fungerar även som ett smidigt alternativ för de resenärer som har city som målpunkt eller ska fortsätta sin resa med regional- och fjärrtåg från Stockholms Centralstation.

Bytespunktens busshållplatser är utspridda över ett stort område, vilket genererar längre bytestider för resenärer och bidrar till upplevelsen av otrygghet nattetid samt att bytespunkten kan upplevas svårorienterad. Ett tydligt exempel är Vattugatan, där bussar mot Tyresö och Haninge avgår. Förutom att hållplatsen är svårorienterad, har det även identifierats brister ur ett tillgänglighetsperspektiv. Det finns varken hiss eller rulltrappor från Vasagatan till Vattugatan vilket innebär att resenärer som inte kan nyttja trappor behöver ta större omvägar. Under rusningstrafik avgår bussarna tätt, vilket leder till bussköer då hållplatsen har ont om utrymme ur ett trafikperspektiv. Stockholm

[9] Trafikverket, *Trafikverkets beslutade riksintressen- Geografisk information,* hämtad 20 februari 2025, *Riksintressen*.

stad har genomfört åtgärder i syfte att förbättra resenärsmiljön vid hållplatsen, bland annat genom att bredda gångbanan.

Att hållplatserna är utspridda beror bland annat på busstrafikens främsta utmaning i bytespunkten: framkomlighet och tillgänglig yta. Ur ett bussperspektiv utgör Centralbron den främsta flaskhalsen i bytespunkten. Det beror på att Centralbron samt nord–syd-axeln söderut mot Gubbängsmotet är högt trafikerade och delvis saknar reserverade busskörfält, vilket medför framkomlighetsproblem för busstrafiken.

På natten har busstrafiken flera utmaningar, där trygghet och säkerhet är centrala aspekter. Dessutom finns det ett behov av tillgängliga och tydligt definierade regleringsplatser. För närvarande stannar vissa bussar för tidsreglering på olika platser där det finns ledigt utrymme, vilket kan resultera i att bussarna ibland måste tomköra till Tomteboda bussdepå på grund av brist på lämpliga platser.

I ett framtida perspektiv för bytespunkt Citys långsiktiga utveckling är det viktigt att säkerställa utrymme för bussarnas vändning, bärgning och uppställning samt hållplatser för av- och påstigning. En strategisk planering, i samverkan mellan trafikförvaltningen och Stockholms stad, av vilka sträckor och gator som ska trafikeras samt deras specifika funktioner är avgörande för att skapa en hållbar och effektiv transportinfrastruktur. Förutom att säkerställa tillgänglighet för resenärer är framkomligheten också en utmaning som genererar ekonomiska och miljömässiga konsekvenser. Busstrafikens olika kategorier som nattrafik, stomtrafik och innerstadstrafik behöver tas hänsyn till i planeringen av en framtida bytespunkt och framkomlighet behöver säkerställas under alla faser av bygg- och infrastrukturprojekt, även under den faktiska byggfasen.

Eventuellt införande av fler miljözoner i city kan påverka framkomligheten för busstrafiken, där elektrifiering av flottan är en lösning. Dock är broars och vägars bärighet en viktig faktor då batteribussar generellt är tyngre än bränsledrivna bussar. En omställning till elektrifiering kräver även ändamålsenlig laddningsinfrastruktur och yta för laddning, särskilt för vändande linjer.

3.1.2 Cityterminalen

Cityterminalen är Sveriges största bussterminal, vilken ägs och förvaltas av Jernhusen. Från terminalen och dess tillhörande bussgata, kallad Terminalslingan, avgår direktbussar till Nacka och Värmdö, nattbussar till destinationer inom Stockholms län och Uppsala, kommersiell trafik som flyg-,

båt- och fjärrbussar samt chartertrafik. Terminalen fungerar även som ersättningshållplats vid störningar i regional- och fjärrtågtrafiken.

Terminalen trafikeras av totalt drygt 500 avgångar och ankomster varje dag, varav SL:s bussar har omkring 200 avstigande resenärer på Terminalslingan per maxtimme. Terminalens hållplatser är placerade både längs Terminalslingan och i terminalbyggnaden, som är uppdelad på två plan. Totalt finns 20 avgångshållplatser, så kallade gater, samt reglerplatser både inomhus och utomhus. Trots möjligheten till viss tidsreglering är platsbristen påtaglig i rusningstrafik, vilket innebär att många bussar då tvingas vänta på sin nästa avgångstid på allmän gatumark i närheten.

En begränsad fri höjd på vissa delar av Terminalslingan och i terminalbyggnaden innebär att endast bussar under 3,9 meter tillåts trafikera hela terminalen obehindrat. Detta begränsar användningen av dubbeldäckare, som endast kan köra på Terminalslingans västra sida och ej heller kan använda den inre bussgatan i terminalbyggnaden.

För gående runt Terminalslingan är tillgängligheten och orienterbarheten bristfällig. Entrén vid Klarabergsviaduktens södra ände är svår att hitta och delvis skymd av parkerade bilar. Vid Kungsbron i norr saknas gångbana på västra sidan av Terminalslingan, och den östra gångbanan är tidvis svårframkomlig på grund av resenärer som stiger av och på bussar. Detta försvårar möjligheten att orientera sig och lokalisera terminalens huvudentré. Området invid terminalen upplevs ofta som ödsligt och otryggt, vilket förstärks av dess slutna fasad och bristen på sociala ytor eller tydliga gångstråk. Även under Klarabergsviadukten, vid den norra delen mot Centralplan, identifieras brister då platsen upplevs som mörk, otrygg och är utsatt för oönskade aktiviteter. I Cityterminalen förekommer det även att personer nyttjar platsen som ett permanent uppehåll. Jernhusen har ett kontinuerligt arbete kring aspekten.

3.1.3 Klara Mälarstrand

I bytespunkten angör sjötrafiken vid Klara Mälarstrand. Trafikförvaltningen trafikerar endast linje 89 mellan Klara Mälarstrand och Tappström med uppskattningsvis 140 000 resenärer per år. Den primära funktionen för sjötrafiken vid denna punkt är att transportera resenärer till och från city med omnejd.

Även om det för närvarande inte finns några större kända brister vad gäller sjötrafiken vid bytespunkten, är det klart att förbättringar kan göras. Ur ett tillgänglighetsperspektiv behöver tydligare skyltning utredas för att underlätta orientering för resenärer. I dagsläget saknas tydlig väganvisning i

Centralstationen och T-Centralen för var pendelbåtarna är lokaliserade i bytespunkten. Tydlig skyltning till Klara Mälarstrand är särskilt viktigt vid ett scenario där ett eller flera alternativa trafikslag är ur funktion och resenärer behöver hitta alternativa rutter.

Sjötrafikens behov och roll vid bytespunkten förväntas inte genomgå några större förändringar fram till år 2050, men förhoppningen är att öka resandegraden då det för närvarande är få resande på linjen. Trafikförvaltningen genomför en utredning om en anläggningsplats för pendelbåtar i Gamla stan, med potential att generera kortare och smidigare byten till andra trafikslag vid fortsatt resande. Detta skulle kunna resultera i att angöringsplatsen vid Klara Mälarstrand blir mindre relevant.

Region Stockholm, genom trafikförvaltningen, har lanserat sin första elektriska bärplansfärja via ett pilotprojekt som genomförs under 2024–2025. Om sträckan Ekerö-City trafikeras av bärplansbåtar i framtiden kommer restiden att halveras från 60-70 minuter till 35 minuter, vilket förhoppningsvis lockar fler resenärer från Ekerö att välja båttrafiken som ett bekvämt och effektivt alternativ till tunnelbana och buss. Vid angöringsplatsen finns det för närvarande inga väderskydd för resenärer, vilket kan bli aktuellt att implementera vid ett ökat resenärsflöde för att säkerställa resenärernas komfort och trivsel.

3.1.4 Stockholms Centralstation

Stockholms Centralstation är en viktig plats för många resenärer i Stockholm. I dagsläget finns det ett stort behov av ombyggnad av stationen, Tomteboda bangård och spåren däremellan, för att skapa ett väl fungerande nav för den nationella tågtrafiken och för regionaltåg i östra Mellansverige.

En utredning av Stockholms Centralstation och Tomteboda bangård pågår med syftet att möta det ökade resandet inom den nationella tågtrafiken. De brister som identifieras är bland annat att kapaciteten för vändning, korttidsuppställning och service av persontåg är bristfällig nära stationen. Dessutom är stationens anslutningsspår och växelzoner inte anpassade för dagens behov vilket minskar kapaciteten. Plattformarna är även för korta vilket hindrar trafiken med längre och kapacitetsstarka tåg. Bland de åtgärder som identifierats i utredningen ingår bland annat en utbyggnad i form av längre och bredare plattformar på Stockholms Centralstation för att hantera det ökade resenärsflödet. De längre plattformarna möjliggör trafikering med ett längre tåg (400 meter) eller att två kortare tåg (á 216 meter) stannar vid en plattform samtidigt. Förutom att plattformarna i sin nuvarande utformning är för korta är de även för smala för mängden resenärer, vilket i kombination med nuvarande

utformning och placering av trappor samt hissar förvärrar effekten av trängsel. Förbindelserna till plattformarna är i flera fall trånga och antalet hissar och rulltrappor för få. Trängseln på plattformarna är en brist ur ett resenärsmiljö- och säkerhetsperspektiv då det ökar risken för olyckor. Centralstationens utformning upplevs även svårorienterad för sällanresenärer.

Resenärsgången Gula gången som förbinder plattformarna vid spår 11–19 med stationens nedre hall har identifierats som bristande ur ett resenärsmiljöperspektiv. Trafikverket och Jernhusen bedriver ett samordnat arbete gällande tillgänglighet i syfte att säkerställa uppfyllande av gällande riktlinjer och lagkrav. Som resenär upplevs även skillnader mellan miljöerna i gångförbindelsen mellan Centralstationen och T-Centralen, Centralstationen samt Gula gången vilket kan bero på att miljöerna förvaltas av olika aktörer. I Trafikverkets planer för ombyggnation av Centralstationen ingår att tillskapa en ny gångförbindelse som kommer ligga norr om den Gula gången, under Klarabergsviadukten. Detta innebär att tyngdpunkten för bytespunkten och förbindelserna till tågen kommer att förskjutas norrut.

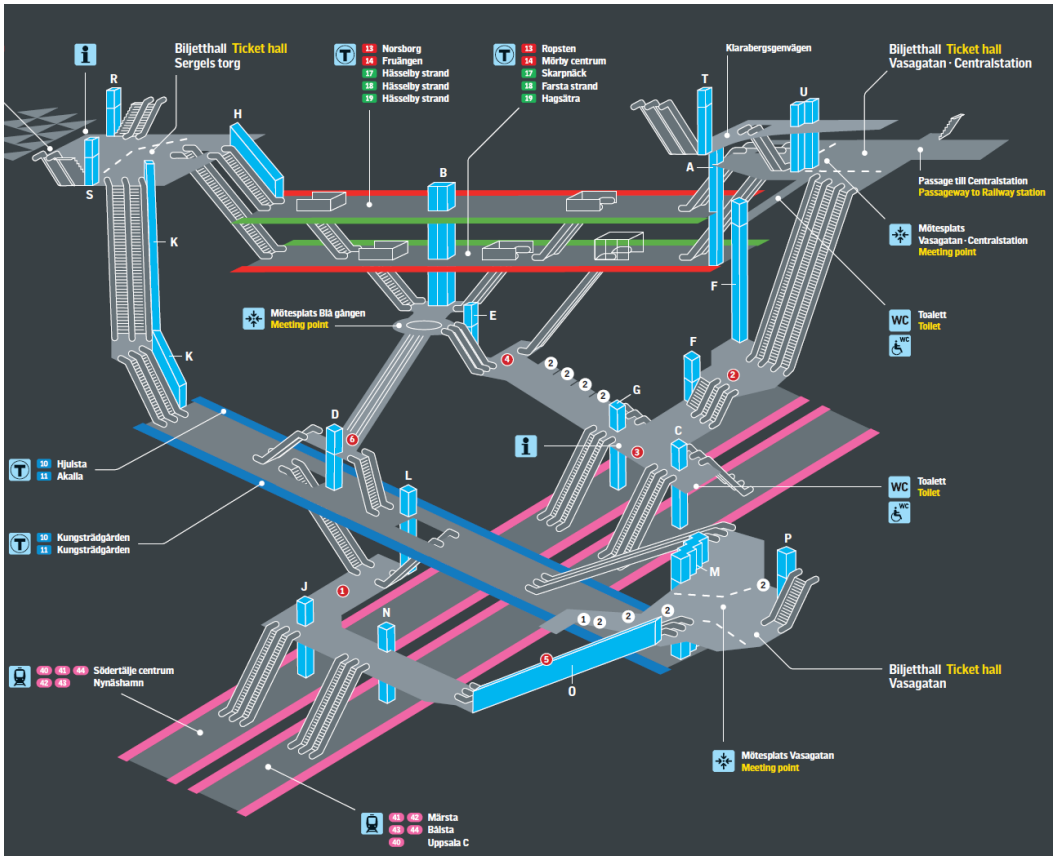
Det finns en tydligt identifierad utmaning gällande fritaxiverksamheten vid Klarabergsviadukten där denna typ av verksamhet skapar trängsel för övrig trafik och inger en otrygghetskänsla för resenärer. Friåkarna tar oftast högre priser än taxibolagen med trafikeringstillstånd, riktar särskilt in sig på turister och kan vara svåra att urskilja för resenärer.

Trafikverket samt Jernhusen har ett kontinuerligt arbete kring trygghet och har genomfört insatser på Centralstationen för att hantera oönskade aktiviteter såsom pantsamling och permanenta uppehåll, men stationens omfattande yta skapar behov av fortsatta och förstärkta insatser.

3.1.5 T-Centralen och tunnelbanetrafiken i bytespunkten

Huvudsyftet med tunnelbanesystemet vid bytespunkten är att effektivt fördela resenärer mellan olika transportsystem och tunnelbanelinjer. Under ett vardagsdygn har tunnelbanestationen T-Centralen 157 000 påstigande, där de flesta byten sker mellan tunnelbanelinjerna samt mellan tunnelbanan och pendeltågen[10].

[10] Enligt trafikförvaltningens statistik från år 2023.



Figur 10. Orienteringskarta T-Centralen/ station Stockholm City.

Ur ett resenärsperspektiv har stationen flera brister, framför allt trängseln på plattformarna och i lyftpaketen. En gångflödesanalys genomförd under 2023 visar på att det i nuläget finns platser inom T-Centralen där det uppstår trängsel, exempelvis Röd/Grön linjes nedre plattform, mötesplats Blå gången samt vid lyftpaket på Blå plattform till Sergels torg. Trängseln uppstår främst på grund av resenärsflöden som ankommer stötvis vilket innebär att kapaciteten vid exempelvis rulltrappor stundtals överskrids. På plattformar uppstår trängsel i samband med att tåg ankommer och för att på- samt avstigande resenärer har korsande rörelser.

Trängseln leder till ökad otrygghet, längre bytestider och längre uppehållstider för på- och avstigning på plattformarna. Om plattformarna inte töms innan nästa tåg anländer, riskerar systemet att överbelastas och förseningar sprider sig i systemet vilket påverkar resenärer även vid andra stationer. De längre uppehållstiderna påverkar dimensioneringen av systemet och riskerar att begränsa möjligheten till en robust trafik med hög turtäthet. För Röda linjen

planeras en utökad turtäthet från dagens 24 till 27 tåg i timmen år 2030. Region Stockholms Kollektivtrafikplan (se Bilaga 3) pekar på behov av en ytterligare utökning till 30 turer tåg/h genom centrala snittet. Samtidigt som trängsel på plattformen riskerar påverka turtätheten, kan en hög turtäthet också bidra till en minskad trängseln på plattformen. Detta är komplexa samband som inte utretts inom ramen för denna behovsanalys. Blå linje begränsas i dagsläget av sin nuvarande vändstation vid Kungsträdgården, vilket reducerar kapaciteten.

Ur ett tillgänglighetsperspektiv identifieras även brister kopplat till hissar i T-Centralen. Det saknas hissar på den nedre plattformen för Röd/Grön linje vid änden mot Sergels torg, dessutom saknas det tillräckligt utrymme vid hissarna för flödet av avstigande och påstigande på båda plattformarna för Röd/Grön linje vid ändarna mot Stockholms Centralstation och Vasagatan. Det bristande utrymmet resulterar i att hissarna ibland hinner lämna plattformen utan att resenärerna har hunnit stiga på. Förutom utrymmet på plattformen upplevs även hisskorgen trång och omloppstiden längre än önskat.

Blå linjens plattformar har en längd på 180 meter, dock trafikeras linjen av tåg med en maximal längd på 140 meter vilket stundtals resulterar i låga resenärsflöden mot uppgången till Vasagatan och att entrén på markplan upplevs otrygg. Entrén drabbas ofta av oönskade aktiviteter då platsen är överdimensionerad för dagens resenärsflöde till och från Vasagatan, särskilt nattetid.

T-Centralen brister även i orienterbarhet då stationen upplevs svår att hitta i för sällanresenärer, turister och andra som inte är bekanta med stationen, samt för resenärer med funktionsnedsättning, barn och äldre.

I ett framtida perspektiv bedöms tunnelbanan fortsatt vara ett av de främsta trafikslagen i bytespunkten sett till resenärsmängder. Därför är avlastning av T-Centralen och linjer med hög trängsel en viktig aspekt i utvecklingen. Blå linjens utbyggnad till Barkarby, Nacka och Söderort tillför en viss avlastning på Grön linje, men kan komma att förstärka effekten av trängsel i lyftpaket och gångförbindelser mellan Blå plattform och övriga linjer. Roslagsbanans förlängning bedöms generera en avlastande effekt på tunnelbanans Röda linje, men kan komma att förvärra effekten av trängsel på lyftpaket och i gångförbindelser till och från Blå linje.

Trafikförvaltningen har inom ramen för behovsanalysen uppdaterat tidigare genomförd gångflödesanalys av T-Centralen. Uppdateringen baseras på trafikförvaltningens senaste resenärsprognos för år 2045. I den tillhörande modellen av T-centralen har utformningen justerats avseende Roslagsbanans planerade anläggningar, i enlighet med beslut inom projektet Roslagsbanan till

City. Analysen inkluderar även resenärsflöden som uppstår till följd av en planerad förlängning av Spårväg City till Ropsten. Enligt simuleringen för år 2045 väntas Blå gången mellan Blå och Röd/Grön linje uppvisa trängsel, liksom den västra delen av nedre plattformarna för Röd/Grön linje. Vid flera lyftpaket uppstår köbildning när passagerare väntar på hissar, rulltrappor eller trappor – särskilt mellan Blå linjen och Blå gången, i rulltrapporna från Sergels Torg till Blå linjens plattformar, mellan olika nivåer av Röd/Grön linje samt vid övergångar till Roslagsbanan. Trängseln i rulltrappan från Sergels Torg uppskattas till en hög nivå och är konstant genom hela modellperioden, även om läget förbättrats jämfört med tidigare simulering. Övriga trängselområden är tillfälliga och orsakas ofta av samtidiga ankomster av passagerare, vilket tillfälligt överskrider kapaciteten. I bilaga 6 återfinns den uppdaterade gångflödesanalysen av T-Centralen i sin helhet.

Under 2025 utför trafikförvaltningen ett uppdrag att ta fram en plan för införande av plattformsbarriärer, ett skydd mellan spår och plattform, i kollektivtrafiken. Arbetet ska bland annat redogöra för vilka stationer i kollektivtrafiksystemet som är mest prioriterade för införande av plattformsbarriärer, där T-Centralen kan komma att ingå.

De framtida ökade resenärsvolymerna på Blå linje medför en förskjutning av tyngdpunkten i resandeflödena norrut inom kollektivtrafiksystemet. Även Roslagsbanans framtida anslutning till centrala Stockholm bidrar till denna utveckling. I dagsläget kräver förflyttning från Blå linje till Centralstationen att resenärer passerar via den Röda/Gröna plattformen och Suckarnas gång, eller genom biljetthallen vid Vasagatan/Bryggargatan/Vasaplan, för att därefter ta sig ovan mark längs Vasagatan. Ett alternativt flöde sker via Arlanda Express perrong. De ökade resenärsströmmarna från både Blå linje och Roslagsbanan kommer att leda till att en ännu större andel resenärer behöver genomföra detta byte. Detta ställer högre krav på både utformning och kapacitet i berörda biljetthallar samt på Vasagatans förmåga att hantera den ökade belastningen. Det är även önskvärt att bytet i möjligaste mån kan ske så smidigt och väderskyddat som möjligt.

I sammanhanget bör också hänsyn tas till att den nya gångförbindelsen i Centralstationens planerade ombyggnation, kan komma att förlänga bytestiden för underjordiska byten från T-Centralens norra delar – även om detta ännu inte har utretts närmare.

Det finns även ett framtida underhållsbehov i T-Centralens konstruktioner som behöver åtgärdas på sikt. Anläggningen delar grundläggning med andra aktörer

på vissa platser och behov av mer effektiva stomljudsbegränsande åtgärder har identifierats.

3.1.6 Pendeltågstrafik och station Stockholm City

Pendeltågstrafiken har en roll som radiell stomtrafik i regionens kollektivtrafiksystem och ska utgöra ett pålitligt trafikslag med hög kapacitet för de längre resorna i storstadsområdet. Pendeltåget omfattar cirka 15 procent av det totala antalet resenärer och hanterar de långa reseavstånd som saknar reella kollektivtrafikalternativ. Prioriterade egenskaper är kapacitet, robusthet, kort restid och bra bytespunkter med hög orienterbarhet för säkra, trygga och snabba byten mellan olika trafikslag och till ersättningstrafik.

Station Stockholm City är en viktig mål- och bytespunkt i systemet. Som bytespunkt finns koppling mellan pendeltåg och övrig järnvägstrafik, tunnelbana, buss, spårväg, sjötrafik och i framtiden även Roslagsbanan. Den främsta utmaningen för stationen är dess rulltrappor som togs i drift juli 2017. Rulltrapporna har sedan start drabbats av allvarliga haverier samt återkommande stillestånd på grund av stoppande fel.

Under 2024 genomförde trafikförvaltningen ett åtgärdsval gällande rulltrapporna i Citybanan med stationerna Stockholm City och Stockholm Odenplan[11]. Åtgärdsvalets rekommenderade alternativ innebär att ett utbyte av samtliga rulltrappor genomförs så snart som möjligt och med en planering som innebär att samtliga rulltrappor är utbytta innan de uppnått den bedömda designlivslängden. Utöver rulltrapporna är även delar av resenärsmiljöer och teknikutrymmen i station Stockholm City drabbat av vattenläckage från berg och gata. En utredning pågår inom trafikförvaltningen för att kartlägga situationen samt ta fram en handlingsplan.

Ur ett framtida perspektiv bedöms pendeltåget behålla sin roll och funktion i bytespunkten. Enligt Kollektivtrafikplan 2050 har pendeltågstrafiken fått bättre förutsättningar sedan Citybanan och de nya stationerna Stockholm City samt Stockholm Odenplan öppnade. Samtidigt beräknas efterfrågan på resor med pendeltåg öka med cirka 50 procent till år 2050 enligt Kollektivtrafikplan 2050, vilket innebär att på vissa sträckor kommer efterfrågan att överskrida den praktiska kapaciteten. Detta gäller framför allt sträckorna från Älvsjö, Spånga och Sollentuna samt många turer från Uppsala mot Stockholm under förmiddagens maxtimme. Dessutom är restiderna med pendeltåg från de yttre

[11] Trafikförvaltningen Region Stockholm, *Rapport Åtgärdsval – Citybanans Rulltrappor*, TN 2023-0493, 2024.

delarna av systemet är på vissa håll för långa för att kunna konkurrera effektivt med biltrafiken.

Trafikförvaltningen identifierar Stockholms Centralstation som en möjlig framtida ersättningsstation för pendeltågstrafiken, vilket inte är möjligt i dagsläget på grund av skillnad i plattformshöjderna. Denna möjlighet behöver dock utredas vidare och i sådant fall beaktas vid den planerade ombyggnationen av plattformarna vid Centralstationen.

3.1.7 Spårväg City

Idag är huvudsyftet med Spårväg City att transportera resenärer till och från Djurgården, där turister utgör en betydande del av passagerarna under sommarmånaderna. Spårvägen består av en linje (linje 7) som sträcker sig mellan T-Centralen och Waldemarsudde i Stockholms innerstad. Flera stora besöksmål finns utmed linjen, som Nordiska museet, Junibacken, ABBA-museet, Gröna Lund och Skansen. Trafiken körs idag med 30-meters fordon och en turtäthet på 6 eller 8 minuter. Under år 2024 hade Spårväg City i genomsnitt 6 600 påstigande per vardag.

De främsta utmaningarna för spårvägen är lokaliserade längre ut på linjen, särskilt gällande framkomlighet på Strandvägen. Men en utmaning som även berör bytespunkt City är att spårvägen delar hållplatser med busstrafiken längs hela linjen. Den gemensamma användningen av hållplatslägen medför en ökad sårbarhet i systemet, eftersom störningar i busstrafiken kan orsaka förseningar även för spårvagnarna, och omvänt. Bussarna har dock en viss flexibilitet genom möjligheten att köra om, till skillnad från spårvagnarna som är mer bundna till sina spår.

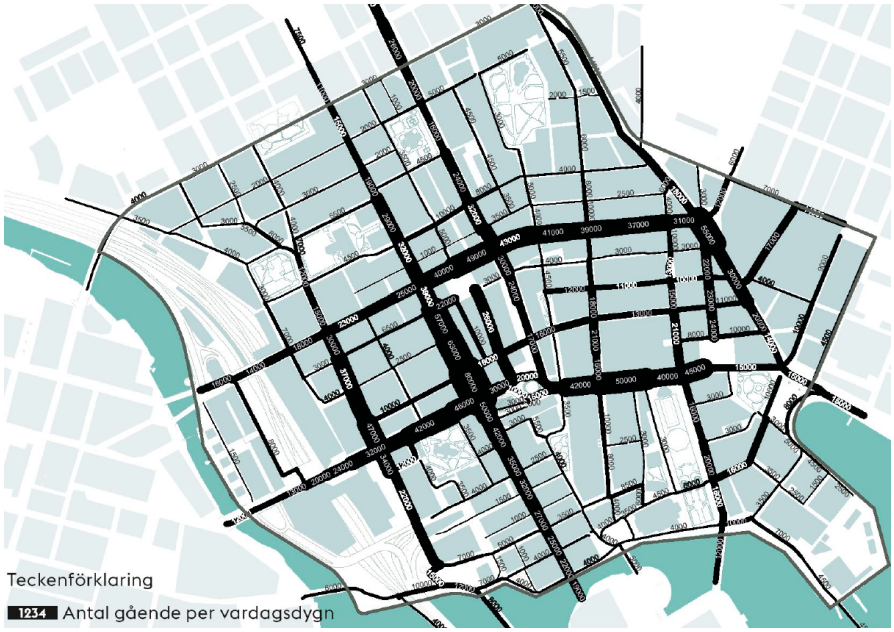
En avsiktsförklaring gällande Spårväg Citys förlängning till Ropsten, sammankoppling med Lidingöbanan och gren till Loudden har godkänts i aktuella politiska instanser för Region Stockholm, Lidingö stad samt Stockholms stad. Trafikeringsupplägget för en sådan förlängning är ännu inte beslutad och turtäthet kommer att behandlas i planerat kommande arbete med spårvägen, men det förslag som ligger till grund för de senaste utgifts-och nyttoberäkningarna utgår från ett utbyggt system bestående av fyra linjer med en turtäthet på 10 minuter för varje linje, vilket innebär 2,5 minuters-trafik i en riktning vid T-centralen. Detta skulle resultera i att Spårväg City får en ny roll som radiell stomlinje in till city från Lidingö, med eventuellt tillkommande behov såsom ökad vändkapacitet, egna körfält och signalprioritering. En förlängning mot Kungsholmen är i dagsläget inte aktuellt, men bytespunktens utveckling bör inte omöjliggöra en sådan förlängning.

Trafikförvaltningen genomförde under hösten 2024 och våren 2025 en gångflödesanalys för delar av Klarabergsgatan (se bilaga 4) i syfte att analysera och jämföra uppskattade gångflöden i dag, år 2045 utan en förlängning av Spårväg City till Ropsten samt år 2045 med en förlängning av Spårväg City till Ropsten. I analysen baseras dagens gångflöden bland annat på mätningar som genomfördes 2022 av föreningen City i Samverkan på utvalda platser längs Klarabergsgatan. Eftersom mätningarna har utförts antingen på den norra eller södra sidan av Klarabergsgatan och Klarabergsviadukten, har antaganden gjorts om att gångflödena är likvärdiga på den motsatta sidan. Detta innebär att det finns en viss osäkerhet i analysens underlag. Resultatet från analysen visar på att gångtrafikflödet kommer att öka på Klarabergsgatan i båda scenarierna år 2045. I scenariot med Spårväg Citys förlängning prognostiseras risk för trängsel på sträckan närmast Sergels torg.

Figur 11. Antalet gångtrafikanter under eftermiddagens maxtimme i nuläget samt 2045 med en förlängning av Spårväg City till Ropsten.

3.1.8 *Gång-och cykelkopplingar*

Den nuvarande gatustrukturen i Stockholms city koncentrerar fotgängartrafiken till ett fåtal större stråk som förbinder centrala målpunkter, såsom tunnelbaneentréer, butiksområden, arbetsplatser, kulturinstitutioner och intilliggande stadsdelar. De mest trafikerade gångstråken idag är Drottninggatan, Klarabergsgatan, Hamngatan och Kungsgatan.



Figur 12. Antal gående per vardagsdygn 2022[12].

Stockholms innerstad präglas av flera primära-och huvudcykelstråk. Betydande cykeltrafik kan bland annat ses i nord-sydlig riktning, där cirka 15 000 cyklister passerar Strömbron, 9 000 Vasabron och 1 500–3 000 Sveavägen under ett genomsnittligt vardagsdygn. Mätningar visar på en långsiktigt uppåtgående trend för cyklingen i Stockholms stad sedan början av 1990-talet. De senaste 15 åren har antalet cykelpassager i innerstaden mer än fördubblats, där framför allt arbetspendlingen mot innerstaden antas vara en bakomliggande faktor.

Enligt Stockholms stads dokument *Program för City* (2022*)* råder stor brist på cykelparkeringar i City. Bra, trygga och säkra parkeringsmöjligheter nära målpunkter är en viktig del av infrastrukturen för cykel och kan vara avgörande för om resan med cykel och kollektivtrafik blir attraktiv, enligt Stockholms stads Cykelplan från 2022[13]. Cykelplanen nämner även att den snabba utvecklingen av nya fordon gör det svårt att fullt ut bedöma det framtida behovet för cykelinfrastrukturen, eftersom olika typer av cyklar och andra fordon som använder infrastrukturen har delvis olika förutsättningar beroende på hastighet, hjulstorlek och variationer i längd, bredd och vikt. Det innebär att cykelinfrastrukturen behöver vara utformad så att den erbjuder en flexibel miljö som kan vara säker, framkomlig och väl fungerande för fordon med olika förutsättningar.

[12] Stockholms stad, *Program för City*, Dnr 2017-06022, 2022.
[13] Stockholms stad, *Cykelplan för Stockholms stad,* Dnr: T2021-00262, 2022

Figur 13. Antal cyklister per vardagsdygn 2022[14].

3.1.9 *Vägnät och biltrafik*

Sedan början av 1990-talet har biltrafiken i city minskat med nästan 30 procent, från 350 000 fordon per dygn till knappt 250 000. Denna minskning bedöms bero på flera faktorer, såsom utbyggnaden av kollektivtrafiken, införandet av trängselavgifter, utvecklingen av cykelvägnätet samt den minskade kapaciteten för biltrafik utanför city. Trots detta kvarstår faktumet att endast cirka 30 procent av biltrafiken i city har sin start- eller målpunkt i city.

Den södra delen av Sveavägen är starkt präglad av trafik, särskilt på grund av flödet av fordon som rör sig upp och ner ur Klaratunneln. Samtidigt har Strömgatan förbi Rosenbad och vidare till Gustav Adolfs torg gjorts bilfri, vilket skapat en attraktiv sträcka för gång- och cykeltrafikanter.

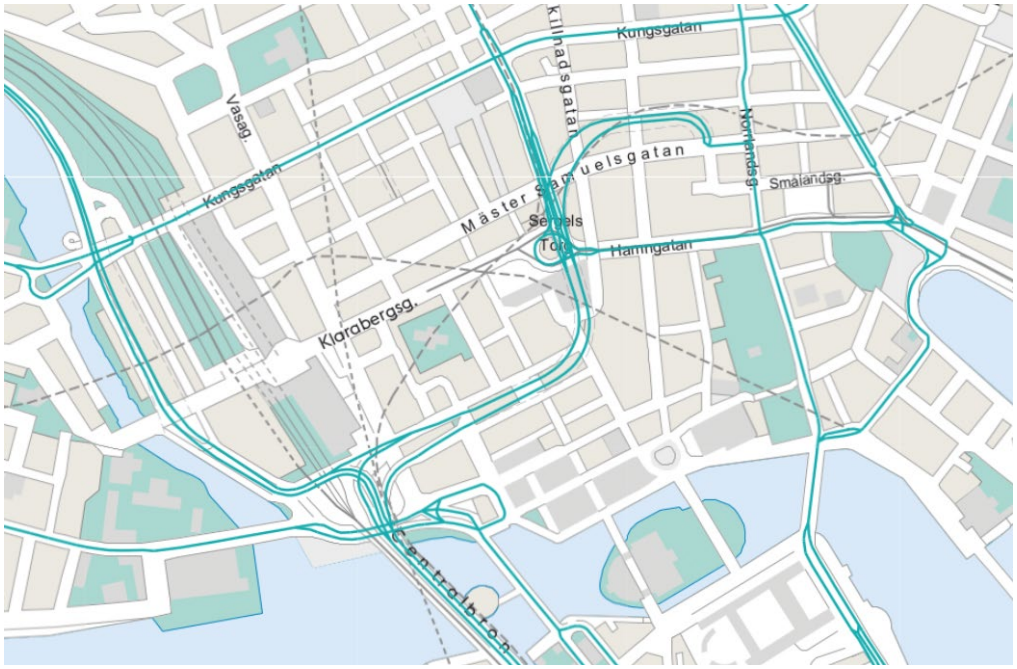
I dagsläget omfattas hela bytespunktens närområde av miljözon klass 1 vilket berör tunga bussar och tunga lastbilar. Stockholms stad planerar även att införa en miljözon klass 3 i ett område mellan Kungsgatan, Birger Jarlsgatan, Hamngatan och Sveavägen. Miljözon klass 3 ställer högst krav på vilka fordon som får färdas i zonen. Personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar som är rena elfordon, gasfordon med utsläppsklass Euro 6 och bränslecellsfordon kommer att tillåtas i miljözonen. Under fyra helger sommaren och hösten 2024

[14] Stockholms stad, *Program för City*, Dnr 2017-06022, 2022.

genomförde Stockholms stad ett försök med bilfria helger på en sträcka mellan Odengatan och Kungstensgatan. Detta resulterade i att tre kvarter på Sveavägen i stället blev en plats för möten och aktiviteter. Då en stor del av biltrafiken på Sveavägen är genomfartstrafik uppskattades genomfartstrafiken totalt sett minska.

Riktvärden för trafikbuller, inklusive de ändringar som trädde i kraft den 1 juli 2017, överskrids på de flesta gator i city där bil- och kollektivtrafik förekommer. Järnvägs- och biltrafikytor utgör dessutom naturliga barriärer som försvårar för fotgängare att röra sig fritt mellan citys olika delar och vidare ut i staden.

I Figur 14 ses en kartbild över det primära vägnätet i relation till bytespunkten. Det primära vägnätet består av de vägar i Stockholms län som bedöms uppfylla krav på att vara viktiga för den regionala framkomligheten för person- och näringslivstransporter.



Figur 14. Det primära vägnätet i relation till bytespunkten[15].

[15] Stockholms stad, *Det primära vägnätet*, hämtad 5 februari 2025, Det primära vägnätet - Stockholms stad.

3.2 Kategoriserade behov

Nedan sammanfattas identifierade övergripande behov med några konkreta exempel. Behoven har delats in utifrån kategorierna: *resenärer*, *brukare*, *verksamheter* och *trafiksystem*.

3.2.1 Resenärer

Resenärer är de som nyttjar kollektivtrafiken och bytespunkten som start-, mål- eller bytespunkt för sin resa, men inkluderar även potentiella kollektivtrafikresenärer som idag inte reser med kollektivtrafik. För resenärerna identifieras ett behov av en säker, trygg och lättorienterad miljö som är anpassad för alla resenärsgrupper. Dessutom är det viktigt att bytespunkten erbjuder god tillgänglighet, både genom fysiska anpassningar som främjar tillgänglighet för personer med funktionsvariationer, samt genom väl anpassade öppettider och smidiga byten mellan olika transportmedel. Det innebär att bytespunkten även behöver vara överblickbar med gena kopplingar mellan kollektivtrafikslagen. Information och vägvisning behöver hålla en hög nivå för att minska bytestiden och öka orienterbarheten. Resenärer som nyttjar bytespunkt City som start- eller slutpunkt för en resa har ett behov av smidiga anslutningsvägar. Detta gäller såväl gång- och cykelvägar som anslutningsmöjlighet för biltrafik. Resenärer med cykel har behov av goda parkeringsmöjligheter med väderskydd i nära anslutning till bytespunktens entréer. Anslutningsvägar behöver vara gena, trafiksäkra och tillgänglighetsanpassade.

Samtliga resenärer som nyttjar bytespunkt City har behov av en attraktiv och inbjudande plats att vistas på med en tilltalande gestaltning. Detta innebär att bytespunkten bör vara välintegrerad i stadsmiljön och utformad med trygghet och trafiksäkerhet i fokus. Under en längre tid kommer bytespunkten att omfattas av ombyggnation av varierande grad. För att säkerställa attraktivitet, trygghet och säkerhet under byggtiden är ändamålsenlig skyltning och provisoriska cykel- och gångvägar viktiga aspekter att beakta.

Ytterligare ett behov berör trygghet under dygnets alla timmar. Trygghet och tillgänglighet är aspekter som måste beaktas tidigt i planeringsprocessen för att skapa en trygg och tillgänglig miljö för alla resenärer, både inom kollektivtrafiken och i samhällsplaneringen som helhet. Som en del i att tillgodose ovanstående behov behöver bytespunkten även ha kapacitet att omhänderta stora resenärsflöden genom väldimensionerade och väldisponerade ytor. Bytespunkt City har utöver höga resenärsvolymer i rusningstrafik även stora, koncentrerade flöden i samband med evenemang. Detta ställer ytterligare krav på trygghet och säkerhet.

3.2.2 Brukare

Med brukare menas personer som vistas på eller intill bytespunkten men som inte är resenärer, brukare inkluderar således bland annat närboende. För dem som är brukare identifieras behov av gena och tydliga kopplingar genom och intill området. Då city är en viktig målpunkt är det viktigt att området främjar en god arbets- och livsmiljö samt människors möjligheter till vistelse och rörelse. Det är viktigt att vistelsemiljöerna är trygga och att kopplingar genom bytespunkten minimeras från barriärer och störningar (exempelvis från resenärsflöden, påverkan under byggskeden och övrig trafik). De som vistas på platsen vill använda de möjligheter som finns i gaturummet – butiker och restauranger, sittplatser och träffa andra människor. Likt resenärerna har brukare och boende behov av gena och sammanhängande gång- och cykel-kopplingar samt goda parkeringsmöjligheter för cyklar.

För att kunna nyttja bytespunkten på ett bra sätt som brukare behöver bytespunkten och dess närmiljö vara en integrerad del av, och samexistera med, det övriga området.

3.2.3 Verksamheter

Verksamheter innefattar exempelvis handel, evenemangsverksamhet, företag och kontor samt skolor inom bytespunkten eller inom dess närområde.
För samtliga verksamheter finns ett behov av att City ses som ett positivt varumärke och en målpunkt med liv och rörelse. För nuvarande och kommande kontor samt andra verksamheter behövs god tillgänglighet och kapacitet för anställda och besökare, samt möjlighet att på ett effektivt sätt kunna hantera transporter, leveranser och sophantering. Det finns även behov av att intilliggande stadsmiljöer är attraktiva (torg, platser, serviceutbud, parker). Verksamheter i form av service och handel bidrar till en ökad känsla av trygghet i gatumiljön och har behov av tillgängliga ytor i flödesstarka lägen.

3.2.4 Trafiksystem

Trafiksystemens behov refererar till anläggningens och trafikens tekniska behov, till exempel kopplat till drift och underhåll, men även till resenärers behov av teknik och lösningar kopplat till smart resande. I ett framtida perspektiv förväntas bytespunkt City bli ännu mer komplex med introduktionen av nya anläggningar och planerad stadsutveckling, vilket ökar behovet av strategisk hantering av flöden och interaktioner för att säkerställa en effektiv och trygg transportmiljö för alla användare. Den framtida bytespunktens anläggningar behöver vara tekniskt hållbara och säkra med god störningsresiliens. Bytespunkten behöver även utvecklas på ett sätt som är öppet för framtida teknik- och digitaliseringsutveckling som kan gynna smart

resande. Tekniska konstruktioner och trafik bör i så stor utsträckning som möjligt utformas så att drift och underhåll kan ske rationellt och med så liten störning som möjligt för resenärerna och kollektivtrafiken. Bytespunkten behöver tillgodose full tillgänglighet i form av välfungerande hissar, rulltrappor, skyltning, med mera samt skapa förutsättningar för redundans.

För att bytespunkten även på längre sikt ska vara funktionell, effektiv och attraktiv finns ett behov av att den i viss mån också är flexibel. Bytespunkten behöver ha långsiktig kapacitet, men också förmåga att förändras och vara en del av stadsutvecklingen, den regionala utvecklingen och resandeutvecklingen, även med sikte efter år 2050.

Långsiktigt finns även ett fortsatt behov av en effektiv markanvändning då tillgänglig yta är en stor utmaning i bytespunkten. För att skapa en hållbar och effektiv transportinfrastruktur med prioritering på gång-, cykel-, och kollektivtrafik krävs ett nära och tydligt samarbete mellan aktörerna i bytespunkten.

3.3 Resandebehov och resandeprognoser

3.3.1 Region Stockholms kollektivtrafikplan

I Kollektivtrafikplan 2050 redovisas hur resandet till- och från delar av bytespunkten utvecklas fram till 2050, utifrån markanvändningen i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS). I Kollektivtrafikplanen beskrivs beslutad planering samt ett 70-tal föreslagna åtgärder för kollektivtrafiksystemets utveckling i Stockholms län.

I Tabell 1 visas hur kollektivtrafikresandet i bytespunkten varierar utifrån beslutad planering och med Kollektivtrafikplanens föreslagna åtgärder för åren 2019, 2030 respektive 2050. I kollektivtrafikplanen är bytespunkten avgränsad till att omfatta T-Centralen, pendeltågsstationen Stockholm City, den nya stationen för Roslagsbanan, Spårväg Citys hållplats samt de busshållplatser som är länkade till dessa stationer. För bytespunkten innebär kollektivtrafikplanens föreslagna åtgärder en något avlastande effekt för både år 2030 samt 2050. Beslutad planering samt föreslagna åtgärder återfinns i Kollektivtrafikplan 2050.

Tunnelbanans utbyggnad är beslutad och finansierad i enlighet med Stockholmsförhandlingen från 2013, samt Sverigeförhandlingens ramavtal 6.

Tabell 1. Resandebehov under förmiddagens maxtimme i bytespunkten enligt Kollektivtrafikplans avgränsning. Kollektivtrafikplan 2050.

Scenario	Antal resenärer
2019	46 300
Förändring till 2030 med beslutad planering	+ 36 350
Förändring till 2030 med föreslagna åtgärder i Kollektivtrafikplan 2050	+ 30 900
Förändring till 2050 med beslutad planering	+ 46 650
Förändring till 2050 med föreslagna åtgärder i Kollektivtrafikplan 2050	+ 27 050

3.3.2 *Utredning Stockholm C - Tomteboda bangård*

Den dimensionerande förutsättningen i utredningen av Stockholms Centralstation och Tomteboda bangård avser att stationen ska utformas med utgångspunkt från ett medelflöde på 125 000 resenärer per dygn, vilket ligger cirka 75 procent högre än nivån 2018[16].

3.3.3 *Roslagsbanan till city*

Enligt lokaliseringsutredning Norr för Roslagsbanan förväntas utbyggnaden medföra en ökning av antalet resenärer på systemet, vilket troligtvis även kommer öka det totala kollektivtrafikresandet i länet[17]. Enligt trafikförvaltningens prognosmodell uppskattas antalet påstigningar för Roslagsbanan per dygn till cirka 150 000. Analyser visar att under förmiddagens maxtimme år 2045 beräknas cirka 6000 av dessa resenärer stiga av vid T-Centralen. I enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6 är bland annat Roslagsbanan till city beslutad och finansierad.

3.3.4 *Spårväg City*

Om Norra Djurgårdsstaden blir fullt utbyggt och spårvägen förlängs till Ropsten samt sammankopplas med Lidingöbanan förväntas passagerare vid spårvagnshållplatsen vid T-Centralen att öka till 1400 påstigande, och 750 avstigande i maxtimmen år 2045, enligt trafikförvaltningens prognosmodell. Utan en förlängning antas antalet resenärer öka på nuvarande linje till 650

[16] Trafikverket, *Prioriterad utredning Stockholm C och Tomteboda bangård – Delrapport 1*, TRV 2023/41735, 2024.
[17] Trafikförvaltningen Region Stockholm, *Lokaliseringsutredning Norr*, TN 2023-0299, 2024.

påstigande och 150 avstigande passagerare under förmiddagens maxtimme vid T-Centralen år 2045.

3.3.5 Kapacitetsbehov för busstrafik

I dag angör 25 nattbusslinjer hållplatser i bytespunkt City under vardagsnätter. Sammanlagt 8 hållplatser används för på-och avstigning, vilka är placerade vid Kungsgatan, Klarabergsviadukten, Klarabergsgatan samt Vasagatan. Flera av hållplatserna trafikeras av både dag- och nattlinjer, endast 2 av hållplatserna trafikeras enbart av nattlinjer. Vilka hållplatser som används för tidsreglering och pauser för nattlinjerna är oklart. Enligt den nattrafikutredning som trafikförvaltningen genomfört behöver betydligt fler nattlinjer än idag kunna ankomma och avgå samtidigt i City med säkrade passningar för att kunna förbättra bytes-och resmöjligheterna mellan norra och södra regionhalvan[18]. Behovet finns särskilt på vardagsnätter då fler radiella linjer har City som start- och ändhållplats. Kapacitetsbehovet för nattrafiken beror på vilka krav på bytesmöjligheter och passning mellan bussarna på vardagar som ställs, samt på om bytesmöjligheter behöver säkras mellan samtliga radiella linjer eller om det finns möjligheter för flera linjer att dela samma hållplatsläge. Frågan om lösning för nattbusstrafiken i city behöver utredas vidare tillsammans med Stockholms stad. Nattrafikutredningen har identifierat ett behov av fortsatt arbete som särskilt belyser möjligheten att helt eller delvis nyttja Cityterminalen som bytespunkt för nattrafiken.

För dagtrafiken angör idag 5 busslinjer i bytespunkt City med tillhörande 17 enkla hållplatser samt 8-9 reglerplatser. Platser på Norra Bantorget, Hötorget, Sveavägen samt Kungsholmen är ej inräknade eftersom dessa ligger utanför behovsanalysens system-i-fokus. I ett framtida perspektiv visar grova uppskattningar på ett behov av något fler hållplatser inom systemet-i-fokus. Det ökade antalet gäller framför allt reglerplatser och beror dels på tillkommande trafik i form av expressbussar och att förändringar i vägnätet uppskattas skapa en mer utspridd bytespunkt ur ett bussperspektiv. Det faktiska antalet platser som behovet innefattar är beroende av lokalisering och var i vägnätet vändning samt reglering sker.

3.4 Säkerhet

Aspekter som trafiksäkerhet, informationssäkerhet, säkerhetsskydd, brandsäkerhet, krisberedskap och civilt försvar är relevanta att beakta i bytespunktens utveckling. Relevanta krav gällande dessa aspekter ansvarar

[18] Trafikförvaltningen Region Stockholm*, Fördjupad utredning nattrafik,* TN 2023-0085, 2024.

respektive part och projekt för. Dock kräver bytespunktens komplexitet en nära samverkan mellan parter i bytespunkten och dess närområde.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Trafik-och infrastrukturutveckling
Projekt tidiga skeden

RAPPORT
2025-09-22
Version 1

Ärende/Dok. id.
TN 2023-0505
Referens id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

4 Effektmål

Effektmål är en kvantifierad och mätbar effekt som en genomförd åtgärd förväntas generera. De är lösningsoberoende och funktionsorienterade och uttrycker den effekt som förväntas uppstå när åtgärden har realiserats. Effektmålen formuleras för första gången i behovsanalysen i dialog med intressenter. I fasen åtgärdsval uppdateras effektmålen och indikatorer tas fram för att göra effektmålen mätbara.

De effektmål som identifieras behöver inte svara upp mot trafikförvaltningens hela övergripande målbild. De ska vara formulerade så att de kan vara alternativskiljande. Effektmål ska inte förväxlas med projektmål som är knutna till genomförande och leverans.

Nedan redovisas de effektmål som formulerats i dialog med centrala intressenter.

I denna behovsanalys har effektmålen tagits fram tillsammans med de externa parter som deltagit i arbetet. Vanligtvis ingår framtagning av intressent- och systemkrav i nästa fas, åtgärdsval. Dock har behovsanalysen påbörjat detta arbete genom att ta fram ett antal intressentkrav med koppling till effektmålen. Vid ett eventuellt beslut av åtgärdsval, eller inom ramen för samverkansforumet, behöver intressentkraven kompletteras och indikatorer samt systemkrav tas fram. Det är även tänkbart att vissa effektmål i kommande skede omformuleras till krav, men också att ytterligare effektmål tillkommer.

Effektmål 1: Bytespunkten ska kunna omhänderta dagens samt framtida resandeefterfrågan.
Målet syftar till att bytespunktens närliggande och långsiktiga behov, främst i form av resandeefterfrågan och kapacitet för resenärer samt kollektiva trafikslag, ska kunna tillgodoses. Målet syftar till att bytespunkten ska kunna tillgodose en resandeefterfrågan som ökar i takt med bytespunktens utveckling.

Effektmål 2: Bytespunkten ska vara attraktiv.
Målet syftar till att omhänderta brister och behov gällande upplevelsen av trygghet, orienterbarhet och tillgänglighet. Det syftar också till att skapa upplevelsen av bytespunkt City som en säker och sammanhållen bytespunkt som möjliggör enkla byten mellan trafikslag.

Effektmål 3: Bytespunkten ska utgöra en integrerad del av stadsmiljön.
Målet syftar till att understödja kommande stadsutveckling med en exploatering

som främjar en levande och hållbar stadsdel. Bytespunkten och dess tillkommande stadsutveckling ska värna samt utveckla befintliga kultur-och stadsmiljövärden och öka upplevelsen av Stockholm city som ett attraktivt och aktiverat offentligt rum.

Tabell 2. Intressentkrav med koppling till effektmål.

Intressentkrav med koppling till effektmål	Koppling till effektmål nr
1. Bytespunkten ska vara flexibel för framtida utvecklingsbehov och potential.	1
2. Bytespunkten ska vara säker, tillgänglig och upplevas lättorienterad samt trygg för samtliga resenärer oavsett ålder, kön och funktionsvariation.	1,2
3. Bytespunkten ska upplevas sammanhållen och möjliggöra för enkla byten mellan samtliga trafikslag med prioritet för gång, cykel och kollektivtrafik.	2,3
4. Bytespunkten ska stödja rationell trafikering samt drift och underhåll.	1,3
5. Bytespunkten ska möjliggöra god framkomlighet inom, samt till och från bytespunkten för olika typer av resande med prioritering av gång, cykel och kollektivtrafik.	2
6. Bytespunkten ska utformas och byggas med klimathänsyn både avseende klimatpåverkan och klimatanpassning.	3
7. Bytespunkten ska utformas och byggas med hänsyn till påverkan på miljö och människors hälsa.	2,3
8. Bytespunkten ska utformas och byggas med ett säkerhetsperspektiv samt öka resiliensförmågan hos trafiksystemen och tillhörande anläggningar.	1,2,3
9. Bytespunktens offentliga rum ska upplevas attraktiva.	1,2,3

5 Samverkan och medfinansiering i nästa fas

Inom ramen för behovsanalysen ska förutsättningar för samverkan och medfinansiering i nästa fas undersökas. Beslutsunderlaget från behovsanalysfasen ska omfatta eventuella överenskommelser om samverkan och medfinansiering för nästkommande fas åtgärdsval. Nedan redovisas resultatet av den dialog som förts med intressenter kring samverkan (5.1) och medfinansiering (5.2) i nästa fas. I förekommande fall redovisas även identifierade förutsättningar för medfinansiering av möjliga åtgärder med mera med relevans för nästa och senare faser (5.3).

5.1 Samverkan i nästa fas

Det fortsatta arbetet föreslås inledas med att ett samverkansforum bildas där trafikförvaltningen är sammankallande. Parterna i behovsanalysen deltar och forumet kan utökas med övriga intressenter vid behov. Samverkansforumet syftar till att möjliggöra fortsatt dialog mellan parterna, få information om pågående projektarbeten och beslut, lyfta frågeställningar samt möjliggöra förutsättningar för ett fortsatt arbete med att realisera de gemensamma effektmålen. Initiala frågeställningar som hittills identifierats för samverkansforumet är:

- optimeringar av bytesflöden i befintliga anläggningar.
- enhetlig signaletik och nomenklatur i bytespunkten.
- störningshantering i bytespunkten.
- framtagning av indikatorer för effektmålen.

Över tid kan även nya frågeställningar uppkomma och tidigare identifierade frågeställningar kan komma ersättas eller anses minska i relevans.

För den fortsatta samverkan har parterna också enats om ett gemensamt samverkansmål:

Målet för samverkan om bytespunkt City är att möjliggöra goda och långsiktiga relationer, skapa god kännedom om parternas projekt och beslut, samt skapa förutsättningar för fortsatt arbete med att realisera de gemensamma effektmålen.

Det fortsatta arbetet behöver identifiera en form för samverkan som är effektiv och som har ett helhetsperspektiv på bytespunktens behov. Formen och frågeställningar kan behöva utvecklas över tid i takt med att samverkansbehoven för bytespunkt City ändras.

5.2 Medfinansiering av nästa fas

I dagsläget finns inga behov av medfinansiering i nästa fas. Bedömningen är att de pågående investerings- och planeringsprojekten kommer att fortskrida och att partsgemensam samverkan behövs för att utveckla bytespunkten som helhet.

5.3 Förutsättning för medfinansiering av åtgärder och i senare faser

Om ett beslut fattas att starta en åtgärdsvalsfas för bytespunkten, behöver behov, budget och finansiering diskuteras och överenskommas. Därefter kan beslut fattas om vilken part som ska leda och styra arbetet.

6 Hållbarhetsbeskrivning

Hållbarhetsbeskrivningen syftar till att identifiera och beskriva de hållbarhetsområden inom ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet som är relevanta för det/de behov och system som behovsanalysen omfattar, samt ge underlag för planering av aktiviteter och åtgärder inom hållbarhet som behöver hanteras vidare inom åtgärdsvalsfasen.

Hållbarhetsbeskrivningen har utgått från de tre dimensionerna: ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet. Respektive dimension består av ett antal olika hållbarhetsaspekter som analyserats för projektets identifierade system och behov. Hållbarhetsbeskrivningen har genomförts utifrån en enklare nulägesinventering med hjälp av hållbarhetsspecialister och resenärsmiljöstrateg från trafikförvaltningen. Se bilaga 1 för hela hållbarhetsbeskrivningen.

6.1 Ekologisk hållbarhet

Inom dimensionen ekologisk hållbarhet har bland annat hållbarhetsaspekter som *klimatpåverkan, energianvändning, effektiv markanvändning, resurseffektivitet, ekologiska värden* och *kulturmiljö* analyserats. Samtliga av de ovan nämnda hållbarhetsaspekterna anses ha stor betydelse inom befintliga eller kommande samverkansprocesser mellan pågående och planerade projekt i bytespunkt City. Bytespunktens utbyggnad har potential att stärka kollektivtrafikresandet och minska klimatpåverkande utsläpp och luftföroreningar. Bytespunktens utformning kräver gemensamma avvägningar för att främja hållbara färdmedel. Ytterligare åtgärder behövs för att säkra elförsörjning och effektiv energianvändning, minska buller och sårbarhet för klimatrisker. Att bevara och stärka befintliga och nya ekologiska värden, natur- och kulturmiljö är viktigt. Vid bytespunktens utformning och byggnation finns också ett stort behov kring gemensam optimering av byggbar mark, befintlig infrastruktur, flexibilitet för framtida förändringar, samordning av arbetsplatsområden, uppställningsytor, återanvändning av massor och byggtransporter.

Trafikförvaltningen deltar sedan våren 2024 i en strategisk samverkan där Stockholms stad koordinerar ett flertal större aktörer i Stockholmsregionen. Utöver trafikförvaltningen deltar bland annat Trafikverket, Stockholm Vatten och Avfall, Ellevio, katastrofmedicinsk beredskap, äldrevård, socialomsorg och försäkringsbolag. I ett inledande skede fokuseras samverkan framför allt kring konsekvensberäkningar, där syftet är att kvalitativt bedöma vilka områden och anläggningar som har störst skyddsvärde vid en samhällsstörande

översvämning. Samverkansforumet är ett aktörsgemensamt arbete i försök att överbrygga de strukturella problemen som försvårar effektiv samverkan inom klimatanpassning idag. Potentialen för en långsiktig och breddad samverkan är stor.

6.2 Social hållbarhet

Inom social hållbarhet har hållbarhetsaspekter såsom *trygghet, tillgänglighet för barn, äldre, kvinnor, män, personer med funktionsnedsättning* och *hållbart resande* stor betydelse inom befintliga eller kommande samverkansprocesser mellan pågående och planerade projekt i bytespunkten. Samverkan kring placering, utformning och gestaltning av bytespunktens nya entréer, stråk och kopplingar, vistelsemiljöer samt väntutrymmen krävs för att beakta enkla bytesmöjligheter för kollektivtrafikresenären, gång- och cykeltrafikanten, närhet, orienterbarhet, framkomlighet och information för olika målgrupper. Frågorna är också relevanta under drift och byggnation. Att bytespunktens nya funktioner integreras i planerad stadsutveckling är också viktigt för att skapa trygga och attraktiva utemiljöer med gatuliv och service. Hållbarhetsaspekterna *folkhälsa* och *integration* har också stor betydelse under drift och byggnation. Gemensamt avvägda val krävs för att främja hälsosamma och säkra vistelseytor samt sammankoppling till lokalt och regionalt viktiga målpunkter.

Hållbarhetsaspekterna *barnperspektivet, jämställdhet och jämlikhet* bör integreras i samverkansfrågorna inom ovan angivna sociala aspekter. Dessa perspektiv handlar om vilka målgrupper som gynnas eller missgynnas av bytespunktens utformning och är relevanta både under byggnation och i driftskedet.

6.3 Ekonomisk hållbarhet

Inom ekonomisk hållbarhet har aspekten *samhällsekonomisk effektivitet* stor betydelse inom befintliga eller kommande samverkansprocesser mellan pågående och planerade projekt i bytespunkten. Inom ekonomisk hållbarhet föreslås aspekten *samhällsekonomisk effektivitet* hanteras inom den samhällsekonomiska analysen och att en LCC-kalkyl tas fram i det fall att ett åtgärdsval startas. *Resurseffektivitet* och *markanvändning* som nämns ovan har också betydelse för den ekonomiska hållbarheten.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Trafik-och infrastrukturutveckling
Projekt tidiga skeden

RAPPORT
2025-09-22
Version 1

Ärende/Dok. id.
TN 2023-0505
Referens id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

DEL 3: SUMMERING AV ARBETSPROCESSEN

7 Genomförande

Oavsett behovsanalysens karaktär omfattar arbetsprocessen alltid dialog och samverkan med intressenter kring nuläge, behov och effektmål. Exakt upplägg och genomförande är dock unikt för varje behovsanalys eftersom sakfrågor och intressenter varierar.

Ledning och samverkan i åtgärdsvalsprocessen beskrivs övergripande under 1.4. Nedan beskrivs arbetsprocessen i den aktuella behovsanalysen.

Arbetet med behovsanalysen för bytespunkt City påbörjades i januari 2024. Behovsanalysen inleddes med en intressentanalys och beslut om att bjuda in Stockholms stad, Jernhusen och Trafikverket till att ingå i en extern arbetsgrupp samt att en partsgemensam styrgrupp skulle etableras för behovsanalysen. Under det första styrgruppsmötet i april 2024 genomfördes ett platsbesök med syfte att skapa en samsyn gällande bytespunktens utmaningar och behov. Arbetet startade intensivt, för att under hösten 2024 främst fokusera på framtagandet av gångflödesanalyser

Under behovsanalysens gång har intervjuer genomförts i syfte att fånga behov och brister i bytespunkten. Ett antal möten har hållits i den externa arbetsgruppen, som beskrivs nedan.

Arbetsgruppsmöte 1 (februari 2024): Det första arbetsgruppsmötet syftade till att informera parterna om bakgrunden till behovsanalysen, dess syfte samt att enas om ett upplägg av det fortsatta gemensamma arbetet.

Arbetsgruppsmöte 2 (mars 2024): Under mötet fick deltagarna i uppgift att komplettera ett framtaget utkast på behovsanalysens system-i-fokus och identifierade intressenter.

Arbetsgruppsmöte 3 (april 2024): Mötet genomfördes i workshopform med syftet att komplettera behov som identifierats i nulägesintervjuerna. Till mötet hade utvalda resurser från trafikförvaltningen bjudits in, vilka bestod av strateger och specialister för de olika trafikslagen och andra perspektiv som hållbarhet, resenärsmiljö och framkomlighet.

Arbetsgruppsmöte 4 (juni 2024): Mötet syftade till att tydliggöra parternas perspektiv på prioriterade behov i bytespunkten.

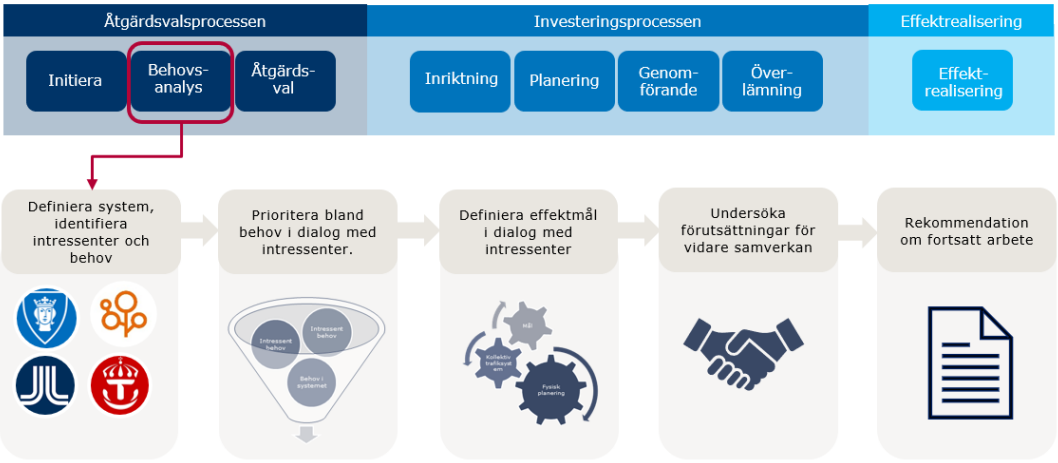
Arbetsgruppsmöte 5 (december 2024): Då parterna inte träffats under hösten hölls ett möte i december i syfta att informera deltagarna om projektets status och tidplan.

Arbetsgruppsmöte 6 (januari 2025): Mötet genomfördes i workshopform med syftet att identifiera lämpliga effektmål gällande bytespunkten. Till mötet hade ett utkast tagits fram och utvalda resurser från trafikförvaltningen bjöds in till mötet, vilka bestod av strateger och specialister för de olika trafikslagen och andra perspektiv som hållbarhet, resenärsmiljö och framkomlighet.

Arbetsgruppsmöte 7 (februari 2025): Mötet syftade till att komplettera effektmålen efter synpunkter som fångades in under workshopen i januari 2025, samt att diskutera kring fortsatt samverkan.

Arbetsgruppsmöte 8 (april 2025): Syftet för mötet var att ge deltagarna en överblick av större synpunkter som inkommit på rapporten, effektmålen och intressentkrav samt enas om hur synpunkterna skulle bemötas. Mötet syftade även till att presentera resultat från genomförda analyser samt utvärdera projektet.

Parallellt med förberedelserna, genomförande och uppföljande arbete efter arbetsgruppsmöten har ett antal andra arbetsmoment som ingår i behovsanalysfasen genomförts. Det innefattar bland annat framtagande av projektbeskrivning och framtagande av en hållbarhetsbeskrivning. Hållbarhetsbeskrivningen togs fram i samråd med strateger avseende hållbarhet och resenärsmiljö på trafikförvaltningen. Slutligen sammanställdes resultatet i denna rapport. Figur 15 illustrerar schematiskt hur processen har genomförts.



Figur 15. Schematisk illustrering av behovsanalysarbetet.

8 Avvägningar och prioriteringar

I ett tidigt skede togs beslut att samverkansprocessen i sig var en viktig leverans för arbetet med behovsanalysen. Då budgeten för projektet var en begränsande faktor har bytespunkten analyserats ur ett brett och ytligt perspektiv, utan fördjupningar. Budgetbegränsningen har också inneburit att deltagande parter har behövt delta aktivt med inspel, förankring i respektive organisation och förberedelser inför arbetsgruppsmöten/workshopar. Under projektstart togs beslut om att initiera en partsgemensam styrgrupp för ökad förankring av effektmål samt förslag på fortsatt arbete.

Workshopar med arbetsgruppen har kompletterats med för- och efterarbete av trafikförvaltningen. Ett rapportutkast har granskats av den interna arbetsgruppen, externa arbetsgruppen samt resurser från kompetensgruppen. Rapporten har därefter färdigställts efter det sista styrgruppsmötet (2025-05-23) och skickats ut för beslut till parterna.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Trafik-och infrastrukturutveckling
Projekt tidiga skeden

RAPPORT
2025-09-22
Version 1

Ärende/Dok. id.
TN 2023-0505
Referens id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

BILAGEFÖRTECKNING

Bilaga 1: Hållbarhetsbeskrivning

Bilaga 2: Intressentanalys

Bilaga 3: Kollektivtrafikplan 2050

Bilaga 4: Gatuanalys Klarabergsgatan

Bilaga 5: Sammanställning av behov

Bilaga 6: Uppdaterad gångflödesanalys för T-Centralen