



Bilaga till Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen

Långsiktiga utvecklingsbehov av transportsystemet i Stockholmsregionen

Region Stockholm**Regionledningskontoret**

Box 30215, 104 25 Stockholm

Besöksadress:

Lindhagensgatan 98

Telefon: 08-123 100 00

registrator.rlk@regionstockholm.se

www.regionstockholm.se

Dnr: 2025-0095

Innehåll

Inledning	4
Bakgrund och förutsättningar	4
Långsiktiga behov kopplat till beslutade investeringar	5
Förutsättningar för beskrivningen av behoven	7
Långsiktiga utvecklingsbehov	9
Övergripande utgångspunkter och förutsättningar	9
Kapacitetsstärkande åtgärder på spår och vägar inom länet och mot omvärlden	10
Ökad kapacitet, tillgänglighet och framtidssäkring av bytespunkter och depåer	11
Vidare utbyggnad av det regionala cykelvägnätet	12
Ökad trafikering och framkomlighet i kollektivtrafiksystemet	12
Fortsatt utveckling av tvärgående förbindelser mellan de radiella stråken – i synnerhet mellan de regionala stadskärnorna	13
Arlandas framtida funktion och tillgänglighet behöver säkras	14
Utveckling av vattenburen kollektivtrafik	14
Utveckling av kapacitetsstark kollektivtrafik i ost och sydost	15
Kapacitet över/under Saltsjö-Mälarsnittet på längre sikt	15
Uppväxlade investeringar i länets laddinfrastruktur och behov av teknisk utveckling	15
Investera i enlighet med TEN-T-förordningen	16
Förbättrade förutsättningar för gods, näringslivets transporter och länets varuförsörjning	16
Säkerställ att grundläggande transportbehov tillgodoses även utanför länets tätbebyggda delar	17
Underlag	18

Inledning

Denna bilaga innehåller en översiktlig bedömning av strategiska utvecklingsbehov i Stockholmsregionens transportsystem. Syftet med bilagan är att komplettera den regionala utvecklingsplanen med ett långsiktigt perspektiv på behoven, och behovsområdena utgör en vägledning för regionens aktörer vid genomförandet av den regionala utvecklingsplanen. Sammanställningen baseras på en samlad bedömning av tidigare utredningar kring brister och behov, bland annat Framtidens tunnelbane- och spårutbyggnad, Kollektivtrafikplan 2050, Sjötrafikutredningen, Trafikförsörjningsprogrammet och olika bristsanalyser från Trafikverket.

Utgångspunkten för den regionala utvecklingsplanen är den gemensamma visionen om att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva och hållbara storstadsregion – att bo, leva och verka i, samt de fyra utmaningar som identifierats i planen. Målen i planen ger vägledning och riktning för den regionala utvecklingen på lång sikt. Utgångspunkten är att alla behov behöver bidra till ökad måluppfyllelse i den regionala utvecklingsplanen.

Beslutade klimat- och trafikmål ska vara styrande för alla typer av framtida åtgärder och insatser. För transportsystemets del handlar målen framför allt om transporteffektivitet, tillgänglighet och hållbarhet. Transportsystemets utveckling ska bland annat bidra till att uppfylla målsättningen om klimatneutralitet för Stockholm län till 2045 och att transportsystemet senast 2040 ska ha uppnått netto-noll utsläpp. Dessutom finns mål att andelen resor med hållbara transporter (kollektivtrafik, gång, cykel) ska öka till 75 procent år 2035. En av de viktigaste utgångspunkterna för samlad måluppfyllelse är att samplanera bebyggelse och transportsystem.

Identifierade behov kommer att behöva utredas vidare för att klargöra åtgärdsval, kostnader, nyttor, måluppfyllelse samt eventuella målkonflikter.

För närvarande pågår en omfattande utbyggnad av Stockholmsregionens transportinfrastruktur, men även på längre sikt finns stora behov av att utveckla transportsystemet ytterligare. De långsiktiga behoven beskrivs översiktligt och utan inbördes prioritering.

Bakgrund och förutsättningar

Ett väl fungerande transportsystem är avgörande för Stockholmsregionens långsiktiga utveckling. Förbättringar i länets transportsystem har stor betydelse för förutsättningarna att nå internationella, nationella och regionala mål. Länets invånare behöver ett välfungerande transportsystem för att kunna ta sig till sitt arbete, få tillgång till olika typer av service samt för att kunna utöva sina fritidsintressen. På motsvarande sätt behöver länets näringsliv transportsystemet för att kunna attrahera arbetskraft, vara nåbara för kunder samt för att kunna få insatsvaror och exportera producerade varor och tjänster till marknaden. Utöver detta har transportsystemet även viktiga funktioner för flera sociala aspekter såsom integration, sammanhållning och jämställdhet.

En växande Stockholmsregion kommer att innebära utmaningar för den fysiska utvecklingen. Utöver nya bostäder och arbetsplatser så kommer behovet av en utvecklad transportinfrastruktur att vara angeläget. För att skapa utvecklingskraft behöver hela Stockholmsregionen ett tillgängligt och funktionellt transportsystem som är anpassat efter de behov som kommer att uppstå, och som samtidigt bidrar till att uppfylla övergripande mål för samhällsutvecklingen.

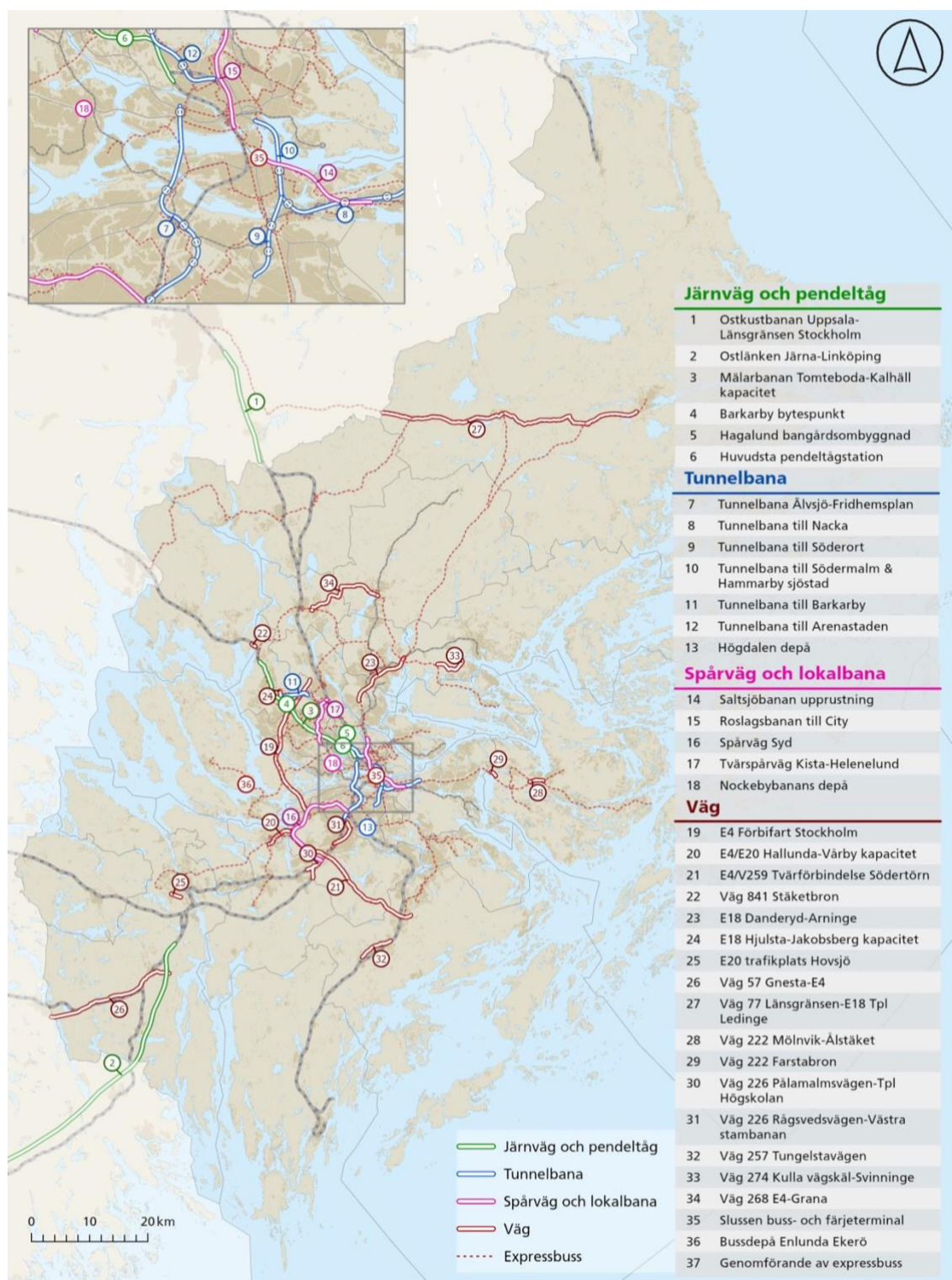
Långsiktiga behov kopplat till beslutade investeringar

Plankartan i den regionala utvecklingsplanen redovisar befintlig infrastruktur samt planerad utveckling av transportsystemet på medellång sikt genom redan beslutade investeringar. Dessa består av omfattande åtgärder som tillsammans kommer att tillföra ett betydande tillskott till regionens transportsystem. Utbyggnaden av vissa investeringar pågår redan idag, medan andra åtgärder är i olika skeden i planprocessen eller inväntar besked om finansiering. Åtgärderna syftar till att skapa bättre utvecklingsmöjligheter för Stockholmsregionen som helhet, och investeringarna är nödvändiga för att kunna realisera flera av de målsättningar som anges i den regionala utvecklingsplanen. När åtgärderna har genomförts stärks förutsättningarna till att bland annat nå mål om transporteffektivitet, ökat hållbart resande, flerkärnighet samt ökad regional tillgänglighet.

På längre sikt finns för närvarande inga beslut om finansiering av ytterligare transportinfrastruktur. Även om de redan beslutade investeringarna kommer att kunna åtgärda vissa brister i Stockholmsregionens transportsystem så kommer regionens befolkning att fortsätta att växa och nya brister och behov kommer att uppstå. Det är angeläget att löpande identifiera och analysera dessa brister för att kunna åtgärda de behov som uppstår.

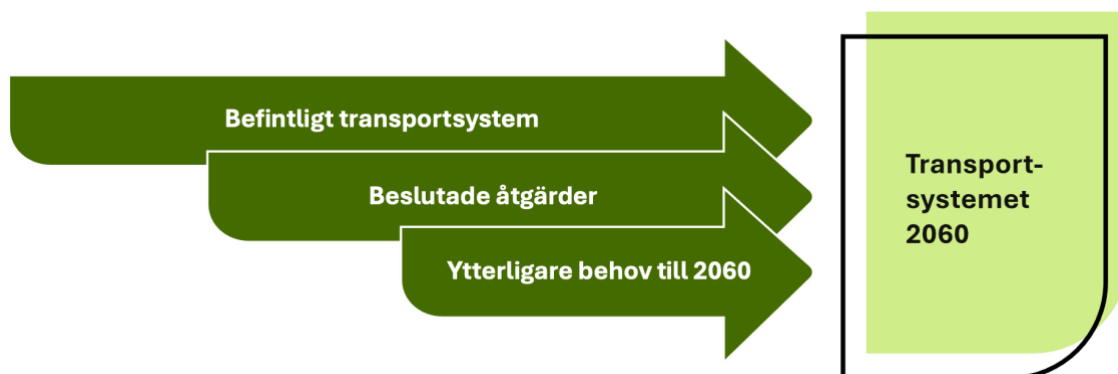


Figur 1: Större pågående eller beslutade investeringsåtgärder i transportinfrastrukturen



Större pågående eller beslutade investeringsåtgärder i transportinfrastrukturen. Från nationell plan för transportinfrastruktur (2022–2033), länstransportplan (2022–2033), tidigare förhandlingar och överenskommelser.

Figur 2: Långsiktig utveckling av transportsystemet



Förutsättningar för beskrivningen av behoven

En beskrivning av de framtida behoven behöver utgå från de övergripande brister och utmaningar som finns i transportsystemet idag och som bedöms uppstå på längre sikt. I ett systemperspektiv handlar det framför allt om brister i tillgänglighet och kapacitet, men utmaningar finns även kring underhåll, finansiering, miljö, framkomlighet, trafiksäkerhet, elektrifiering samt kollektivtrafikens förutsättningar att utgöra ett attraktivt och konkurrenskraftigt resalternativ¹. För att hantera bristerna behöver alla typer av framtida åtgärder bidra till att de internationella, nationella och regionala målen uppfylls.

Behoven i transportsystemet behöver utredas transportslagsövergripande, i enlighet med fyrstegsprincipen och inom ramen för fördjupade studier i samverkan mellan berörda aktörer. De olika transportslagen kompletterar varandra och systemperspektivet är nödvändigt för en god tillgänglighet i hela regionen. Utgångspunkterna bör vara en transporteffektiv och tillgänglighetsskapande planering, fokus på hållbara transporter, och stärkt regional samverkan. Successiv utveckling av styrmedel och en bebyggelseutveckling som understödjer hållbart resande kommer att vara viktiga hörnstenar för att nå målen om en transporteffektiv och tillgänglig Stockholmsregion. För att hantera brister och utmaningar behöver alla framtida åtgärder förhålla sig till de nationella målen för transportsystemet samt de regionala mål som ställs upp i den regionala utvecklingsplanen. Konkretisering av de regionala åtgärdsbehoven behöver tas om hand i efterföljande planer och program.

Vidare behöver brister och behov ses i ljuset av de osäkerheter som påverkar den långsiktiga samhällsutvecklingen. Detta handlar bland annat om osäkerheter kring teknisk utveckling, ekonomi, befolknings- och sysselsättningstillväxt och inte minst den framtida bebyggelsens egenskaper och lokalisering. Till detta kommer osäkerheter kring utvecklingen av resefterfrågan till följd av ändrade preferenser och levnadsmönster. Behoven i transportsystemet kommer att ändras över tid och de behöver kontinuerligt uppdateras utifrån förändrade förutsättningar. Det behövs en beredskap för att kunna hantera flera olika utvecklingsbanor – samtidigt som åtgärderna är robusta och målstyrda. Av dessa anledningar behöver Stockholmsregionens långsiktiga utvecklingsbehov beskrivas övergripande och på ett sätt som inte låser fast förutsättningarna eller pekar ut

¹ Trafikverket 2021, 2024, Kollektivtrafikplan 2050, Mälardalsrådet 2024, Trafikförsörjningsprogram 2035 m. fl.

specifika lösningar på förhand. För att inte föregå kommande processer, och för att hantera osäkerheter, behöver slutligt val av åtgärder, transportslag och sträckningar konkretiseras i efterföljande samverkansprocesser och planer.

Åtgärderna behöver noggrant anpassas efter uppkomna behov och utvärderas efter måluppfyllelse och systemnytta. Av ovanstående skäl kommer prioriteringar mellan behoven att vara nödvändiga, vilket i sin tur kräver en hög grad av samverkan mellan Stockholmsregionens aktörer och den statliga nivån. Kännetecknande ledord för uppväxlad regional samverkan bör vara delaktighet, konstruktivitet och kompromissvilja.



Långsiktiga utvecklingsbehov

För att nå de uppsatta transportpolitiska målen och miljö- och klimatmålen behöver det finnas ett tydligt samband mellan hur transportsystemet planeras och hur det används där fyrstegsprincipen är en grundläggande princip vid åtgärdsval.

Följande avsnitt innehåller en sammanfattande och översiktlig bedömning av de mest angelägna utvecklingsbehoven i Stockholmsregionens transportsystem i ett långsiktigt perspektiv. Behovsområdena beskrivs översiktligt och utan inbördes prioritering. Berörda aktörer behöver tillsammans utreda behov vidare för att klarlägga åtgärdsval, kostnader, nyttor, måluppfyllelse samt eventuella målkonflikter. Dessa utredningar ska synliggöra bredden av olika utvecklingsalternativ, målkonflikter och strategiska vägval som påverkar måluppfyllelse.

Övergripande utgångspunkter och förutsättningar

Investera för att bygga bort underhållsskulden



Vid sidan av ny infrastruktur finns ett stort och angeläget behov av att kontinuerligt underhålla den infrastruktur som redan finns i Stockholmsregionen. Underhållet är eftersatt, och det är prioriterat att säkerställa att det befintliga transportsystemet kan fortsätta att fungera genom att ta hand om den infrastruktur som finns. Många trafikanläggningar har, eller kommer inom en snar framtid att ha, passerat sin tekniska livslängd. Genom åren har en stor underhållsskuld byggts upp i Stockholmsregionen och det behövs ett uppväxlat underhåll av befintlig infrastruktur för att säkerställa transportsystemets funktion. Samhället förlorar idag stora summor på grund av trängsel och plötsliga stopp till följd av eftersatt underhåll. Utmaningarna kommer att bestå i att trygga finansiering samt att säkerställa att renovering och underhåll kan ske samtidigt som framkomlighet och tillgänglighet bibehålls. Finansieringen behöver kunna täcka kostnader för nödvändiga underhållsåtgärder, men medel behövs även till förebyggande underhåll så att skulden inte byggs på igen.

Behov av ekonomiska styrmedel och regler



I takt med befolkningsutveckling och ekonomisk utveckling förväntas trängseln i vägnätet öka, och sprida sig vidare utåt i regionen². Trängselskatt är ett kraftfullt styrmedel för att förbättra framkomligheten i vägnätet, och vidareutveckling av trängselskatten kommer att vara en viktig åtgärd för att nå flera av de regionala målen.

En ändamålsenligt utformad parkeringspolitik utgör också en del i att effektivisera vägtransportsystemet. Utbud och styrning av boende- och besöksparkering bidrar till en mer effektiv mark- och resursanvändning, minskar bilinnehav och bilanvändning, samt ger möjligheter till en stadsplanering som gynnar cykel- och gångtrafik. Detta är särskilt angeläget i regionens täta miljöer. Det kan även vara nödvändigt att utveckla miljözoner för att uppnå goda, lokala boendemiljöer.

² Kollektivtrafikplan 2050, Strukturanalyser för Stockholmsregionen 2050

Färdigställ redan beslutade investeringar



Givet att förutsättningarna inte väsentligt förändrats behöver investeringar som redan är beslutade skyndas på och färdigställas inom indikerade tids- och budgetramar. Tidigare erfarenheter visar att många större infrastruktursatsningar ofta tenderar att ta längre tid att genomföra än vad som ursprungligen planerades. Tidplaner och budgetar spräcks, vilket leder till att färdigställandet försenas.

De regionala behoven kvarstår och är lika angelägna att åtgärda. Utan en gemensam kraftsamling finns det en risk att alla beslutade investeringar inte kommer att vara fullt färdigställda i tid, och att de regionala målsättningarna därmed försenas eller missas. På grund av investeringarnas storlek och omfattning kommer det att krävas att stat, region och andra berörda aktörer kraftsamlar för att gemensamt arbeta för att planerade åtgärder färdigställs inom indikerade tidsramar. Till detta kommer det även att behövas tillräckliga budgetramar för att inte krympa utrymmet för andra prioriterade investeringsbehov.

Kapacitetsstärkande åtgärder på spår och vägar inom länet och mot omvärlden



En vägledande princip för framtida åtgärder behöver vara att förvalta tillförd kapacitet. Detta bör i första hand ske genom att effektivisera den transportinfrastruktur som redan finns. Till detta hör olika åtgärder enligt de första stegen i fyrstegsprincipen, det vill säga att i första hand genomföra kostnadseffektiva åtgärder som att trimma, prioritera och anpassa trafiksystemet innan det sker

ut- eller nybyggnader. Utmaningen är att det i vissa fall finns en gräns för dessa typer av åtgärder, och att det därefter krävs kostsamma nyinvesteringar för att öka kapaciteten ytterligare. I de fall nya investeringar behövs så är det avgörande att dessa åtgärder utvärderas ur ett systemperspektiv med fokus på att bidra till ökad måluppfyllelse. Detta handlar framför allt om att säkerställa transportsystemets mottagningsförmåga så att inte kapacitetsproblemen bara flyttas till i andra delar av systemet.

För att nå målen om ökat hållbart resande samt möta ökad efterfrågan för persontransporter och gods på sikt kommer det att finnas behov av trimningar och olika typer av kapacitetsstärkande åtgärder i järnvägsnätet. Utöver de redan beslutade objekten är det också nödvändigt med ytterligare investeringar för ökad spårkapacitet och redundans, exempelvis på stambanan söder-, väster- och norrut till viktiga målpunkter nationellt och internationellt. Särskilda behov av ökad spårkapacitet kommer på sikt att finnas på bland annat Ostkustbanan mellan Stockholm och Uppsala, på Västra Stambanan från Järna in mot de centrala delarna av länet, Mälarbanan, samt i vissa avsnitt på Svealandsbanan³. Detta gäller såväl inom Stockholms län som i ett stor-regionalt perspektiv. Kapacitetshöjande åtgärder på Mälarbanan utgör även en viktig del av ett övergripande behov av snabbare restider och ökad kapacitet i stråket Stockholm-Oslo⁴. Detta skapar också ökade förutsättningar för hållbara godstransporter och förbättrad totalförsvarsförmåga i Sverige som helhet.

³ Trafikverket 2021, 2024, Mälardalsrådet 2024, Arlandasamordningen 2024, Godsstrategi för Stockholmsregionen m. fl.

⁴ Trafikverket 2021

Resandebelöven i ett längre perspektiv innebär också att kapaciteten i pendeltågs-systemet på sikt kommer att behöva ökas i vissa avsnitt för att möjliggöra utökad trafikering. Vidare utredning kommer att behövas för att ta ett samlat grepp kring valet av lösning på kapacitetsproblemen som tar hänsyn till samtliga framtida kapacitetsbehov i länets järnvägssystem.

För att nå mål om hållbara transporter bör utgångspunkten vara att i första hand använda det befintliga vägnätet på ett så resurseffektivt sätt som möjligt. Trimningar, framkomlighetsåtgärder, prioritering av transportslag samt olika former av styrmedel kommer vara viktiga verktyg för detta. Det kommer troligen att finnas behov av andra kapacitetshöjande åtgärder och följdinvesteringar, framför allt i utsatta avsnitt i det befintliga vägnätet. Vid kapacitetsbrister i det regionala vägtransportsystemet bör åtgärder för kollektivtrafik och nyttotrafik prioriteras, tillsammans med trafiksäkerhetsåtgärder och åtgärder för minskad trängsel. På längre sikt kan stärkt robusthet och tillgänglighet eventuellt behöva tillföras exempelvis vid kritiska passager i länets huvudvägnät. Vidare utredning kommer att behövas för att klarlägga förutsättningar, behov och finansieringsformer.

Åtgärder för ökad kapacitet kommer särskilt att behövas i de centrala och halvcentrala delarna av transportsystemet som fyller viktiga regionala transportbehov för både personer och gods. Åtgärderna behöver genomföras där behov uppstår för att åtgärda brister, samt för att få full nytta av tillförd kapacitet från tidigare investeringar. För att inte tillförd kapacitet ska gå förlorad, samt för att minska risken att nya kapacitetsbrister uppstår, behöver nya åtgärder åtföljas av nödvändiga följdinvesteringar i anslutande transportnät.

Utvecklade styrmedel kommer att behövas för att hantera ökad trängsel och framkomlighet i vägsystemet. Ekonomiska styrmedel för vägtrafiken är effektiva för att hantera vägtrafiken, eftersom de ökar framkomligheten i vägsystemet. Utgångspunkten vid utformandet av styrmedel bör vara att hantera trängseln och öka framkomligheten samtidigt som största möjliga tillgänglighet behålls.

Ökad kapacitet, tillgänglighet och framtidssäkring av bytespunkter och depåer



För att kunna hantera förväntad efterfrågeökning av resenärsströmmar kommer det att finnas behov av att öka kapaciteten i flera av länets bytespunkter⁵.

Enkla byten behöver kunna säkerställas för att minimera restider och skapa förutsättningar för attraktiva kollektivtrafikresor. Bättre förutsättningar för smidiga anslutnings- och kombinationsresor är viktiga för kollektivtrafikens konkurrenskraft. Bytespunkternas funktioner kan därför i vissa fall även behöva breddas till att även ge resenärer möjlighet till att utföra olika vardags-ärenden på sin resa. Kapacitetsökningen gäller både för att hantera passagerarflöden i stationsmiljö och flöden av fordon.

⁵ Kollektivtrafikplan 2050

Depå- och terminalkapaciteten behöver också öka succesivt när befolkningen ökar och fler väljer att åka med kollektivtrafiken. Depåernas kapacitet behöver öka i lägen som medger en kostnadseffektiv och ändamålsenlig drift för kollektivtrafiken. Depåerna behöver dessutom anpassas till de nya fordon som sätts i trafik, exempelvis eldrift och eventuellt längre bussfordon.

Vidare utbyggnad av det regionala cykelvägnätet



I den regionala cykelplanen för Stockholms län beskrivs hur cyklingen i länet ska öka för att ytterligare bidra till målen om ökat hållbart resande⁶. De regionala cykelstråken pekades ut i samband med att den första regionala cykelplanen togs fram 2014 för att binda samman regionala målpunkter och möjliggöra att cykeln blir ett prioriterat färdmedelsval för resor till arbetsplatser, samhällsservice och skolor.

Ett av de strategiska insatsområdena är utbyggnaden av det regionala cykelvägnätet.

Att stockholmsregionen utvecklas enligt den regionala utvecklingsplanen är en viktig förutsättning för ökad cykling. Cykelplanen går på så vis hand i hand med den regionala utvecklingsplanen och dess mål om ökat hållbart resande. Då länets befolkning väntas öka samt att målet är att öka marknadsandelen för hållbara transporter är det viktigt att tidigt lägga en bra grund för hållbar mobilitet. En ökad efterfrågan på cykeltransporter medför stora krav på ny infrastruktur som tillgodoser behoven. Då cykel är ett hållbart och yteffektivt färdmedel kommer den ha en än viktigare funktion både på landsbygden och i tätbebyggda områden än den har idag.

Det är således viktigt att tidigt skapa handlingskraft kring den regionala cykelplanen så att infrastrukturen är på plats i takt med att efterfrågan ökar. De regionala cykelstråken som pekades ut i den första regionala cykelplanen är fortfarande aktuella och prioriterade att genomföra. En stor del av det regionala cykelvägnätet har ett stort behov av att höja standarden i dagens nät samt att i framtiden utveckla nätet ytterligare för att tillgodose växande behov. För att understödja målen om ökat hållbart resande finns också behov av satsningar som underlättar smidiga kombinationsresor. I detta ingår att utveckla anslutningarna till kollektivtrafiken vid stationer och bytespunkter. Vidare utredning kommer att behövas för att klarlägga förutsättningar och behov.

Ökad trafikering och framkomlighet i kollektivtrafiksystemet



Det behövs en kontinuerligt tätare trafik i större delen av kollektivtrafiksystemet för att nå målen om ökade marknadsandelar för hållbart resande. Ökat kollektivtrafikutbud kommer även behövas för att möta ökad resefterfrågan till följd av befolkningsutvecklingen inom länet samt den mellanregionala arbetspendlingen i Stockholm-Mälardalen⁷. Detta gäller delar av pendeltågs- och tunnelbane-

systemen samt expressbussar och övrig spår- och busstrafik. För att ytterligare knyta

⁶ Regional cykelplan för Stockholmsregionen

⁷ RUFS 2050, Kollektivtrafikplan 2050, Mälardalsrådet systemanalys 2024 m. fl.

samma arbetsmarknaderna i Östra Mellansverige kommer även en ökad storregional trafikering inom regionaltågssystemet att behövas.

De långsiktiga behoven för den spårburna kollektivtrafiken behöver analyseras vidare, bland annat utifrån behovsanalysen⁸ för framtidens spår- och tunnelbaneutbyggnad.

En utökad och tätare trafik innebär att det även behövs infrastruktur för ökad kapacitet, förbättrad framkomlighet och ökade hastigheter. I vissa busstråk med stort resande, bland annat i det halvcentrala bandet utanför regioncentrum, kan det på sikt krävas en konvertering till spårväg för att kunna erbjuda tillräcklig kapacitet. Genom att öka den ytgående kollektivtrafikens medelhastigheter i den centrala regionkärnan kan den också bidra till att avlasta de hårdast belastade delarna av tunnelbanan. Utvecklingen av kollektivtrafiksystemet inklusive stomnätet behöver därför utredas vidare.

Fortsatt utveckling av tvärgående förbindelser mellan de radiella stråken – i synnerhet mellan de regionala stadskärnorna



Stockholmsregionens transportsystem är i huvudsak radiellt. De radiella stråken utgör idag de strukturbärande och mer kapacitetsstarka delarna av regionens transportsystem. I takt med en växande region och med fortsatt ökad efterfrågan på transporter kommer en fortsatt utveckling av tvärgående förbindelser att behövas. Genom åren har det radiella transportsystemet succesivt

kompletterats med tvärgående förbindelser, men fler kopplingar behövs för att utveckla transportsystemet effektivt, framför allt med kollektiva förbindelser.

De tvärgående förbindelserna är särskilt viktiga för att dels stärka sammankopplingen mellan de regionala stadskärnorna, men även för att avlasta vissa avsnitt i de radiella stråken. Nya större stadsutvecklingsområden behöver även försörjas med god och kapacitetsstark kollektivtrafik. För snabba kollektivtrafikförbindelser i tvärgående vägstråk (exempelvis expressbussar) kommer det att vara viktigt att arbeta med åtgärder som skapar goda förutsättningar för att öka framkomlighet för busstrafiken. Detta stärker kollektivtrafikens attraktivitet gentemot bilen, och bidrar till att understödja de regionala målen om ökat hållbart resande.

Behov av förbättrade tvärgående kollektivtrafikförbindelser finns bland annat från den regionala stadskärnan Täby-Arninge västerut mot Kista-Sollentuna-Häggvik och norrut mot Arlanda, mellan länets västra delar och Arlanda, samt tvärgående förbindelser över Södertörn. Vidare utredning kommer att behövas för att klarlägga förutsättningar och behov närmare.

⁸ Framtidens tunnelbane- och spårtrafikutbyggnad, Huvudrapport 2024

Arlandas framtida funktion och tillgänglighet behöver säkras



tillgänglighet.

Stockholm Arlanda Airport utgör en del av den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta. Flygplatsens funktion som nationellt och internationellt flygplatsnav är av stor vikt för Sveriges internationella tillgänglighet, men även för vissa delar av länets godsförsörjning och näringsliv. Utöver detta utgör Arlanda-området också en av länets största arbetsplatser, vilket ytterligare motiverar behovet av förstärkt

Tillgängligheten till Arlanda behöver stärkas långsiktigt. Det finns kapacitet- och restidsbrister från flera områden i länet, men även från andra delar av Östra Mellansverige⁹. Förutom järnvägsåtgärder för ökad kapacitet och förbättrade restider så finns även behov av ökad framkomlighet på väg mot Arlanda, främst med kollektiva förbindelser. Åtgärder behöver i första hand utgå från utveckling av befintlig infrastruktur och baseras på transporteffektiva och kapacitetshöjande lösningar. Förstärkningar behöver ske genom förbättrade kollektiv-trafikförbindelser mot de centrala delarna av regionen och i tvärförbindelser mot övriga stadskärnor på samma länshalva, men även genom förstärkningar mot andra delar av länet samt östra Mellansverige. För att bättre binda ihop den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta kan det på sikt även behövas utvecklad kollektivtrafik inom själva stadskärnan. Vidare utredning kommer att behövas för att klarlägga förutsättningar och behov närmare.

Utveckling av vattenburen kollektivtrafik



Utöver den landbaserade infrastrukturen finns även behov av att i högre grad nyttja och utveckla Stockholmsregionens vatten som medel för kollektiva personresor¹⁰. Detta gäller inte minst för reserelationer som idag har långa restider till centrala knutpunkter, men även i genare och tvärgående relationer. Vattenburen kollektivtrafik kan i många fall komplettera den landbaserade kollektivtrafiken, inte minst i radiella och tvärgående relationer. Idag finns några etablerade pendelbåttlinjer och försök med ytterligare linjer pågår, men det finns potential att utveckla pendelbåtstrafiken ytterligare. För att den vattenburna kollektivtrafiken ska få förutsättningar att utgöra ett konkurrenskraftigt alternativ kan det även behövas förändrade regelsystem, till exempel att tillåta högre hastigheter i vissa farleder för att minska restiderna. En utökad kollektivtrafik på vatten kommer att kräva investeringar i nya fartyg med hållbara drivmedel, brygg- och laddinfrastruktur och förstärkningar av väg- och kollektivtrafiksystemet som ansluter till bryggorna¹¹.

⁹ Mälardalsrådet 2024, Arlandasamordningen 2024

¹⁰ Kollektivtrafikplan 2050

¹¹ Sjötrafikutredningen 1+2

Utveckling av kapacitetsstark kollektivtrafik i ost och sydost



Delar av ostsektorn och sydostsektorn i länet saknar idag kapacitetsstark kollektivtrafik utöver befintliga expressbussar. Kommunernas utveckling, tillsammans med förväntade resandeökningar på lång sikt, pekar på växande kapacitetsbrister och framkomlighetsproblem i kollektivtrafiken i de radiella stråken mot de centrala delarna av regionen¹². För att kunna möta ökad resefterfrågan till och från dessa sektorer kan det på lång sikt behövas tillgänglighets-skapande och kapacitetsstark kollektivtrafik, framför allt mot yttre delarna av Nacka samt inre delarna av Värmdö, men även mot Tyresö. En sådan utveckling kommer även att ställa krav på att utveckla kapaciteten i strategiska bytespunkter som ansluter till det övriga kollektivtrafiknätet. Resandeutvecklingen behöver följas kontinuerligt och mötas med successiva och stegvisa lösningar i kollektivtrafiken. Vidare utredning kommer att behövas för att klarlägga förutsättningar och behov närmare.

Kapacitet över/under Saltsjö-Mälarsnittet på längre sikt



Saltsjö-Mälarsnittet har länge utgjort en fysisk begränsning i utvecklingen av länets transportsystem. Citybanan utgör det senaste större kapacitetstillskottet i transportinfrastrukturen sedan Essingeledens invigning år 1966, och flera av de objekt som idag är beslutade kommer att bidra till en betydande ökning av kapaciteten över snittet.

Även om de beslutade investeringarna kommer att bidra till en betydande kapacitetsökning över/under snittet så kan det på längre sikt, och i takt med ökad resefterfrågan, behövas ytterligare förstärkningar, särskilt med kollektivtrafik, bland annat med utgångspunkt i behovsanalysen för framtidens tunnelbane- och spårutbyggnad med syfte att öka kollektivtrafikandelen samt för att bidra till uppfyllelse av klimatmål.

Förutsättningarna är i dagsläget oklara, och vidare utredning kommer att behövas för att klarlägga behov, analysera systemeffekter, förutsättningar och finansieringsformer närmare.

Uppväxlade investeringar i länets laddinfrastruktur och behov av teknisk utveckling



En ökad omställning till en alltmer elektrifierad fordonsflotta kommer att kräva en omfattande utbyggnad av laddinfrastruktur som understödjer målsättningen om nettonollutsläpp från transportsektorn¹³. Antalet elfordon i trafik har ökat kraftigt under de senaste åren, och bedömningen är att denna utveckling kommer att fortsätta. En av utmaningarna kommer att ligga i elektrifiering av tunga

¹² Kollektivtrafikplan 2050

¹³ Trafikanalys 2024

vägfordon och att väsentligt öka elektrifieringen av sjö- och luftfarten. En annan utmaning är att lägre kilometerkostnad med eldrift kan leda till ökad bilanvändning, vilket påverkar konkurrensförhållandet mellan bil och kollektivtrafik.

Stockholmsregionen har ett stort behov av att bygga ut laddinfrastrukturen för att skapa förutsättningar för att påskynda denna omställning. Till detta kommer även behov av att utveckla regelsystem, teknikstandarder samt prissättning. Regionens aktörer behöver gemensamt arbeta för att säkerställa att utbyggnaden av laddinfrastrukturen inte hämmar denna utveckling. Inte minst kommer elektrifieringen av transportsystemet att innebära ett större behov av samverkan mellan energi- och transportsektorn.

En allt snabbare utveckling av tekniska stöd- och styrsystem skapar nya möjligheter till ett mer effektivt nyttjande av infrastrukturen. Tekniska innovationer, AI och högre grad av automatisering har potential att framför allt frigöra kapacitet så att transportsystemet kan användas mer effektivt, och därigenom dämpa behovet av investeringar i ny infrastruktur.

Investera i enlighet med TEN-T-förordningen



De transeuropeiska nätverken för transporter, TEN-T, är viktiga länkar och noder för flöden av personer och gods i Europa. Nätverket länkar samman Stockholmsregionen med övriga Europa. Stockholmsregionen är en viktig TEN-T-knutpunkt som inbegriper de stora väg- och järnvägsstråken, Arlanda flygplats, flera av våra hamnar, Mälaren som vattenväg och länets kombiterminaler. Genomförandet av åtgärder i stråken är viktigt för hela Sveriges utveckling, och behöver utvecklas i den takt som förordningen beskriver.

Förbättrade förutsättningar för gods, näringslivets transporter och länets varuförsörjning



Effektiva varutransporter är en förutsättning för Stockholmsregionens utvecklingsförmåga, vårt näringsliv och för att länets varuförsörjning ska kunna säkras¹⁴. En grundförutsättning är att kapaciteten är tillräcklig i de stråk och noder som godstransporterna är beroende av (se avsnitt om kapacitetsbehov) samt att kunna hantera längre och tyngre fordon på statligt och kommunalt vägnät. Effektiva och kapacitetsstarka anslutningar mellan logistiknoder och kapacitetsstarka stråk kommer att behövas. Effektiv omlastning mellan olika trafikslag och uppställningsplatser för såväl väg- som järnvägstrafik kommer att vara nödvändigt. I dagsläget finns generellt en tillräcklig kapacitet i befintliga noder, samtidigt som det under delar av dygnet finns kapacitetsbrister i både väg- och järnvägsnät.

¹⁴ Godsstrategi för Stockholmsregionen, Trafikverket 2024, Mälardalsrådet 2020

För att godstransporterna ska kunna utvecklas på ett hållbart sätt behövs en utvecklad och robust infrastruktur för fossilfria drivmedel och el. Lönsamheten för fossilfria transportupplägg behöver också förbättras tillsammans med konkurrenskraften för effektiva järnvägs- och sjötransporter.

En utmaning är att godstransporterna konkurrerar med persontransporter under dagtid, samt med drift och underhåll nattetid. Det saknas idag effektiva verktyg för att prioritera gods- och nyttotrafik framför persontrafiken, framför allt på vägsidan. En utveckling mot fler personresor i kollektivtrafiken bidrar till att frigöra kapacitet för näringslivets transporter.

Tillgången till data som rör godstransporter är begränsad och behoven hos aktörerna varierar utifrån näringslivets diversifierade behov, transportslag, kundgrupp och så vidare. Att skapa sig en samlad bild över behoven är därför utmanande. Det kommer att behövas fortsatta utredningar för att klargöra behoven och planera för en anpassad dimensionering av stödjande infrastruktur.

Säkerställ att grundläggande transportbehov tillgodoses även utanför länets tätbebyggda delar



Stärkta kopplingar mellan stad och land kräver att ett grundläggande transportbehov kan tillgodoses i länets landsbygder. Detta gäller särskilt inom väginfrastrukturen. Här handlar det inte primärt om behov av ökad kapacitet, utan att vidmakthålla transportinfrastrukturens grundläggande funktioner i form av underhåll, trafiksäkerhet och tillgänglighet.

Underlag

Framtidens tunnelbane- och spårtrafikutbyggnad, Huvudrapport: Förvaltningen för utbyggd tunnelbana, Region Stockholm 2024

Geografiska brister på systemnivå. Trafikverket 2021

Godsstrategi för Stockholmsregionen. Region Stockholm 2017

Hur underhållsskulden på Sveriges vägar och järnvägar påverkar näringslivet. Svenskt Näringsliv 2023

Kapacitet för landtransporter till Arlanda. Trafikverket 2024

Kapacitet på järnväg – En kunskapsöversikt. Trafikverket 2024

Kapacitetsbrister i järnvägssystemet i Stockholmsregionen inklusive följd effekter av Nya stambanor. Trafikverket 2021:122

Kollektivtrafikplan 2050, huvudrapport. Trafikförvaltningen Region Stockholm

Kollektivtrafikplan 2050, delrapport 3. Trafikförvaltningen Region Stockholm

Länsplan för transportinfrastruktur i Stockholms län 2022–2033

Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Trafikverket

Prioritet infrastruktur. Stockholm Nordost 2022. <https://stono.securum.se/#prio>

Regional cykelplan för Stockholmsregionen. Region Stockholm 2021

Regional Utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2010 (RUF 2010). Region Stockholm 2009

Regional Utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2050 (RUF 2050). Region Stockholm 2018

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035. Trafikförvaltningen Region Stockholm 2024

Resor och transporter på Södertörn –Systemanalys. Södertörnskommunerna 2019

Satsningar på järnväg för att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft. Preliminära bedömningar och förslag inom järnvägsområdet. Delrapport av Arlandasamordningen. SOU 2024

Sjötrafikutredning del 1+2. Trafikförvaltningen Region Stockholm 2024

Stockholmsöverenskommelsens slutrapport 2007

Storregional godsstrategi för Stockholm-Mälardalsregionen. Mälardalsrådet 2020

Storskalig elektrifiering av transportsektorn – ett kunskapsunderlag. Trafikanalys 2024

Strukturanalys för Stockholms län och östra Mellansverige år 2050. Region Stockholm 2017

Sverigeförhandlingens slutrapport 2017

Systemanalys 2024: Utvecklingsstrategi för transportsystemet. Mälardalsrådet 2024

Södertörns gemensamma strategiska prioriteringar för transportinfrastrukturen. Södertörnskommunerna. <https://sodertornskommunerna.se/sodertornssamarbetet/infrastruktur.html>

Vidmakthållande av transportinfrastrukturen – Underlagsrapport till Inriktningsunderlag för 2026–2037. Trafikverket 2024

Utpekad bristanalys: Stockholm-riksgränsen-Oslo, kapacitetsproblem och långa restider. Trafikverket 2021

Åtgärder för att stärka genomförandet av järnvägsunderhåll och järnvägstrafikens robusthet, tillförlitlighet och punktlighet. Trafikverket 2024

Åtgärdsvalsstudie förbättrad tillgänglighet i stråket Stockholm-Oslo. Trafikverket 2017

Översiktsplan för Stockholms stad. Stockholms stad