



EN BÄTTRE SITS



En Bättre Sits

Storregional systemanalys

Gemensamma prioriteringar för transportinfrastrukturen i sju län: Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland.

En Bättre Sits

Storregional systemanalys för
Stockholm-Mälarenregionen, Östergötland och Gotland.

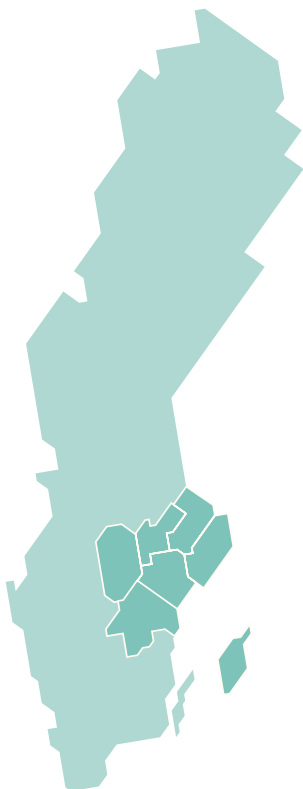
Genom regeringsbeslut den 21 maj 2015 har de regionalt utvecklingsansvariga aktörerna beretts möjlighet att lämna regionala systemanalyser inför transportinfrastrukturens åtgärdsplanering för perioden 2018–2029. Länsplaneansvariga och kollektivtrafikansvariga i sju län – Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland – lämnar genom samarbetet En Bättre Sits och Mälardalsrådet denna gemensamma storregionala systemanalys.

Stockholm-Mälarenregionen är en expansiv region som möjliggör resor och tillväxt i hela landet. Åtta av tio tågresor i landet börjar eller slutar på Stockholms Central. Samhällsutvecklingen ger goda förutsättningar för tillväxt, och den snabba utvecklingen måste mötas med samordnade hållbara satsningar inom både transportsektorn och bostadsmarknaden.

Systemanalysen tar sin utgångspunkt i och är inriktad på storregionala samband, utmaningar, behov, brister och prioriteringar. Fokus ligger således på de gemensamma prioriteringarna i infrastrukturplaneringen. I anslutning till detta finns även länsvisa förhållanden. Dessa behandlas i respektive läns regionala strategier och planer. I den storregionala systemanalysen presenteras de gemensamma behoven och prioriteringarna, men även hur Stockholm-Mälarenregionen kan bidra till en bättre framkomlighet och en klimatsmart omställning.

Framtagandet av den storregionala systemanalysen har skett inom ramen för En Bättre Sits och koordinerats av Mälardalsrådet, samverkansorganisationen för kommunerna och landstingen i Stockholm-Mälarenregionen. Arbetet har bedrivits inom olika temaområden där ett stort antal politiker från samtliga riksdagspartier har deltagit. Den politiska processen har omfattat sammanlagt 33 temamöten under perioden september 2013-november 2015 med deltagande över parti-, kommun- och länsgränser. Arbetet vilar på en gemensam storregional samstämmighet och systemsyn.

Den storregionala systemanalysen har fastställts genom formaliserade beslut i de sju länen samt i Mälardalsrådets styrelse.



En Bättre Sits

Kristoffer Tamsons (M),
trafiklandstingsråd Stockholms län,
ordförande En Bättre Sits

Bertil Kinnunen (S),
ordförande kollektivtrafiknämnden
Uppsala län, vice ordförande En Bättre Sits

Stockholm

Chris Heister,
landshövding

Torbjörn Rosdahl (M),
finanslandstingsråd
Stockholms län och
ordförande Mälardalsrådet

Sörmland

Viking Jonsson (S),
regionstyrelsens ordförande

Monica Johansson (S),
landstingsstyrelsens ordförande

Uppsala

Johan Edstav (MP),
regionförbundets ordförande

Västmanland

Minoo Akhtarzand,
landshövding

Denise Norström (S),
landstingsstyrelsens ordförande

Örebro

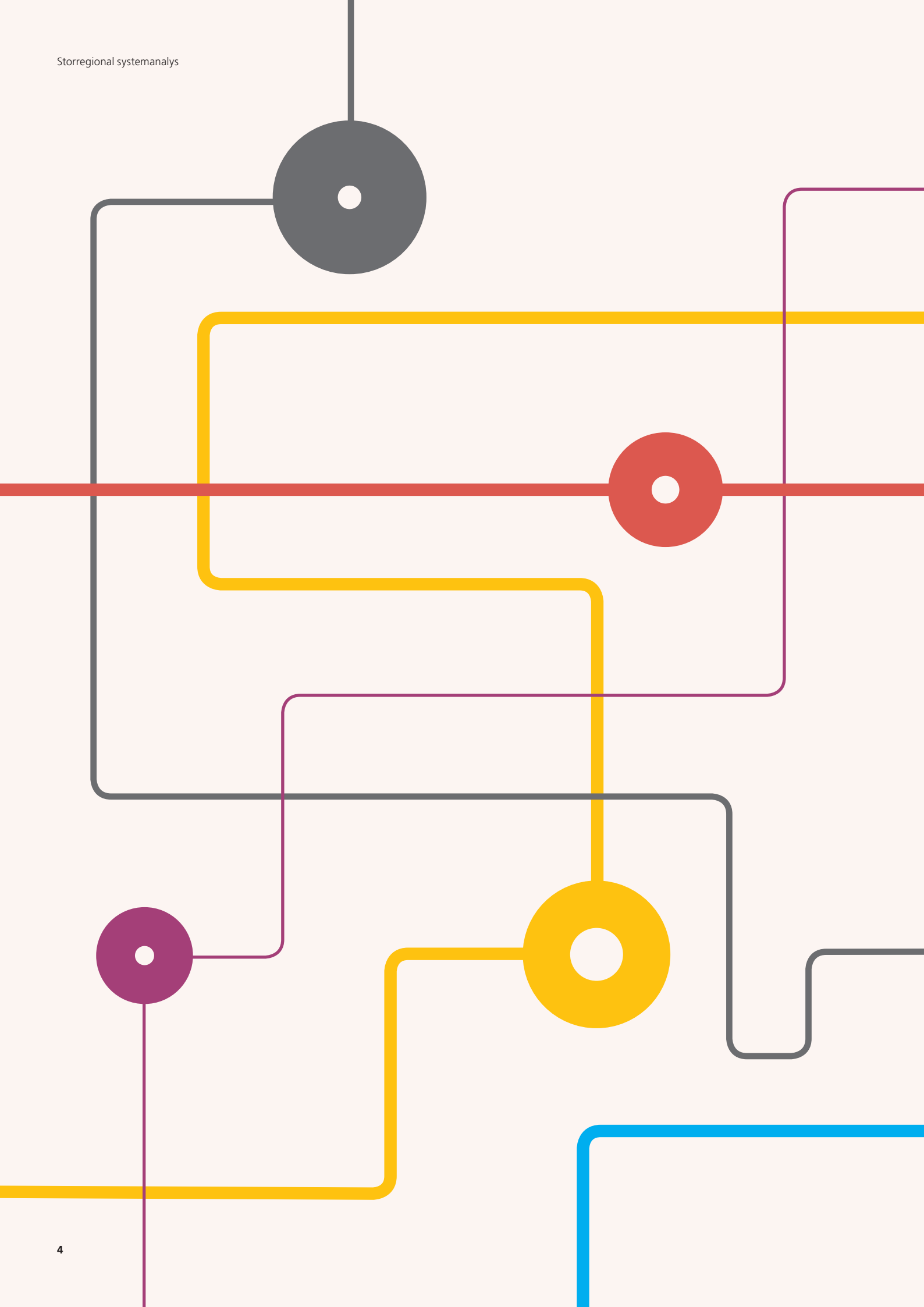
Marie-Louise Forsberg-Fransson (S),
regionstyrelsens ordförande

Östergötland

Mats Johansson (S),
regionstyrelsens ordförande

Gotland

Björn Jansson (S),
regionstyrelsens ordförande



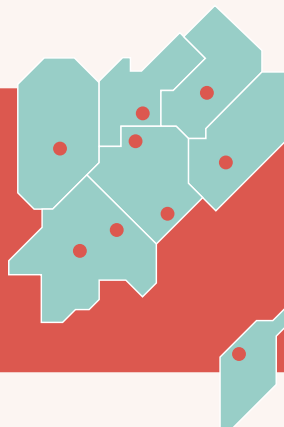


Innehåll:

| | |
|--|-----------|
| I korthet | 6 |
| 1. Inledning | 8 |
| 1.1 Avgränsning | 10 |
| 1.2 Genomförandeprocess | 10 |
| 2. Mål | 12 |
| 2.1 Behov av ökad målstyrning | 14 |
| 3. Nuläge och utmaningar | 15 |
| 3.1 Regional utveckling | 15 |
| 3.2 Nationell och internationell tillgänglighet | 22 |
| 3.3 Kollektivtrafik | 26 |
| 3.4 Gods | 30 |
| 4. Prioriterade funktioner | 34 |
| 4.1 Tillgänglighet och regionintegration | 36 |
| 4.2 Kvalitativ, kapacitetsstark storregional kollektivtrafik | 39 |
| 4.3 Effektiv godshantering och varuförsörjning | 43 |
| 4.4 Stabila och långsiktiga förutsättningar för Gotlands transporter | 48 |
| 5. Strategier och åtgärder | 52 |
| 5.1 Styr mot beteendeförändring | 52 |
| 5.2 Ställ om fordonsparken | 53 |
| 5.3 Återställ funktionalitet | 53 |
| 5.4 Förbättra prestanda | 54 |
| 5.5 Öka kapaciteten | 54 |
| 6. Prioriterade behov | 55 |
| Bilaga 1: Konsekvensbedömning | 56 |
| Bilaga 2: Politiker som deltagit i processen | 59 |
| Källförteckning | 62 |

I korthet

Övergripande mål för transportsystemet i Stockholm-Mälarenregionen



Vårt mål är att

skapa ett

transportsystem

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

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

- där samverkan, helhetsyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen leder till effektivitet

- där flerkärnighet och en förstorad arbetsmarknad främjar regional utveckling



Nuläge och utmaningar

- Stark tillväxt, framförallt i de större städerna, med ökade person- och godsflöden, varav en hög andel på väg
- Ökad integration av regionens bostads-, studie- och arbetsmarknader, men med stor kvarvarande potential
- Stora kostnader för trängsel och förseningar, över 6 miljarder kronor per år enbart i Stockholmsregionen
- Fortsatt höga utsläpp av växthusgaser från transportsektorn, framförallt biltrafiken
- Utmaningen av att möta ett ökat transportbehov med en omställning mot hållbara transporter samt att möjliggöra ett ökat bostadsbyggande och en bättre integration

PRIORITERADE FUNKTIONER

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





STRATEGIER OCH ÅTGÄRDER

- **Styr mot beteendeförändring:** Bygg transportsnålt och kollektivtrafiknära, se till hela resan, premiera kollektivtrafiken och tillgodose konkurrensneutralitet mellan trafikslag för godstransporter
- **Ställ om fordonsparken:** Infrastruktur, incitament och styrmedel för fossilfria fordon
- **Återställ funktionalitet:** Eliminera eftersläpande underhåll på 12 år, i storstadsnära spårssystem inom 6 år. Driftsäkra stödsystem.
- **Förbättra prestanda:** Utökade trimningsåtgärder och en effektivare användning av infrastrukturen
- **Öka kapaciteten:** Framförallt i spårssystem för person- och godstrafik

PRIORITERADE BEHOV

Stockholm-Mälardalenregionen förutsätter att redan beslutade åtgärder i nu gällande Nationell plan för transportsystemet 2014-2025 genomförs. Dessutom vill vi inför kommande infrastrukturperiod särskilt lyfta följande behov – utan inbördes rangordning – kopplade till tillgängligheten i de storregionala stråken in mot Stockholm och till/från Stockholms regionala stadskärnor samt en effektiv godshantering och varuförsörjning:

- **Ostkustbanan:** Två nya spår behövs på den hårt belastade sträckan Uppsala-Skavstaby, dvs. fyra spår på hela sträckan Stockholm-Uppsala. Därtill ny station för regionaltåg i Solna, med anslutning till pendeltåg, tunnelbana och spårväg.
- **Mälardalenbanan:** Kapacitet för utökad trafik på sträckan Arboga-Hovsta, till nytta även för en utökad trafik på Svealandsbanan samt för att kunna vända fler tåg i Arboga. Därtill ombyggnad av spårområdet på både Örebro central och Västerås central för att klara en utökad persontrafik och frigöra kapacitet för gods samt ny station för regionaltåg i Barkarby, med anslutning till såväl pendeltåg som tunnelbana.
- **Svealandsbanan:** Kapacitet för utökad trafik på sträckan Folkesta-Rekarne, till nytta även för trafiken med UVEN.
- **Hallsberg rangerbangård:** Ökad kapacitet på överlämnings- och rangerbangård, vilket är en förutsättning för ökad andel gods på järnväg samt för att möjliggöra trafik med längre tåg.
- **E4:** Utökad kapacitet norr om Förbifart Stockholm och till Arlanda, som annars blir en flaskhals i en redan hårt belastad infrastruktur.
- **E18:** Kapacitetsökning på sträckan Köping – Västjädra, för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet.

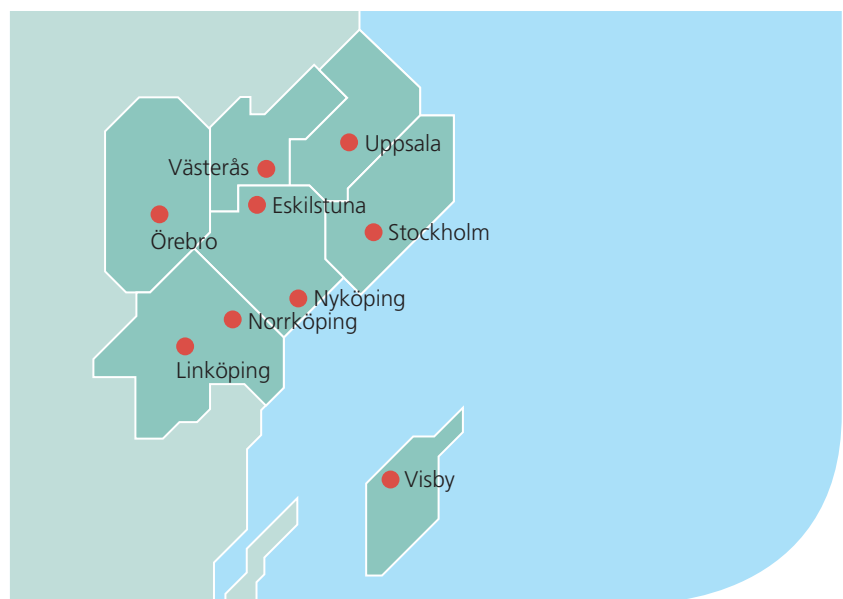
Samtliga dessa behov behöver vara åtgärdade innan 2030.

1. Inledning

Sju län – Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland – samarbetar sedan flera år tillbaka i infrastruktur- och transportfrågor under begreppet "En Bättre Sits". En historiskt unik process där en stor grupp politiker och tjänstemän från länen tillsammans mejslat fram gemensamma prioriteringar och finansieringslösningar i syfte att stärka utvecklingen i Stockholm-Mälarenregionen.

Den snart färdiga Citybanan genom Stockholm är ett bra exempel. Länsöverskridande samarbete inom kollektivtrafik och bildandet av Mälardalstrafik AB (MÅLAB) är ett annat.

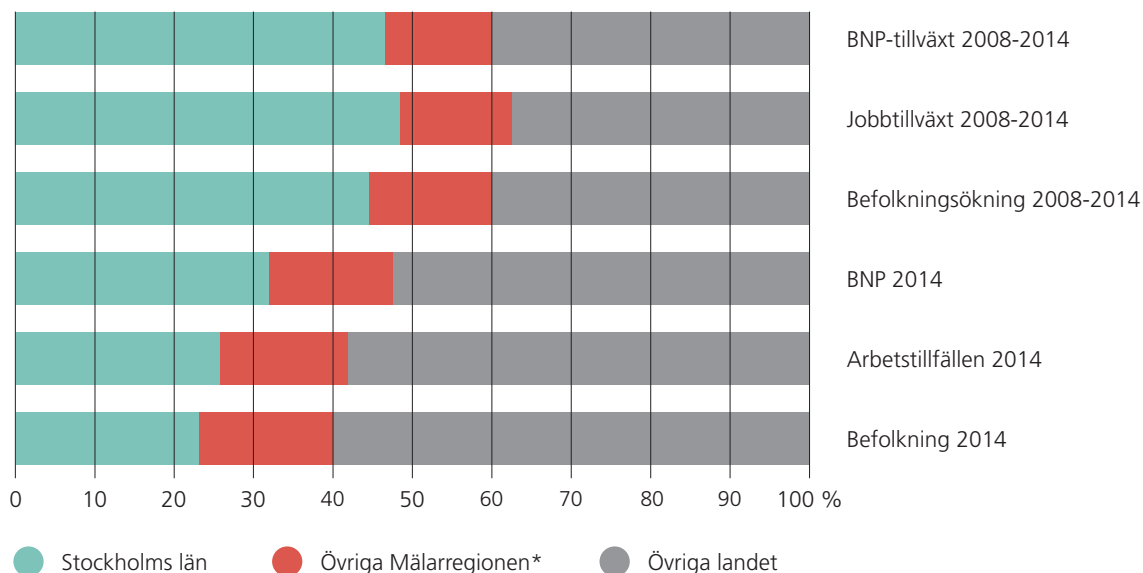
Figur 1. Stockholm-Mälarenregionen inklusive Östergötland och Gotland



Stockholm-Mälarenregionen omfattar ca 40 procent av Sveriges befolkning och sysselsättning. Regionen står sedan finanskrisen för merparten (60 procent) av tillväxten i landet och har stor betydelse för hela Sveriges utveckling och internationella konkurrenskraft. Stockholms län har en dominerande ställning i regionen och står ensam för omkring en femtedel av landets befolkning och sysselsättning och omkring 45 procent av tillväxten 2008-2014.

Samhällsutvecklingen talar entydigt för en fortsatt tillväxt, där regionen förväntas öka sin befolkning och sysselsättning med omkring 1,4 miljoner invånare och 700 000 arbetstillfällen fram till 2050.¹

Figur 2. Stockholm-Mälardalens regionens andel av rikets befolkning, sysselsättning och BNP till löpande priser, 2014 samt tillväxt 2008-2014.



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

Källa: SCB

För att klara en sådan tillväxt krävs stora, samordnade satsningar både inom transportsektorn och på bostadsmarknaden. Detta med hänsyn till såväl stad och land som de utmaningar samhället står inför bl. a. vad gäller klimatet och integrationen av nyanlännda.

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

En integration av arbets-, studie- och bostadsmarknaderna förutsätter en väl fungerande och utvecklad infrastruktur. En infrastruktur som är anpassad till många samhällsgruppers behov och möter våra klimatmål. Det förutsätter även en transportsnål bebyggelseutveckling; bostäder, arbetsplatser och service i kollektivtrafiknära lägen med goda möjligheter att gå eller cykla. Därtill behövs en effektiv hantering av de ökade godsflöden som följer av den växande regionen och en utvecklad handel.

¹ ÖMS 2050, samrådsförslag (Stockholms Läns Landsting, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen 2016)

Systemanalysen fokuserar på stadierna före åtgärdsval genom att den kartlägger brister i förhållande till prioriterad funktionalitet och pekar på behov av åtgärder.

En viktig del är att utveckla och sammankoppla stadsstrukturen i Stockholm-Mälardalenregionen med spårtrafiken som grund. Framförallt Stockholm och dess regionala stadskärnor samt nodstäderna Uppsala, Västerås, Örebro, Eskilstuna, Nyköping, Norrköping och Linköping. En utvecklad samverkan, interaktion och tillgänglighet ger mer storstadsmässiga förutsättningar – större utbud och variation – i dessa nodstäder och regionala stadskärnor, men även för kringliggande orter och landsbygd. I anslutning till detta behöver även Gotlands särskilda förutsättningar och beroende av väl fungerande transporter tillgodoses.

1.1 Avgränsning

Syftet med en regional systemanalys är att ta fram en politiskt genomarbetad och förankrad utvecklingsstrategi för regionens transportsystem. Denna strategi kan användas i olika sammanhang, men främst när de långsiktiga transportplanerna på nationell och regional nivå tas fram.²

Systemanalysen fokuserar på stadierna före åtgärdsval genom att den kartlägger brister i förhållande till prioriterad funktionalitet och pekar på behov av åtgärder. Den innehåller däremot varken en tydlig alternativdiskussion eller slutförda åtgärdsrioriteringar. I den fortsatta åtgärdsplaneringen kommer finansiella ramar att läggas fast och utifrån dessa görs en prioritering av åtgärderna.

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

1.2 Genomförandeprocess

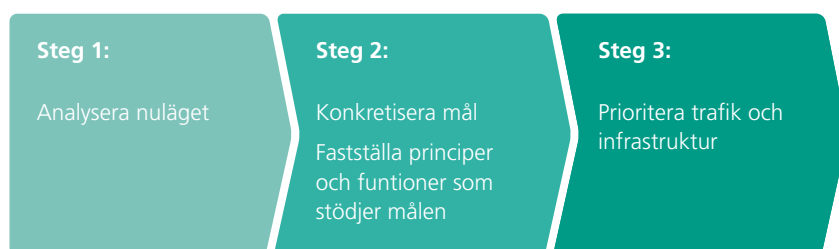
Mälardalsrådet, en samverkansorganisation för kommuner och landsting i Stockholm-Mälardalenregionen, koordinerar arbetet inom En Bättre Sits. Inför planeringsomgången 2010-2021 gjordes en regional systemanalys (2008) med en gemensam prioriteringslista för länen. Listan är till vissa delar åtgärdad eller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

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

² Regionala systemanalyser – en vägledning, Trafikverket 2015

För att bygga vidare på den gemensamma grunden och utveckla ett längre perspektiv inleddes hösten 2013 ett långsiktigt politiskt temaarbete med sikte på en ny storregional systemanalys 2016. Arbetet har bedrivits inom fyra temaområden: Regional utveckling, Transporttillgänglighet, Kollektivtrafik och Godsfrågor. Ett stort antal politiker från samtliga riksdagspartier och ett 40-tal tjänstemän har deltagit i arbetet. Tidshorizonten har varit 2030 med utblick mot 2050. Arbetet har skett i olika steg: kartläggning och identifiering av nuläge och utmaningar, diskussion och beslutsprocess kring funktioner, brister, behov och prioriteringar. Som faktaunderlag har tagits fram en mängd rapporter och fördjupade utredningar. Den politiska processen har omfattat sammanlagt 33 temamöten under perioden september 2013-november 2015, flera studiebesök samt ett stort antal tjänstemannamöten. Därutöver har politisk förankring skett länsvis löpande och formaliserade beslut har tagits i de beslutande organen i de sju länen.

Figur 3. Genomförandeprocess.



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

Riksdagens vision att Sverige 2050 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären har, liksom målet om fossilfria transporter 2030, beaktats i de analyser som genomförts, mål som antagits och prioriteringar som förordas. Genom att bjuda in till en bred och öppen process har Mälardalsrådet även strävat efter att så långt som möjligt beakta olika gruppers perspektiv samt behovet av stärkt hållbarhet; socialt, ekonomiskt och ekologiskt.

2. Mål

Det övergripande transportpolitiska målet på nationell nivå – att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet – är en viktig utgångspunkt för En Bättre Sits och den storregionala målbilden. Så även de nationella målen för den regionala tillväxtpolitiken; lägst arbetslöshet i EU 2020, 250 000 nya bostäder till 2020, nå de nationella miljömålen samt sluta jämställdhetsgapet. Även miljömålsberedningens pågående arbete har beaktats.

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

Målet är att skapa ett transportsystem...

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

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

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

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

- För att nå klimatmålen krävs en kombination av flera faktorer: minskat bilresande, ökat kollektivresande, utvecklad samhällsplanering, teknikutveckling och en effektivare användning av transportsystemet.

- För att klimatmålen ska nås krävs också att fossila bränslen ersätts av förnyelsebara bränslen, att resurshållning eftersträvas samt att den mest energieffektiva tekniken premieras.
- Kollektivtrafik och utveckling av stomtrafik prioriteras på järnväg och väg av miljö- och kapacitetsskäl.
- För att långväga godstransporter ska kunna överföras från väg till järnväg och sjöfart krävs en effektiv kombitrafik med fungerande anslutningar samt ökad kapacitet på järnväg.
- Ett kollektivtrafiksystem utvecklat för god tillgänglighet och ökad jämställdhet innebär till exempel att förutsättningarna för personer med funktionsnedsättning att resa är tillgodosedda så långt som möjligt samt att transportsystemet svarar mot både mäns och kvinnors resbehov.

... där samverkan, helhetsyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen leder till effektivitet

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

... där flerkärnighet och en förstorad arbetsmarknad främjar regional utveckling

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

2.1 Behov av ökad målstyrning

Infrastruktur- och kollektivtrafikplaneringen styrs i stor utsträckning av trafikutvecklingen utifrån rådande förhållanden, beteenden och strukturer, såväl i Stockholm-Mälardalenregionen som nationellt. Med ett sådant angreppssätt finns förutsättningar att lösa problem i transportsystemet, men behöver inte innebära att utvecklingen styrs i riktning mot målen. Inte minst klimatfrågan påkallar mer genomgripande förändringar. Detta då utvecklingen i många avseenden går i motsatt riktning jämfört med målen.

Stockholm-Mälardalenregionen ser det som lämpligt att i högre grad använda sig av målstyrning som angreppssätt inom infrastrukturplaneringen. Detta innebär definiering av framtida önskvärd tillstånd och utifrån detta se vilka åtgärder som krävs för att nå målen. Den grundläggande frågan blir då: om vi vill nå ett visst mål, vilka åtgärder måste vi då vidta för att komma dit?

De utmaningar som transportsystemet ställs inför för att skapa en god tillgänglighet, effektiva transporter och samtidigt kraftigt minska klimatpåverkan, är ett typexempel på när ett sådant angreppssätt är nödvändigt. Detta för att styra investeringar till de trafikslag som har bäst förutsättningar att uppnå målen. För Stockholm-Mälardalenregionen gäller detta framförallt spårtrafiken kontra vägtrafiken, som framgår av det efterföljande.

3. Nuläge och utmaningar

3.1 Regional utveckling

Stockholm-Mälardalenregionen, inklusive Östergötland och Gotland, utgör med sina nära fyra miljoner invånare och två miljoner arbetstillfällen en i flera avseenden sammanlänkad enhet med en ledande roll i hela landets utveckling och internationella konkurrenskraft. Stockholms län har en dominerande ställning i regionen, med 57 procent av befolkningen, 61 procent av arbetstillfällena och 68 procent av bruttoregionprodukten (BRP). Tillväxten sedan finanskrisen har varit än mer koncentrerad – hela 77 procent av regionens tillväxt i arbetstillfällen och BRP har skett i Stockholms län.³

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

Regionen är utpräglat kunskapsintensiv och internationellt erkänd inom flera områden; medicin och bioteknik, IT och telekom, material-, energi och miljöteknik, automation, spelindustri, modern dans, musik, mode och formgivning med mera. Samtidigt har regionen upplevt en utflyttning av företags huvudkontor och FoU-verksamheter, bl. a i spåren av samgåenden och förvärv av bolag. En utmaning som inneburit att FoU-investeringarna som andel av bruttoregionprodukten minskat, framför allt inom företagssektorn.⁵

3.1.1 Stark tillväxt, framför allt i de större städerna

Regionen ökar successivt sin befolkningsmässiga och ekonomiska tyngd i Sverige och förväntas växa med omkring 1,4 miljoner invånare resp. 700 000 arbetstillfällen fram till 2050, varav merparten i Stockholms län. Tillväxttakten har dock legat högre sedan finanskrisen 2008, med i genomsnitt 50 000 nya invånare och 25 000 fler arbetstillfällen per år, varav ca 35 000 resp. 20 000 i Stockholms län.

De större städerna/kommunerna, framförallt Stockholm, dominerar både vad gäller utveckling av näringsliv/arbetsmarknad och befolkning. Bland övriga kommuner, tätorter och på landsbygden är det

Regionen ökar successivt sin befolkningsmässiga och ekonomiska tyngd i Sverige och förväntas växa med omkring 1,4 miljoner invånare resp. 700 000 arbetstillfällen fram till 2050, varav merparten i Stockholms län.

³ Källa SCB

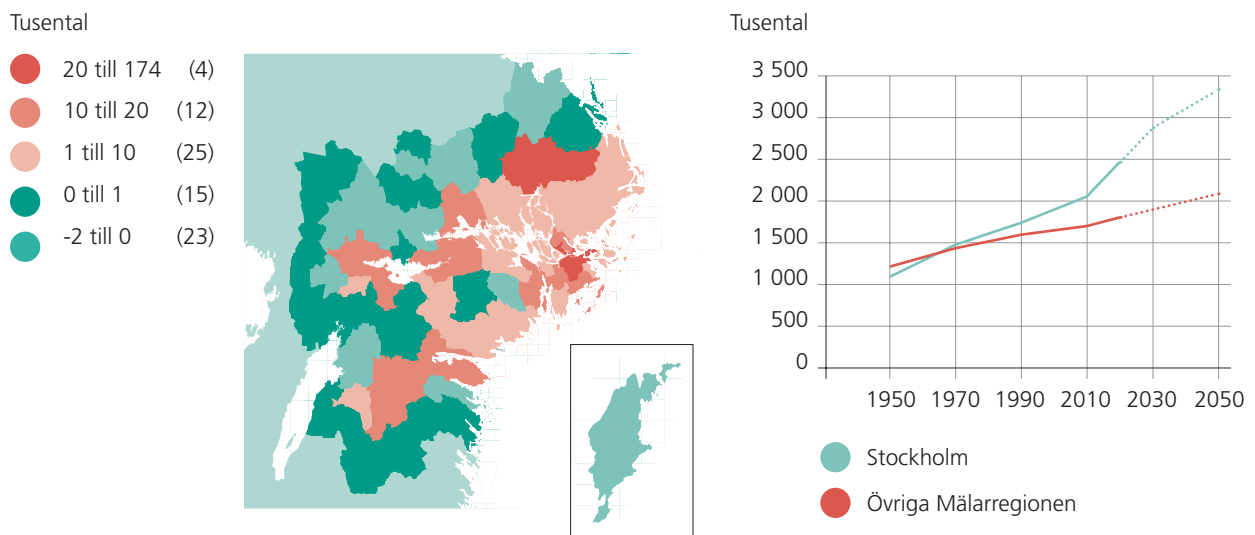
⁴ Stockholmsregionens internationella relationer och utbyte, Stockholms läns landsting, Tillväxt och regionplaneförvaltningen 2016

⁵ Ibid

främst inom pendlingsavstånd till Stockholm som befolkningen ökar. I många av de mindre kommunerna, orterna och på landsbygden längre bort från Stockholm har befolkningsunderlaget stagnerat eller minskat (figur 4).

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

Figur 4. Befolkningsförändringar per kommun 2000-2015 (vänster) samt framskrivning till 2050 (höger).



Källa: SCB, framskrivning av WSP, alt. Bas i underlagsarbete till ÖMS 2050 Stockholms läns landsting, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen 2016.

3.1.2 Funktionella samband

Det finns ett stort vetenskapligt och empiriskt stöd för att skal- och breddfördelar uppstår och marknadspotentialen ökar när ekonomisk aktivitet koncentreras och/eller knyts samman genom förbättrade transporter. En mängd studier bekräftar att befolkningsmässigt stora och täta strukturer har ett samband med regionala skalfördelar, tillgänglighet och marknadspotential, vilket i sin tur på ett självförstärkande sätt återverkar på förmågan att attrahera och utveckla individer, företag och verksamheter. Sambandet har förstärkts i takt med att samhället går mot en allt mer tjänstebetonad ekonomi, byggd på interaktion mellan människor. Till detta bidrar även uppdelningen av ekonomin, där en ökad specialisering driver på behovet av interaktion.

⁶ Utgående från samma regionalekonomiska resonemang och beräkningar som förs fram i "Vad kostar det att vänta? Utbyggnad av Mälardalen mellan Kallhäll och Tomtebodavägen" Slutrapport 2011-08-19

Hög tillgänglighet och rörlighet är därmed viktiga möjliggörare för ekonomisk tillväxt. Ett stort och växande utbyte över allt längre avstånd genom arbetspendling och handel tenderar dock även ge upphov till en större energiförbrukning, miljö- och klimatpåverkan. Dessutom är tillgängligheten och rörligheten ofta ojämnt fördelad, både individuellt och geografiskt, vilket innebär att även rörlighetens nyttor och kostnader är ojämnt fördelade. Att förena de ekonomiska, miljömässiga och sociala aspekterna av tillgänglighet och rörlighet i en hållbar utveckling är en stor utmaning och förutsätter ett samspel mellan väl fungerande strukturer i det lokala och regionala till övergripande regelverk och styrmedel på nationell och internationell nivå.

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

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

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

Nodstäderna har en central roll i respektive län för arbete, samhällsfunktioner, service, utbildning, kultur och nöjen. Stockholm har på motsvarande vis en central roll för hela storregionen vad avser dessa funktioner. I båda fallen spelar omlandet en viktig roll för arbetskraft,

I dagsläget är Stockholms län och övriga Mälardalenregionen endast en delvis sammanlänkad bostads-, studie- och arbetsmarknadsregion.

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

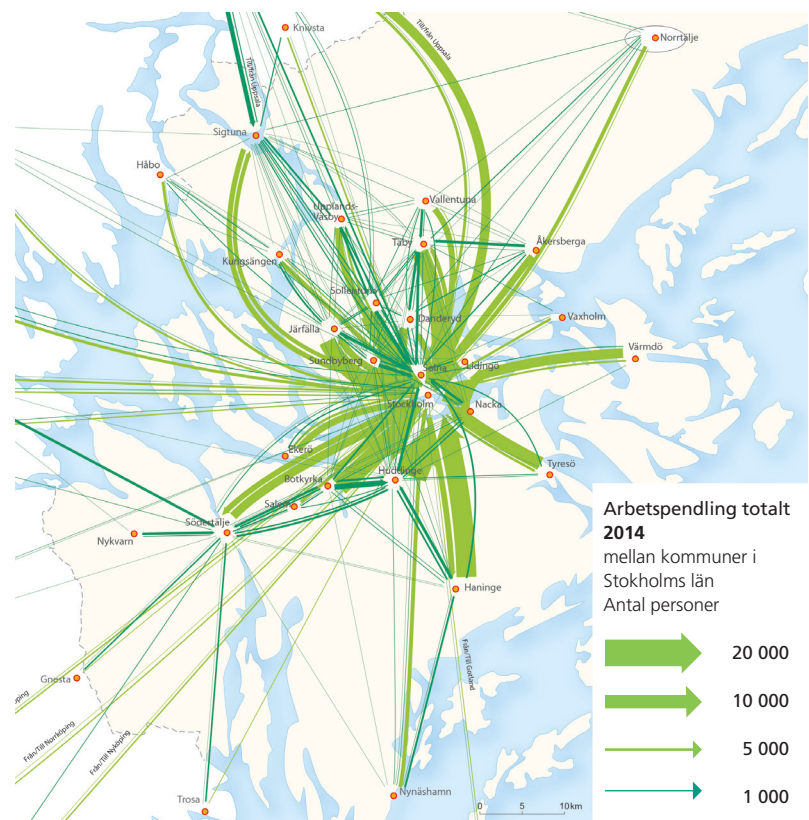
⁸ Arbetspendling i storstadsregioner – en nulägesanalys, Trafikanalys rapport 2011:3 samt Flerkärnighet och funktionella samband i östra Mellansverige, Mälardalsrådet/EBS 2015

variation i boendemiljöer, rekreation etc. Utvecklade person- och materialflöden inom regionen är en förutsättning både för de större städerna att klara sin tillväxt, för deras omland att nå en större marknad samt för kretsloppsanpassning dem emellan, t.ex. i energi- och livsmedelsförsörjning.

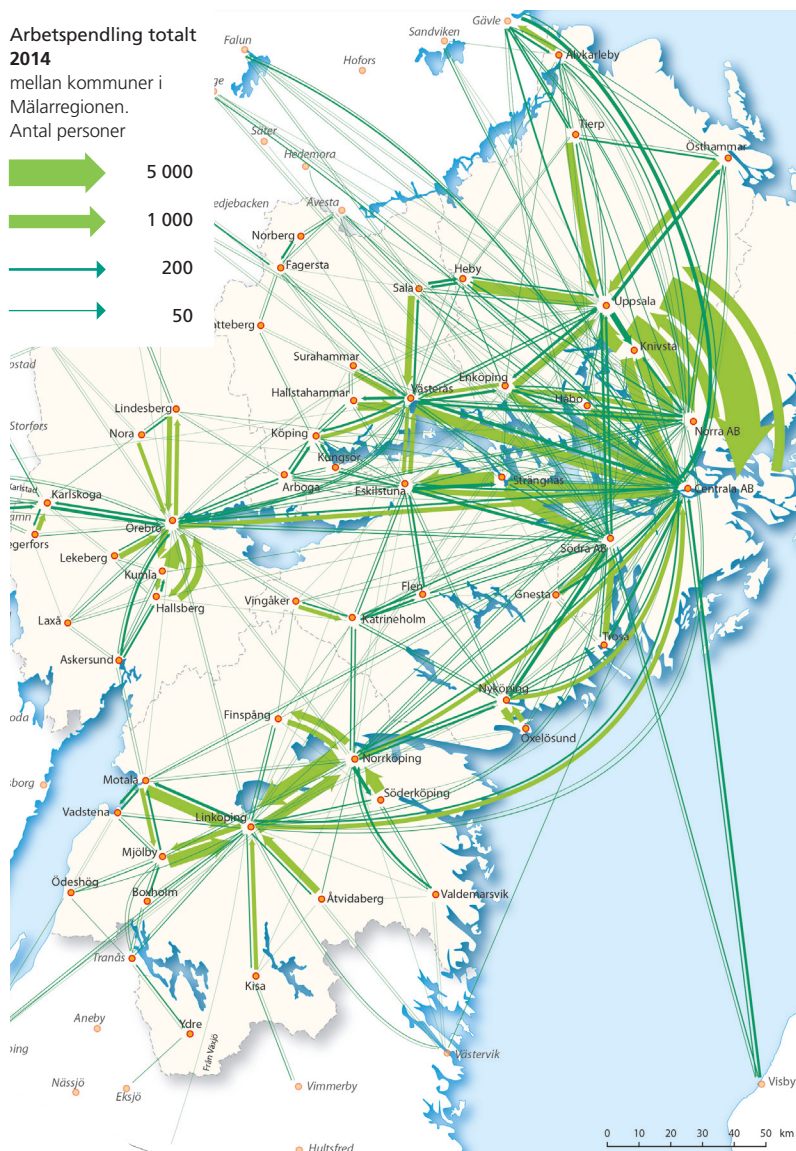
I Stockholm-Mälarenregionen sker dagligen mer än 750 000 arbetsresor över kommungräns, varav över en halv miljon i Stockholms län, samt ca 150 000 arbetsresor över länsgräns. Därtill kommer en stor mängd resor mellan kommuner samt resor i andra ärenden än transport till/från arbete, t.ex. fritids- och shoppingrelaterade. Något som i Stockholms centrala delar i hög grad påverkar framkomligheten i de storregionala flödena. Till detta bidrar även godstrafiken, som i allt väsentligt delar kapacitet med persontrafiken.

De stora trafikströmmarna på både väg och spår rör sig i riktning in och ut från Stockholms centrala delar och följer främst de stora vägarna/motorvägarna samt järnvägarna inklusive tunnelbana och spårväg. Bilen är det dominerande transportmedlet vid arbetsresor, framför allt utanför de större städerna och vid pendling över länsgräns. Kollektivtrafiken har höga resandandelar i städernas centrala delar och domi-

Figur 5.a. Arbetspendling i Stockholms län.



Källa SCB, bearbetning av ÄF



Figur 5.b. Arbetspendling i Stockholm-Mälardalenregionen.

nerar för resor i rusningstrafik in mot Stockholms stad. Skillnaderna i pendling beroende av kön, utbildningsnivå och inkomst är förhållandevis stora. Män pendlar längre än kvinnor, därtill oftare med bil, och högutbildade och höginkomsttagare pendlar längre än de med lägre utbildning och inkomst.⁹

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

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

⁹ Ibid

Beräknade kostnader
för trängsel och
förseningar per år
i enbart Stockholms-
regionen

6 mdkr

I likhet med transportsystemet har bostadsbyggandet inte hållit jämna steg med befolkningsutvecklingen och bristen på bostäder är idag en stor utmaning för regionen. Det har lett till stor bostadsbrist som driver upp boendekostnaderna och hämmar tillväxten bland annat genom att begränsa rörligheten på arbetsmarknaden och gör det svårt för företag att rekrytera. Bostadsbristen leder också till trångboddhet, inte minst för nyanlända, och det kan vara svårt för universitet att attrahera studenter då det saknas studentbostäder. Ett ökat bostadsbyggande förutsätter parallella investeringar i transportsystemet.

I takt med regionens tillväxt har Stockholm-Mälardalenregionen också successivt stärkt sin ställning som nationellt nav i det internationella utbytet. Koncentrationen av beslutsfunktioner, expertis, finansiella institutioner och internationella förbindelser gör regionen till en port mot världen för en stor del av landets utåtriktade kontakter. Likväl som en ingång för det utländska intresset att investera i, flytta till eller besöka Sverige. Omkring två tredjedelar av samtliga utlandsresor till/från Sverige går till/från eller via Stockholm-Mälardalenregionen.¹⁰

Den regionala tillväxten och strukturen, med arbetsplatser och bostäder i hög grad koncentrerade till vissa orter, samt ett omfattande inom-regionalt, nationellt och internationellt utbyte, ställer stora krav på ett kapacitetsstarkt och väl fungerande transportsystem av vägar, spår, hamnar och flygplatser. Regionen har en i hög grad kunskapsintensiv och tjänstebaserad näringsstruktur, där arbets- och tjänsteresorna är många och viktiga, vilket förutsätter framkomlighet och tillgänglighet.

Avsaknad av framkomlighet kan direkt översättas i betydande produktionsbortfall och välfärd förluster. Kostnader för trängsel och förseningar har beräknats överstiga 6 miljarder kronor per år enbart i Stockholmsregionen.¹¹ Inte minst kapacitetsbrister i spårsystemet medför stora samhällskostnader för arbetspendlingen. Samtidigt står spårtrafiken för en mycket liten andel av utsläppskostnaderna, vilket gör det än mer angeläget att åtgärda bristerna.¹²

Infrastrukturen i Stockholm-Mälardalenregionen är idag delvis mycket ansträngd, med påtagliga kapacitetsproblemen och trängseffekter inom regionen, framför allt i dess centrala delar men också i andra orter och stråk. På vägsidan är det inre primära vägnätet i Stockholms län högt utnyttjat och efterfrågan på delar av vägnätet överstiger den tillgängliga kapaciteten i högtrafik. Även trängseln på järnvägar är stor i de centrala delarna av Stockholms län, men brister i kapacitet och kvalitet på järnväg finns i hela regionen och är begränsande för såväl

¹⁰ Stockholmsregionens internationella relationer och utbyte, Stockholms läns landsting, Tillväxt och regionplaneförvaltningen 2016

¹¹ Trafikanalys Rapport 2011:3. Arbetspendling i storstadsregioner – en nulägesanalys

¹² Ibid

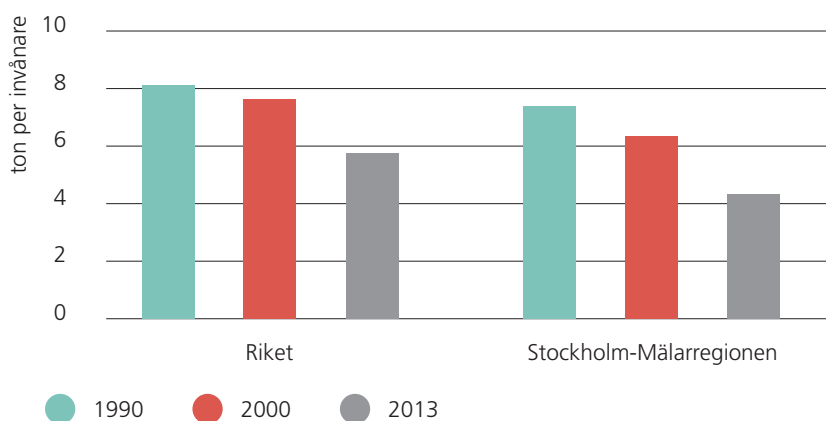
person- som godstrafiken. Det finns omfattande behov av såväl ökat underhåll och effektivare användning som nya investeringar för att klara trafikökningen och en omställning mot hållbara transporter.

3.1.3 Regionens klimatpåverkan

Utsläppen av växthusgaser har minskat avsevärt de senaste decennierna, i synnerhet räknat per invånare (figur 6), men behöver fortsätta minska för att klara målet att helt eliminera nettoutsläppen av växthusgaser till atmosfären.¹³ Transporterna står för omkring en tredjedel av utsläppen, varav personbilar för nära 60 procent i Stockholm-Mälardalenregionen.¹⁴ För att nå klimatmålen krävs åtgärder inom teknik, lagstiftning och planering, men också ändrade resvanor och ett transportsnålt samhälle. Det behövs en omfattande övergång från bil till kollektivtrafik, gång och cykel. Därtill samlokalisering av bostäder, arbetsplatser, handel, service etc., vilket minskar transportbehovet, underlättar vardagspusslet och ger förutsättningar för ett mer jämställt och jämlikt samhälle ur tillgänglighetssynpunkt.

För att nå klimatmålen krävs åtgärder inom teknik, lagstiftning och planering, men också ändrade resvanor och ett transportsnålt samhälle.

Figur 6. Utsläpp och växthusgaser, ton per invånare och år.



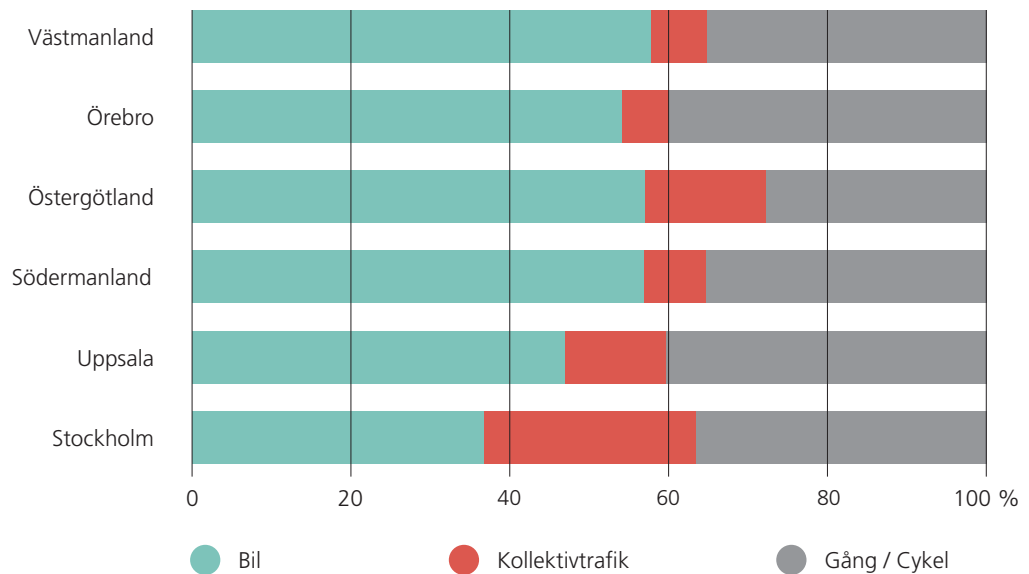
Källa: Nationella emissionsbasen – RUS

En viktig del i att nå denna förändring är att skapa möjligheter för attraktiva kollektiva resor. Det förutsätter både åtgärder i infrastrukturen och i trafikeringen, likväl som en bebyggelseplanering inriktad på bra kollektivtrafiklägen. Även godstransporterna behöver effektiviseras och minska sina utsläpp. Med tanke på att 40 procent av landets befolkning och 60 procent av tillväxten finns i Stockholm-Mälardalenregionen är det av stor vikt regionen är ledande även i detta avseende.

¹³ Ambitionen är idag att detta senast ska vara uppnått år 2050, medan Miljömålsberedningen föreslår 2045 som målår

¹⁴ Källa: Nationella emissionsdatabasen - RUS

Figur 7. Färdmedelsandelar, nuläge.



Källa: Stockholms läns landsting, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, Samrådshandling för ÖMS 2050

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

Valet mellan bil eller kollektivtrafik påverkas även av i vilken grad styrmedel som parkeringsavgifter, drivmedel- och trängselskatter etc. används för att begränsa biltrafiken och dess utsläpp. Vid en omfattande användning av sådana styrmedel ger en koncentration av befolkning och sysselsättning till de större städerna samt i övrigt goda kollektivtrafiklägen bättre möjligheter att bibehålla rörlighet genom överflyttning av trafik till kollektivtrafik.¹⁵

Fysisk tillgänglighet är en central faktor i upprätthållandet av Stockholm-Mälardalensregionens och Sveriges internationella konkurrenskraft.

3.2 Nationell och internationell tillgänglighet

Koncentrationen av såväl den ekonomiska som den politiska makten, internationella flygförbindelser, högspecialiserade funktioner och stora evenemang till huvudstadsregionen understryker betydelsen av hög nationell tillgänglighet till denna. Interaktionen är omfattande, där inrikesflyget tappat marknadsandelar till tåg, bil och buss, framförallt på resor under 50 mil. Detta beror dels på förbättringar i vägnätet, fler och mer tidseffektiva snabbtåg samt prisskillnader mellan färdsateten, men också på en ökad miljömedvetenhet. Samtidigt har diskussionerna kring Bromma flygplats visat att tillgänglighet till huvudstaden med flyg fortsatt är högt värderad i övriga landet.

¹⁵ ÖMS 2050, samrådshandling. Stockholms läns landsting, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen 2016

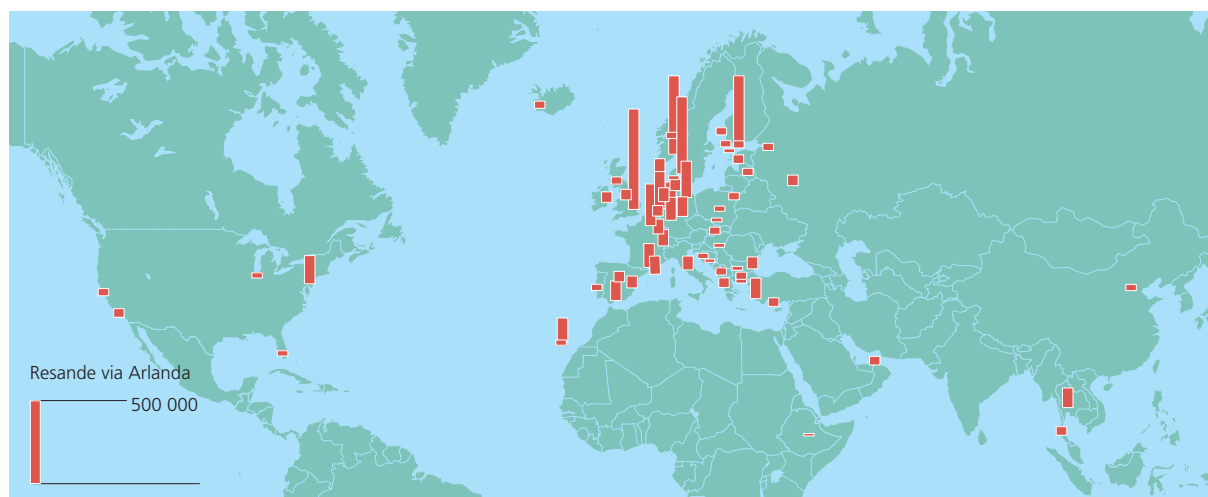
Fysisk tillgänglighet är också en central faktor i upprätthållandet av Stockholm-Mälardalensregionens och Sveriges internationella konkurrenskraft och framstående position inom många områden, inte minst för att kunna attrahera och behålla huvudkontor. I kombination med ett växande privatresande, som utgör hela två tredjedelar av utlandsresandet via Arlanda,¹⁶ finns behov av utvecklade förbindelser till de främsta partnerekonomierna och destinationerna.

Östersjöområdet och Europa har och kommer fortsättningsvis att ha en avgörande betydelse för Sveriges och Stockholm-Mälardalensregionens internationella utbyte och kontakter. Trenden för båda dessa områden är att de ökar i betydelse, framförallt Östersjöområdet där handelsutbytet ökat markant sedan år 2000 med samtliga länder utom Lettland.¹⁷ Utanför Europa är det främst de snabbväxande ekonomierna i Asien, framförallt Kina, samt USA som tilldrar sig intresse.

Hög nationell och internationell tillgänglighet förutsätter att infrastrukturutvecklingen på nationell nivå samspelar med de storregionala förutsättningarna och ambitionen i Stockholm-Mälardalensregionen. Stockholm-Mälardalensregionens transportinfrastruktur kan inte ses som ett avgränsat system, utan måste sättas i sitt nationella och internationella sammanhang. Det behöver finnas smidiga övergångar mellan flyg, fjärr-/snabbtåg, regiontåg samt övrig lokal kollektivtrafik. Därtill tillräcklig kapacitet för att öka järnvägens konkurrenskraft, för transittrafik samt för att underlätta utvecklandet av ett hållbart transportsystem. I detta ligger även en realisering av det transeuropeiska stomnätet (TEN-T) samt anpassning till "havets motorvägar", dvs. sjötransporterna såväl inom som utanför regionen, inklusive Mälarsjöfarten.

Stockholm-Mälardalensregionens transportinfrastruktur kan inte ses som ett avgränsat system, utan måste sättas i sitt nationella och internationella sammanhang.

Figur 8. Framträdande slutdestinationer för utrikes resande via Arlanda.



Källa: Swedavia, resvaneundersökning Arlanda 2014

¹⁶ Källa: RVU Arlanda, Swedavia 2014

¹⁷ Stockholmsregionens internationella relationer och utbyte, Stockholms läns landsting, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen 2016



3.2.1 Arlandas nyckelroll

Upptagningsområdet för Arlanda sträcker sig över hela Stockholm-Mälarenregionen och mer därtill. Arlanda är det naturliga navet som knyter samman regionen med såväl övriga Sverige som resten av världen. Flygplatsen har täckning av flygförbindelser till de viktigaste destinationerna, i många fall direkt men också genom internationella strategiska bytespunkter. Bland de 50 största flygplatserna i Europa, sett till antal passagerare, har Arlanda direktflyg till 41. Tillgängligheten inom Skandinavien och till Europa, Mellanöstern/Afrika och Nordamerika är relativt god medan tillgängligheten till Asien/Stilla-havsområdet och Latinamerika är sämre.¹⁸

För att Arlanda ska kunna stärka sin position i konkurrens med övriga flygplatser i Skandinavien behöver attraktiviteten ses ur två starkt sammankopplade perspektiv, resenärens och trafikerande flygbolags.

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

I båda fallen samt ur miljösynpunkt gynnas Arlandas utveckling av att de större städerna i regionen får snabba direktförbindelser med spår-buren kollektivtrafik till Arlanda. Därtill att de passageraravgifter som tas ut för tågresenärer till/från Arlanda inte blir ett hinder för utvecklingen av miljövänliga transporter till flygplatsen. Samtidigt behöver flygplatsens kapacitet, service och linjeutbud, dvs. antal destinationer och avgångar, kontinuerligt utvecklas.

¹⁸ Flygplatser i Stockholm-Mälarenregionen, EBS 2015

Tabell 1. Flygplatser i Stockholm-Mälarenregionen med linje- och/eller chartertrafik.

| Flygplats | Huvud-funktioner | Destinationer (in-/utrikes) | Resenärer 2013 (tusental) | Kapacitet 2013 (tusental) | Gods 2013 (tusen ton) | Ägare |
|------------|-------------------------------|-----------------------------|---------------------------|---------------------------|-----------------------|--------------------------------|
| Arlanda | Inrikes, utrikes, frakt | 29 / 152 | 20 700 | 25 000 | 170 | Swedavia |
| Bromma | Inrikes | 12 / 3 | 2 300 | Minst 2 400 | Ingen | Swedavia |
| Linköping | Affärsflyg | 0 / 2 | 115 | 200 | Ingen | Kommunen |
| Norrköping | Affärsflyg | 0 / 16 | 111 | Minst 225 | Uppgift saknas | Kommunen |
| Skavsta | Lågpris | 0 / 41 | 2 500 | 3 000 | Ingen | 90% privat + Kommunen |
| Visby | Anslutning Bromma och Arlanda | 4 / varierar | 350 | Minst 500 | Uppgift saknas | Swedavia |
| Västerås | Lågpris | 0 / 5 | 160 | Minst 250 | Uppgift saknas | Kommunen |
| Örebro | Region Fraktflyg | 1 / 10 | 100 | Minst 180 | 30 | Region Örebro län + 3 kommuner |

Källa: Flygplatser i Stockholm-Mälarenregionen, EBS 2015

Vid sidan av Arlandas särställning i den storregionala strukturen och som viktig målpunkt för både arbetspendling och resande, finns det ytterligare sju flygplatser i Stockholm-Mälarenregionen som bedriver linjefart och/eller chartertrafik. Flygplatserna har lite olika karaktär och funktion vilket framgår av tabell 1.

3.2.2 Östersjötrafiken

Med mer än 11 miljoner resande årligen, framför allt till/från Gotland, Finland och Baltikum, samt omfattande godsflöden via hamnarna i Stockholm-Mälarenregionen har Östersjötrafiken en särskild betydelse för regionens och landets förbindelser i Östersjöområdet. Därtill går en stor andel mer långväga gods till/från regionen med sjötrafik, inte minst containergods.

Sjöfarten har under senare år uppmärksammas som ett trafikslag utan kapacitetsbrister och med klara miljöfördelar. Östersjöhamnarna från Norrköping till Gävle utvecklas successivt. Ombyggnaden av Södertälje sluss och åtgärder i farleden i Mälaren kommer om några år göra det möjligt för större och säkrare fartyg att trafikera Mälaren. Det är

Tabell 2. Befintlig trafik i reguljär verksamhet av viss omfattning vid större allmänna hamnar i Stockholm-Mälarenregionen.

| Allmänna hamnar | RoRo | Container | Flytande bulk | Torr bulk | Volym, miljoner ton | Kommentarer |
|-----------------|------|-----------|---------------|-----------|---------------------|--|
| Gävle | | x | x | x | 4,5 | Fullservicehamn. Knutpunkt för containertransport. Betydande hamn för skogsprodukter och bränslen |
| Hargshamn | | | | x | 1,5 | Främst fasta bränslen o järnmalm |
| Kapellskär | x | | | | 2,3 | Färjhamn, knutpunkt för transporter till/från Finland och Estland |
| Köping | | | | x | 1,0 | Hamn för lokal industri |
| Norrköping | | x | x | x | 3,3 | Fullservicehamn. Skogsprodukter och bränslen |
| Nynäshamn | x | | x | | 3,2 | Färjhamn (Gotland, Lettland, Polen), raffinaderi, LNG-terminal |
| Oxelösund | | x | x | x | 4,7 | Främst stål, kol och olja |
| Stockholm | x | x | x | x | 4,8 | Fullservicehamn. Bränslen. Knutpunkt för transporter till/från Finland, Estland, Lettland och Ryssland |
| Södertälje | | x | x | | 1,0 | Fullservicehamn. Bilimport |
| Visby | x | | | x | 0,9 | Knutpunkt för transporter till/från fastlandet |
| Västerås | | x | x | x | 1,5 | Fullservicehamn |

Källa: Sveriges Hamnar och Trafikanalys, bearbetning av Ramböll

angeläget att fortsätta utveckla såväl regionens hamnar och farleder som anslutande landinfrastruktur för att möjliggöra en ökad andel gods, men också passagerartrafik, med sjöfart.

3.3 Kollektivtrafik

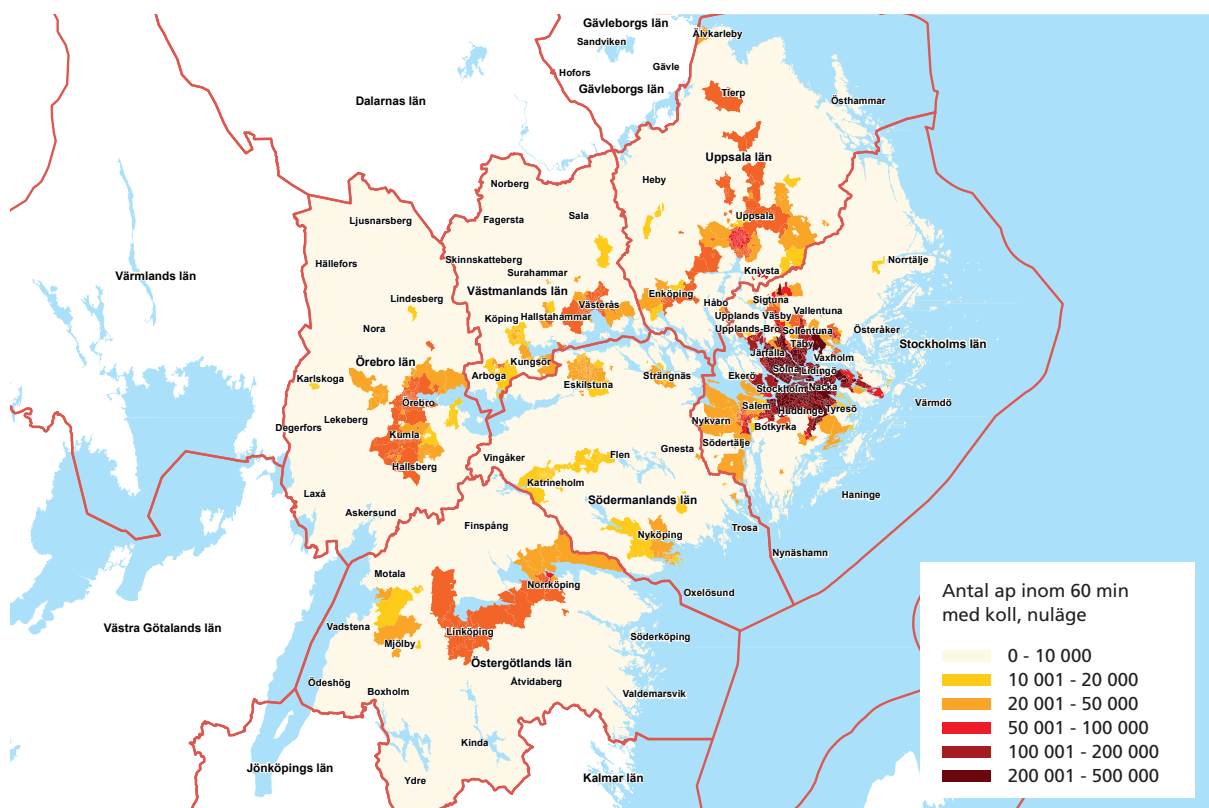
En väl fungerande och utbyggd kollektivtrafik i Stockholm-Mälarenregionen är en förutsättning för att öka tillgängligheten, minska trängseln och nå regionens klimatmål. Men, det finns även andra skäl till att allt fler behöver välja kollektiva färdmedel framför bilen.

Regionförstoringen har under senare år i första hand skett genom att människor uppoffrat mer av sin tid till att pendla, företrädesvis med bil, i andra hand genom kortare restider. Av sociala och hälsoskäl kan en sådan utveckling ifrågasättas, där vetenskapen utöver negativa konsekvenser för jämställdhet och familjeliv pekar på ökade risker för olyckor samt välfärdssjukdomar genom stresspåslag och stillasittande.¹⁹

Mycket tyder samtidigt på att bilen har spelat ut sin roll som regionförstörande transportmedel. Framtida restidvinster och kapacitet att hantera befolkningsökningen kan främst nås med en utbyggd och snabbare kollektivtrafik. En utvecklad kollektivtrafik skapar även bättre förutsättningar för bostäder och urban utveckling i nya områden, en effektivare användning av infrastrukturen samt förutsättningar för ett mer jämlikt och jämställt resande. Men, resenärer behöver känna trygghet i att tåget eller bussen kommer att fortsätta gå vid givna tider och med givna restider. Kvalitet, förutsebarhet och långsiktighet är därför nödvändiga faktorer i kollektivtrafikutbudet och påverkar människors val av bostad, skola och arbete.

En väl fungerande och utbyggd kollektivtrafik i Stockholm-Mälarenregionen är en förutsättning för att öka tillgängligheten, minska trängseln och nå regionens klimatmål.

Figur 9. Tillgänglighet till arbetsplatser med kollektivtrafik.



Källa: WSP:s underlagsarbete till Samrådshandling för ÖMS 2050, Stockholms läns landsting Tillväxt- och regionplaneförvaltningen.

¹⁹ Se t ex Sandow, Erika (2011) On the road: Social aspects of commuting long distances to work, avhandling Umeå universitet

Punktvis finns i dagsläget god tillgänglighet till arbetsmarknaden med kollektivtrafik kring järnvägsstationer och hållplatser, medan tillgängligheten utanför de stora kollektivtrafikstråken är betydligt sämre och bilberoendet större (figur 9). Arbetsplatsstillgängligheten korrelerar i hög grad med tillgängligheten till andra samhällsfunktioner, t.ex. sjukhus, högre utbildning, handel, kultur och nöjen, som således till stor del följer samma mönster.

Tillgängligheten och resandet med kollektivtrafik har ökat under det senaste decenniet – såväl det sammanlagda antalet resor som antalet resor per invånare – framförallt genom den successivt utbyggda spårtrafiken.²⁰ En stor del av pendlingen i Stockholm-Mälardalenregionen sker med kollektivtrafik på spår, framförallt i Stockholms län samt i de radiella stråken in mot huvudstaden, men i flera kommuner är pendlarna hänvisade till busstrafik. Däremot väljer många bilen för resor längre ut i regionen, för resor över länsgräns och för fritids- och serviceresor.

Kollektivtrafiken måste finnas nära för att vara ett attraktivt alternativ till bilen. Generellt är det dubbelt så många som nyttjar kollektivtrafiken vid en stationsnära bostad eller arbetsplats. Stora resmål som högsolor, sjukhus, köpcentra och stora arbetsplatser bör därför lokaliseras nära kollektivtrafikens knutpunkter. Även resmål som förskolor, skolor, dagligvarubutiker, och idrottsanläggningar bör lokaliseras i kollektivtrafiknära lägen.²¹

Tabell 3. Antal kollektivtrafikresor (påstigningar) per invånare, trafikslag och län år 2014.

| Län | Buss | Tåg | Spårväg | Tunnelbana | Fartyg | Totalt | Medelreslängd (km) |
|--------------|------|-----|---------|------------|--------|--------|--------------------|
| Stockholm | 140 | 48 | 14 | 151 | 2 | 355 | 7 |
| Uppsala | 78 | 20 | | | | 98 | 16 |
| Sörmland | 35 | 10 | | | | 45 | 22 |
| Östergötland | 44 | 8 | 12 | | | 63 | 14 |
| Örebro | 40 | 4 | | | | 44 | 10 |
| Västmanland | 41 | 2 | | | | 43 | 11 |
| Gotland | 16 | | | | | 16 | 14 |

Källa: Trafikanalys 2015

²⁰ Lokal och regional kollektivtrafik 2014. Trafikanalys 2015:20

²¹ Rufs 2050 samrådshandling, Stockholms läns landsting, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen 2016

Då regionen växer snabbt är det viktigt att kollektivtrafiken kan hantera ett ökat resande, där pendlingen både inom och mellan länen förväntas öka kraftigt. Här bör noteras att utvecklingen inom järnvägstransporter under lång tid varit ökande och starkast har utvecklingen varit för persontrafiken, vilket inneburit större ansträngningar och krav på infrastrukturen. Sedan början av 1990-talet har resandet med tåg fördubblats. Ökningen har skett i den regionala kollektivtrafiken snarare än i den interregionala persontrafiken – en utveckling som förväntas fortsätta. Detta förstärker behovet av att statens investeringar får en större andel för denna trafik.²²

Särskilt belastad är kollektivtrafiken i Stockholms län, där 780 000 resenärer tillsammans gör 2,8 miljoner resor dagligen. Länets starka befolkningstillväxt ökar trängseln och belastningen på systemet, som även ska klara den växande storregionala pendlingen och ökade godsflöden. En fortsatt utbyggnad av kollektivtrafiken krävs för att undvika fullständig trafikinfarkt, vilket förutsätter såväl utbyggnad som effektivare användning av infrastrukturen.



En fortsatt utbyggnad av kollektivtrafiken krävs för att undvika fullständig trafikinfarkt.

²² Ett transportsystem i Östra Mellansverige som uppfyller de långsiktiga målen – Kunskapsunderlag till En bättre sats, Trivector Traffic, Rapport 2014:113

EU-kommissionen uppskattar ökningen av godstrafiken till och med 2050 till

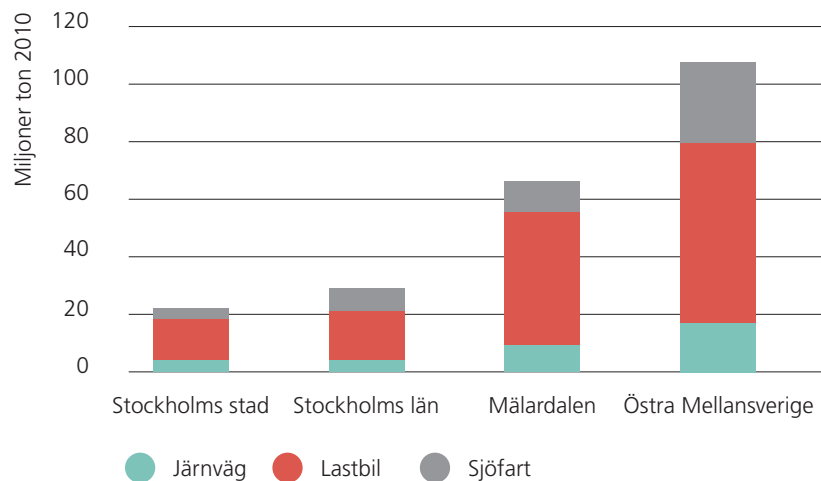
80%

3.4 Gods

Stockholm-Mälardalenregionen är Sveriges största konsumentmarknad, har en omfattande varuproduktion och stora transitflöden av gods. Varutransporterna har ökat under de senaste decennierna, framförallt de långväga lastbilstransporterna och utrikes sjötransporter. EU-kommissionen räknar med att godstransporterna inom EU kommer att öka med 80 procent mellan 2005 och 2050 och att persontrafiken samtidigt ökar med 50 procent.²³

Tillförlitliga och effektiva transporter – till/från omvärlden, inom regionen samt i städerna – är avgörande för såväl regionens som landets konkurrenskraft och en förutsättning för en minskad miljö- och klimatbelastning. I takt med att regionen växer och det internationella utbytet vidgas, på senare år framför allt med Östeuropa och Asien, ökar även behovet av godstransporter.

Figur 10. Godstransporter per dominerande trafikslag 2010.



Östra Mellansverige = Stockholm-Mälardalenregionen exkl. Gotland men inkl. Gävleborgs län
Källa: Nelldals & Wajsmann 2013

Stockholm-Mälardalenregionens godstransporter ökar snabbare än i riket som helhet beroende på den snabba befolkningstillväxten.

Godsflöden som har både start- och målpunkt i regionen sker nästan uteslutande med vägtransporter. Vägtransporter är också dominerande för inrikes godstransporter till och från Stockholm-Mälardalenregionen. Järnvägen används mest för ankommande gods från Syd- och Västsverige samt Övre Norrland. För utrikes gods är sjötransporter volymmässigt dominerande, medan järnväg används till och från Tyskland samt övriga Västeuropa (figur 11). Flygfrakten är volymmässigt liten, men värdemässigt stor. Därtill av stor betydelse för regionens hög-specialiserade näringsliv samt ur marknadssynpunkt för att regionen och flygplatserna ska kunna attrahera långlinjer, där flygfrakten är en viktig del av lönsamheten.²⁴

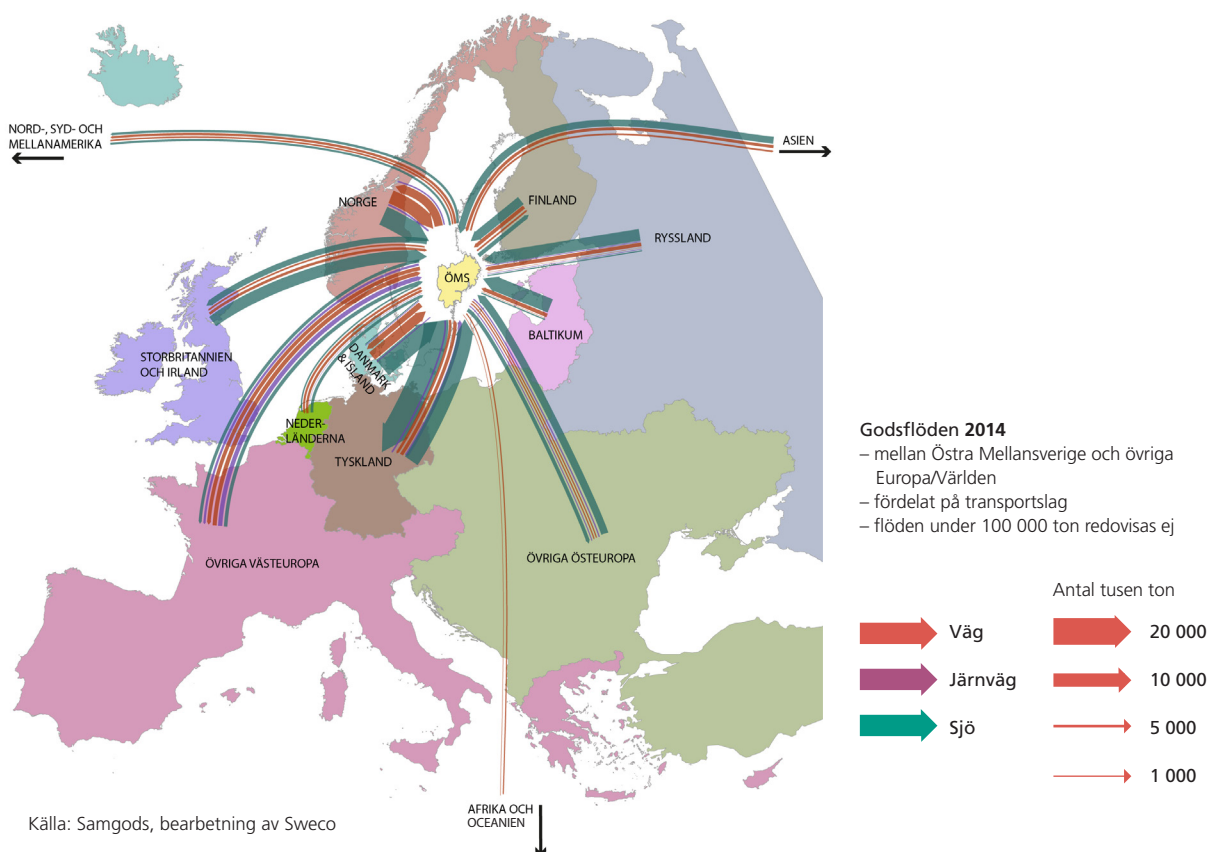
²³ Transport 2050: The major challenges, the key measures (MEMO/11/197)

²⁴ Resor och transporter i östra Mellansverige, Sweco 2015

Godstransporterna till och från Stockholmsregionen har successivt genomgått en strukturförändring. En del tung industri har flyttat ut från regionen, medan inflödet av livsmedel och konsumtionsvaror ökat som en följd av en växande befolkning. Transporter av högfördlat gods har också ökat till följd av IT-sektorns expansion, liksom behovet av snabba expressgodssändningar till följd av tjänstesektorns tillväxt. Därtill har avfalls- och återvinningstransporter, t.ex. av returpapper och skrot, ökat.²⁵

Stockholm-Mälarenregionens godstransporter ökar snabbare än i riket som helhet beroende på den snabba befolkningstillväxten. I regionen som helhet ökar godsvolymerna med ca 1,3 procent per år, medan de i Stockholms län ökar med ca 1,5 procent per år. Transporter av konsumtionsvaror och högfördlat gods dominerar i Stockholms län, medan det i övriga Mälarenregionen finns relativt omfattande transporter av råvaror och industriprodukter.²⁶

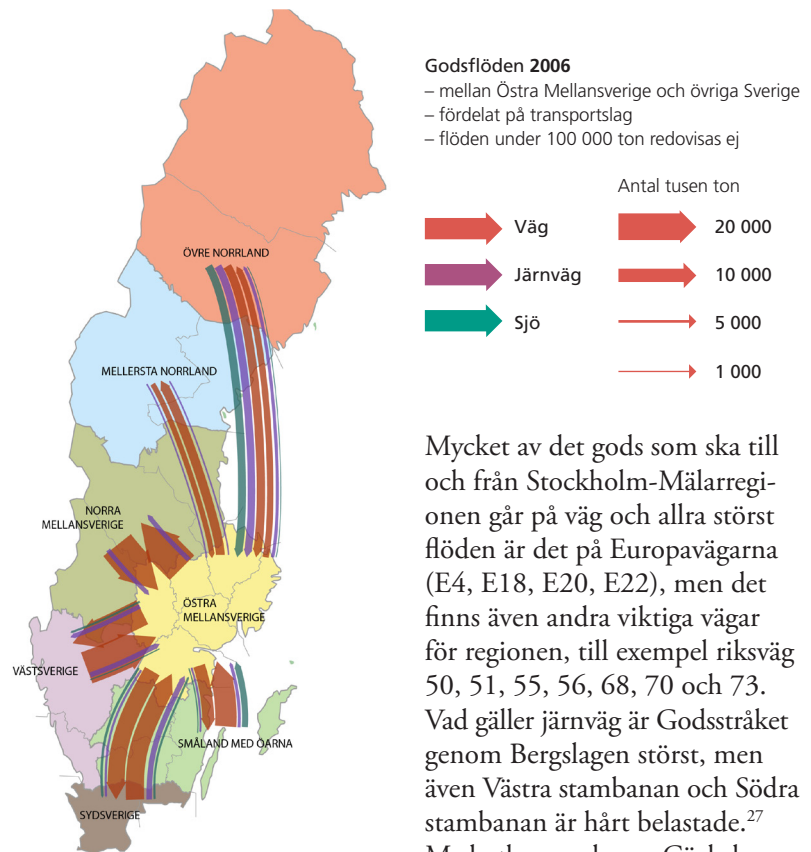
Figur 11 a. Internationella godsströmmar till/från Stockholm-Mälarenregionen (i figur benämnt Östra Mellansverige)



²⁵ Wajsman J. och Nelldal B-L, Godstransporter i östra Mellansverige 2010-2030-2050 - En vision med prognoser för ett utvecklat transportsystem med järnväg. KTH 2013

²⁶ Wajsman J. och Nelldal B-L, a.a.

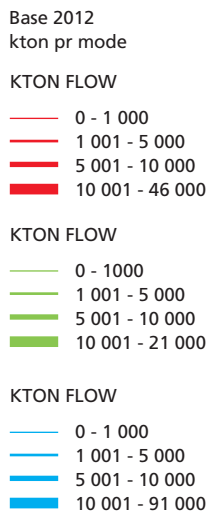
Figur 11 b. Nationella godsströmmar till/från Stockholm-Mälarenregionen (i figur benämnt Östra Mellansverige)



Mycket av det gods som ska till och från Stockholm-Mälarenregionen går på väg och allra störst flöden är det på Europavägarna (E4, E18, E20, E22), men det finns även andra viktiga vägar för regionen, till exempel riksväg 50, 51, 55, 56, 68, 70 och 73. Vad gäller järnväg är Godsstråket genom Bergslagen störst, men även Västra stambanan och Södra stambanan är hårt belastade.²⁷

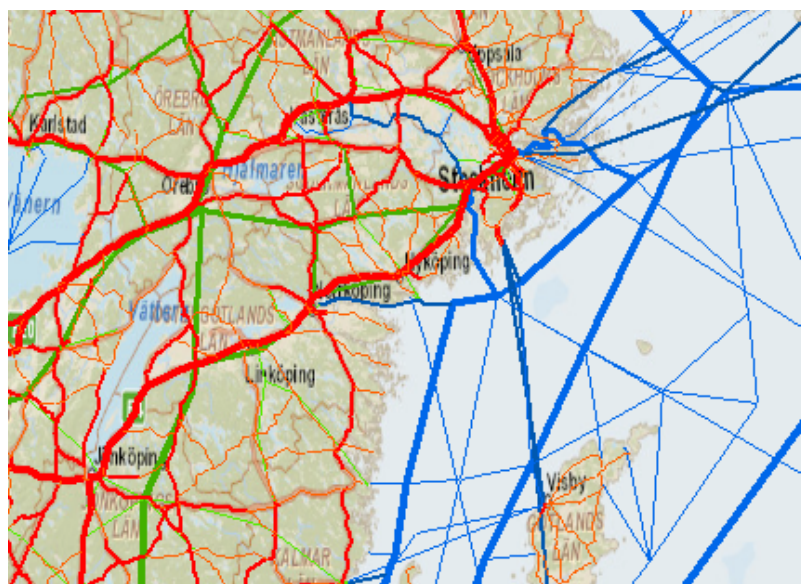
Med utbyggnaden av Gävle hamn och kombiterminalen i Rosersberg kan även flödena på Ostkustbanan förväntas öka (figur 12 och figur 16).

Figur 12. Godsflöden i Stockholm-Mälarenregionen 2012
 rött=på väg
 grönt=på järnväg
 blått=till sjöss



Källa: Samgods, Swecos bearbetning

Den växande transittrafiken i Stockholm-Mälarenregionen – till och från framför allt norra Sverige, Göteborg, Skåne, Finland och Baltikum – belastar såväl vägsystemet, främst E4, E18, E20, E22 och rv 50, 56 och 70, som järnvägarna, huvudsakligen Västra stambanan och Godsstråket genom Bergslagen.



De storregionala distributionsnätverken ställer särskilda krav på väg- och järnvägsinfrastrukturen och det finns ett stort behov av att storregionalt samordna olika godsflöden, så att mer kostnadseffektiva och miljövänliga logistikprocesser kan utvecklas. Nya terminallokaliseringar sker till stor del nära nodstäderna Södertälje, Örebro, Västerås och Eskilstuna. Här finns närhet till stråk för godstransporter mellan norra och södra Sverige och bra infrastrukturkopplingar mellan olika trafikslag.²⁸

Idag sker många godstransporter med lastbil där transport på andra trafikslag vore önskvärt från samhällets perspektiv. Utvecklingen pekar dock mot att framtida ökningar huvudsakligen kommer ske i vägtrafiken, delvis på grund av kapacitetsbrister på järnvägen. Detta är i likhet med omställningen från bilism till kollektivtrafik en stor och viktig utmaning för regionen att hantera.

En betydligt större del av lågvärdigt och icke tidskritiskt gods bör kunna transporteras sjövägen, som i ett europeiskt perspektiv använts i begränsad utsträckning i förhållande till Sveriges kuststräcka. Med Mälaren som nav kan ökad regional distribution på vattenvägar ge bättre möjligheter för varuförsörjning med minskad klimatpåverkan. Andra viktiga åtgärder för att minska klimatutsläppen från godstransporter är att planera och optimera transporterna genom exempelvis ruttoptimering, ökad fyllnadsgrad, längre och tyngre fordon samt samordnade godstransporter.



De storregionala distributionsnätverken ställer särskilda krav på väg- och järnvägsinfrastrukturen och det finns ett stort behov av att storregionalt samordna olika godsflöden, så att mer kostnadseffektiva och miljövänliga logistikprocesser kan utvecklas.

²⁷ Resor och transporter i östra Mellansverige, Sweco 2015

²⁸ Utredningar inom En Bättre Sits 2014 - Del D Kartläggning av godsnoder, Ramböll 2014

4. Prioriterade funktioner

Transportsystemets grundläggande funktion är att tillhandahålla säker tillgänglighet och framkomlighet för person- och godstransporter, såväl lokalt och regionalt som nationellt och internationellt. Detta i princip oavsett årstid/väderförhållanden och även under perioder då pågående ny- och ombyggnadsprojekt utgör hinder. Dessutom uthålligt, med hänsyn till såväl miljö- och klimat som socioekonomiska faktorer. Målbilden är således komplex (se kap 2), vilket avspeglas i de storregionalt prioriterade funktionerna samt tillhörande strategier och åtgärder (kap 5 och 6).

I första hand måste tillgängligheten mellan nodstäderna i de storregionala stråken in mot Stockholm förbättras.

Stockholm-Mälardalenregionen är idag funktionellt enkärnig, där alla nodstäder och län har ett beroende av Stockholm. Tendensen och potentialen till stärkta storregionala samband är därutöver som störst mellan Linköping-Norrköping och Västerås-Eskilstuna. Utifrån detta görs följande övergripande prioriteringar:

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

- Kopplat till detta bör varje län arbeta med att förbättra tillgängligheten från de mindre orterna och omgivande landsbygd till respektive nodstad eller regionala stadskärnor.
- Därtill koncentrera ny bebyggelse, både bostäder och verksamheter, till nodstäderna och de regionala stadskärnorna samt till orter med förutsättningar för en bra kollektivtrafik.
- I sammanhanget är det också viktigt med en god tillgänglighet till Arlanda från hela Stockholm-Mälardalenregionen, både för en god internationell tillgänglighet och Arlandas roll som arbets- och mötesplats.
- Det behövs också strategiska bytespunkter i Stockholm för byten mellan storregional och mer lokal kollektivtrafik, i enlighet med den regionala utvecklingsplaneringen i Stockholms län, RUFSS 2050.

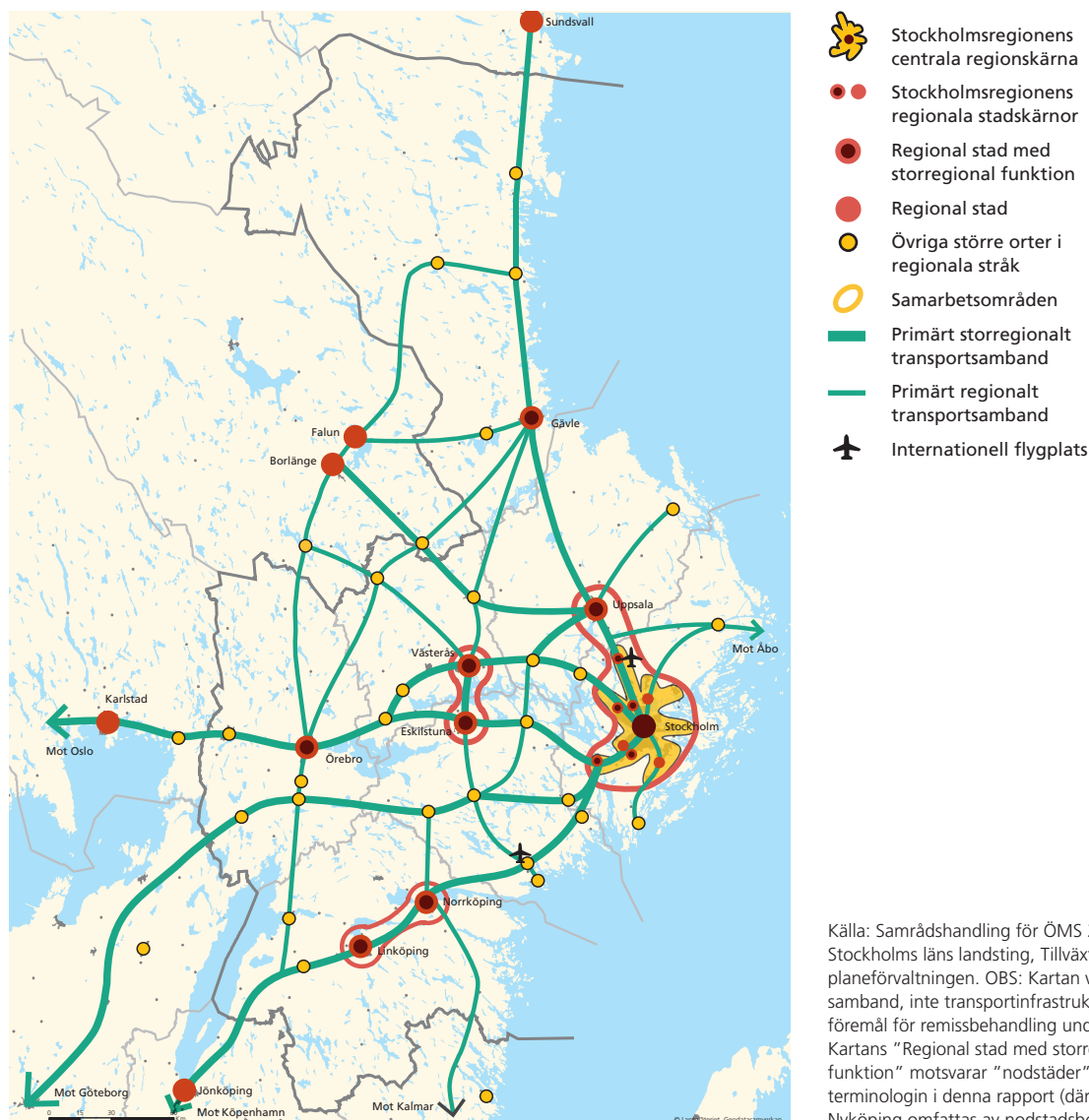
I andra hand måste tillgängligheten i de storregionala tvärförbindelserna förbättras. Först mellan de nodstäder som ligger närmast varandra och har förutsättningar till ett ökat dagligt utbyte, därefter mellan övriga.

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

Avsnitt 4.1 och 4.2 utvecklar funktionalitet, brister och behov med avseende på den storregionala persontrafiken, medan avsnitt 4.3 behandlar godstrafiken. Avslutningsvis berörs Gotlands särskilda förutsättningar i avsnitt 4.4.

I andra hand måste tillgängligheten i de storregionala tvärförbindelserna förbättras.

Figur 13. Strukturbild för östra Mellansverige.



Källa: Samrådshandling för ÖMS 2050, Stockholms läns landsting, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen. OBS: Kartan visar viktiga samband, inte transportinfrastruktur, och är föremål för remissbehandling under 2016. Kartans "Regional stad med storregional funktion" motsvarar "nodstäder" enligt terminologin i denna rapport (där även Nyköping omfattas av nodstadsbegreppet).

4.1 Tillgänglighet och regionintegration

Prioriterad funktion och rådande brister

För att uppnå målet om internationell konkurrenskraft behövs en god tillgänglighet till Stockholm och Arlanda. Företag ska ha möjlighet att stanna kvar på en ort och nyetablering ska vara intressant inom hela regionen för att de på ett enkelt sätt kan nå huvudstaden och sina kunder och medarbetare runt om i världen. Invånarna ska ha möjlighet att oavsett bostadsort ha tillgång till huvudstadens och Arlandas utbud.

Den internationella och nationella tillgängligheten är viktig för hela regionen och säkerställs genom en god tillgänglighet till Arlanda flygplats samt en kontinuerlig utveckling av flygplatsen vad gäller kapacitet och linjeutbud. Detta är även av stort nationellt intresse.

Den internationella och nationella tillgängligheten är viktig för hela regionen och säkerställs genom en god tillgänglighet till Arlanda flygplats samt en kontinuerlig utveckling av flygplatsen vad gäller kapacitet och linjeutbud. Detta är även av stort nationellt intresse. Kapacitetsmässigt pekar aktuella bedömningar på att Arlanda kan behöva byggas ut med en ny rullbana under planperioden till 2050. Om Bromma flygplats avvecklas senast 2038 när dagens Brommaavtal löper ut, accentueras detta behov.

Av nodstäderna är det i dagsläget bara Uppsala som når Arlanda och Stockholm inom en timmes restid med kollektivtrafik. Restiderna behöver generellt minska med 30-50 procent i järnvägsstråken in mot huvudstaden och till Arlanda för att svara mot den prioriterade funktionen och målet. Regionen anser att detta ska uppnås innan 2030.

Den eventuella satsningen på en ny höghastighetsjärnväg mellan landets storstadsregioner behöver vara bra sammanlänkad med den regionala och lokala transportinfrastrukturen för att nå sin fulla potential. Det är samtidigt viktigt att en eventuell satsning på höghastighetståg inte tränger undan andra nödvändiga satsningar i den regionala transportinfrastrukturen. Om höghastighetstågen realiserats behöver de kopplas samman med både Stockholms central och Arlanda flygplats. Snabbare tåg till Arlanda kan utöka flygplatsens upptagningsområde och stärka flygplatsen i den hårdnande konkurrensen gentemot de övriga nordiska storflygplatserna.

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

starkare utveckling i regionen som helhet. Enligt SCB:s definition består Stockholm-Mälarenregionen idag av 11 lokala arbetsmarknader (inklusive Gotland). För att svara mot den prioriterade funktionen och målet behöver antalet halveras till 2030, genom kortare restider i spårtrafiken, och ytterligare integration ske i perspektivet 2050.

För att hålla samman regionen i en gemensam bostads-, studie- och arbetsmarknad är det också angeläget att kapaciteten på vägar och spår över Saltsjö-Mälarsnittet i Stockholm är tillräcklig. Därtill att det finns väl fungerande förbindelser till/från Stockholms regionala stadskärnor. Även detta behöver vara uppnått i perspektivet 2030, vilket delvis sker genom redan beslutade investeringar (Citybanan, Förbifart Stockholm, Tvärförbindelse Södertörn samt utbyggnad av tunnelbana och spårväg).

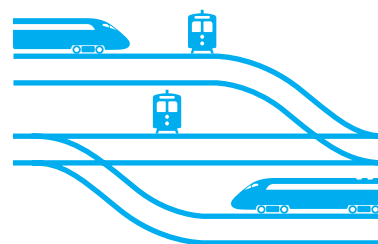
Samtidigt kan ytterligare behov förutses i den hårt ansträngda infrastrukturen i Stockholms län. Kapaciteten behöver utökas i de radiella stråken och restiderna kortas från regionens yttre delar. I tvärgående stråk behöver restiderna kortas och framkomligheten förbättras, framför allt för stombussarna. Dessutom behöver kapaciteten och attraktiviteten i bytespunkterna utvecklas.²⁹

Kapacitetssituationen på järnvägen är särskilt komplicerad i Stockholms län då många trafikkoncept där måste samsas på samma spår. I framtiden kan både pendeltåg, snabbpendeltåg, regionaltåg, intercitytåg, framtida höghastighetståg samt godståg behöva samutnyttja spårkapaciteten. Om kapaciteten inte räcker för att tillgodose alla dessa funktioner kommer en tydlig och långsiktig prioritering att behöva göras.

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

Även om fokus behöver vara på att utveckla dessa delar av transportsystemet så finns fortfarande behov av att utveckla tillgängligheten och framkomligheten i vägtransportsystemet för bil- och gods-transporter. Trängsel, framför allt i Stockholms län, med kraftigt förlängda och varierande restider innebär problem för regionens transporter och att vägkapaciteten inte används effektivt. För områden utanför de större stråken och i de glest befolkade regiondelarna är det svårt att utveckla konkurrenskraftiga alternativ till bilen, varför tillgängligheten i sådana områden även fortsättningsvis i hög grad skapas genom transporter på väg.³⁰

Den eventuella satsningen på en ny höghastighetsjärnväg mellan landets storstadsregioner behöver vara bra sammanlänkad med den regionala och lokala transportinfrastrukturen för att nå sin fulla potential.



²⁹ Rufs 2050, samrådsförslag. Stockholms läns landsting, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen.

³⁰ Ibid

Vad behövs från nationell nivå?

- Kapacitet för fler och snabbare avgångar i den stor- och interregionala spårtrafiken, inklusive nya/anpassade stationer, samt inom delar av de hårt ansträngda bytespunkterna centralt i Stockholms län.
- Förutsättningar i relation till Arlandabanan, så att de passageraravgifter som tas ut för på- och avstigande tågresenärer inte blir ett hinder för utvecklingen av miljövänliga transporter till flygplatsen.
- Tillräcklig kapacitet över Saltsjö-Mälarsnittet i Stockholms centrala delar, vilket är en fråga som bör hanteras gemensamt med dragningen av en eventuell framtida höghastighetsbana.
- Väl fungerande tvärgående förbindelser mellan Stockholms regionala stadskärnor.
- Återställd och därefter bibehållen funktionalitet i befintliga stamnät, i första hand järnvägar och Europavägar.

Stockholm-Mälmarregionens åtagande

- Utveckling av den storregionala kollektivtrafiken. Samordning med trafikeringen Uppsala-Stockholm.
- Förbättra tillgängligheten till och från de mindre orterna och omgivande landsbygd till närliggande nodstad samt för gång och cykel i nodstäderna, framför allt kopplat till resecentra.
- Utveckling av strategiska bytespunkter mellan lokal och regional kollektivtrafik samt för anslutande trafikslag (bil, mc/moped, cykel, gång).
- Stationsnära planering – koncentration av bostads- och verksamhetsutveckling till de regionala nodstäderna samt orter med bra förutsättningar för kollektivtrafik.
- Bygga ikapp bostadsbehoven, vilket innebär minst 300 000 nya bostäder till 2030.

4.2 Kvalitativ, kapacitetsstark storregional kollektivtrafik

Prioriterad funktion och rådande brister

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

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

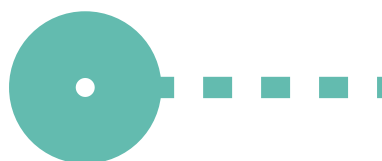
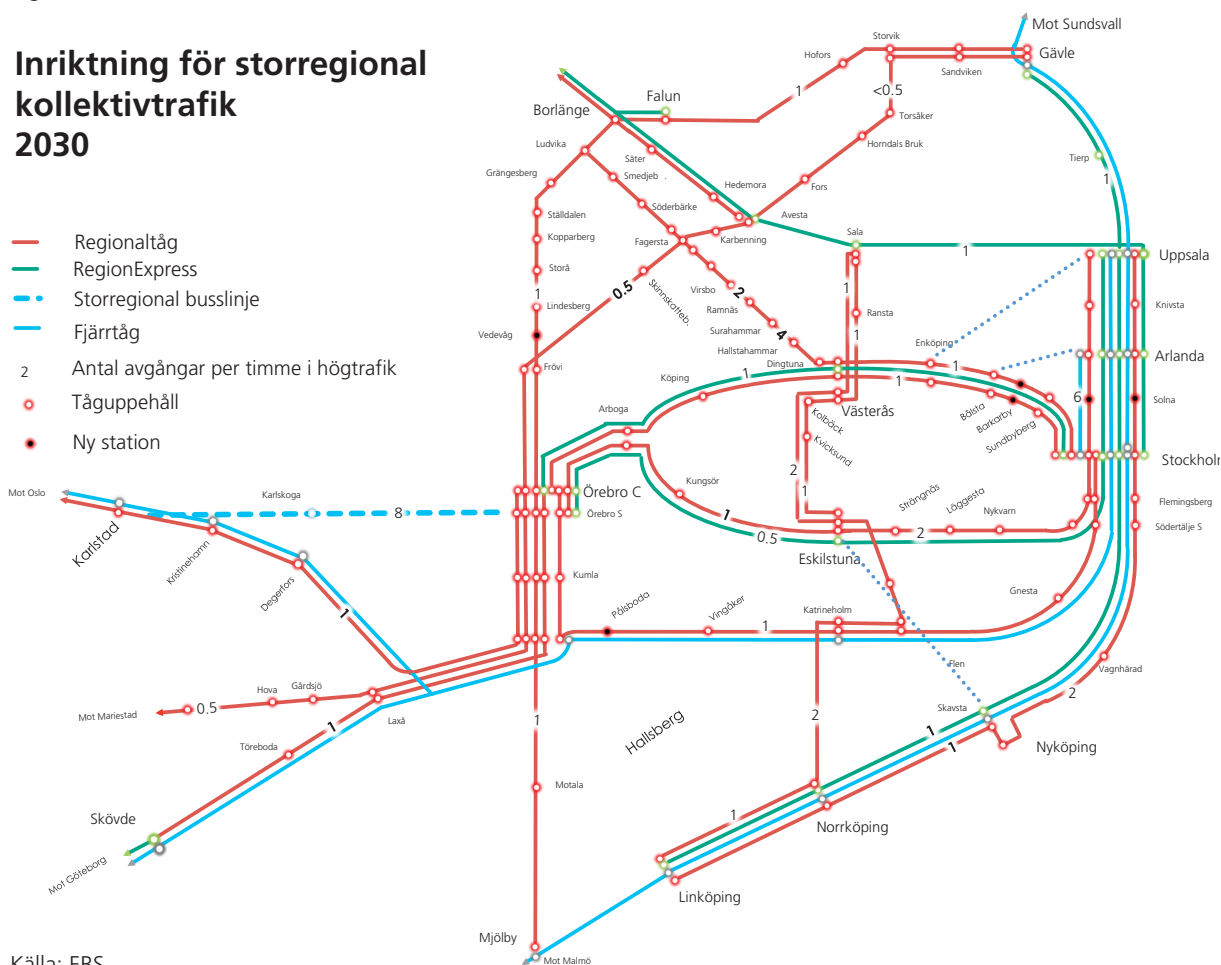
- Den storregionala kollektivtrafiken behöver vara ett sammanhållet system över geografiska och administrativa gränser med väl fungerande anslutningsresor till och från stationerna. Därtill attraktivt prissatt, så att den inte exkluderar grupper av resenärer.
- Kollektivtrafiken behöver vara snabbare än bilen i storregionala stråk, vilket uppnås genom fler avgångar och kortare restider. Ambitionen behöver vara max 45 minuters restid mellan angränsande nodstäder i järnvägsstråken samt bytesfria resor mellan nodstäder. Kollektivtrafiken har i dagsläget en alltför låg turtäthet och för långa restider i många relationer.
- Tågtrafiken har under senare år haft påtagliga störningar, bl. a. växel-, signal- och elfel, med förseningar och inställda tåg som följd. Störningarna beror främst på järnvägens undermåliga standard, men även problem relaterade till tågfordonen. Länen i Stockholm-Mälarenregionen kommer gemensamt att investera 4 miljarder kr i nya tågfordon för den storregionala kollektivtrafiken, men det är också en nödvändighet att järnvägen åtgärdas.
- Det sker alltför ofta stora förändringar i kollektivtrafikens utbud och tidtabell. Detta kan delvis ses som en följd av att det i Stockholm-Mälarenregionen finns en otydlig gräns mellan vad som är marknadens respektive de regionala kollektivtrafikmyndigheternas ansvar. Nuvarande tilldelningssystem av tåglägen innebär också att det är svårt att garantera ett långsiktigt trafikutbud. Även om avsikten med tilldelningssystem är att skapa bästa samhällsekonomiska effekter, blir en allvarlig konsekvens i många fall att det är svårt att nyttja den befintliga spårkapaciteten tillräckligt effektivt.

Flera av de brister som nämns ovan är en konsekvens av att det råder brister i spårinfrastrukturen. Utveckling av den storregionala kollektivtrafiken förutsätter åtgärder i infrastrukturen för att upprätthålla hög kvalitet genom snabba och frekventa avgångar, hög punktlighet och regularitet (få inställda tåg) samt god banstandard (komfort). Den förutsätter även en trafikplanering som gör att banans högsta hastighetsstandard kan utnyttjas och som möjliggör kortare restider, styva tidtabeller och goda anslutningar mellan linjer.

För att uppnå målen om en effektiv, hållbar, flerkärnig regionförstoring och internationell konkurrenskraft krävs en utvecklad storregional kollektivtrafik med spårtrafiken som grund.

Figur 14. Inriktning för den storregionala kollektivtrafiken (regiontåg, ej lokal tågtrafik) 2030.

Inriktning för storregional kollektivtrafik 2030



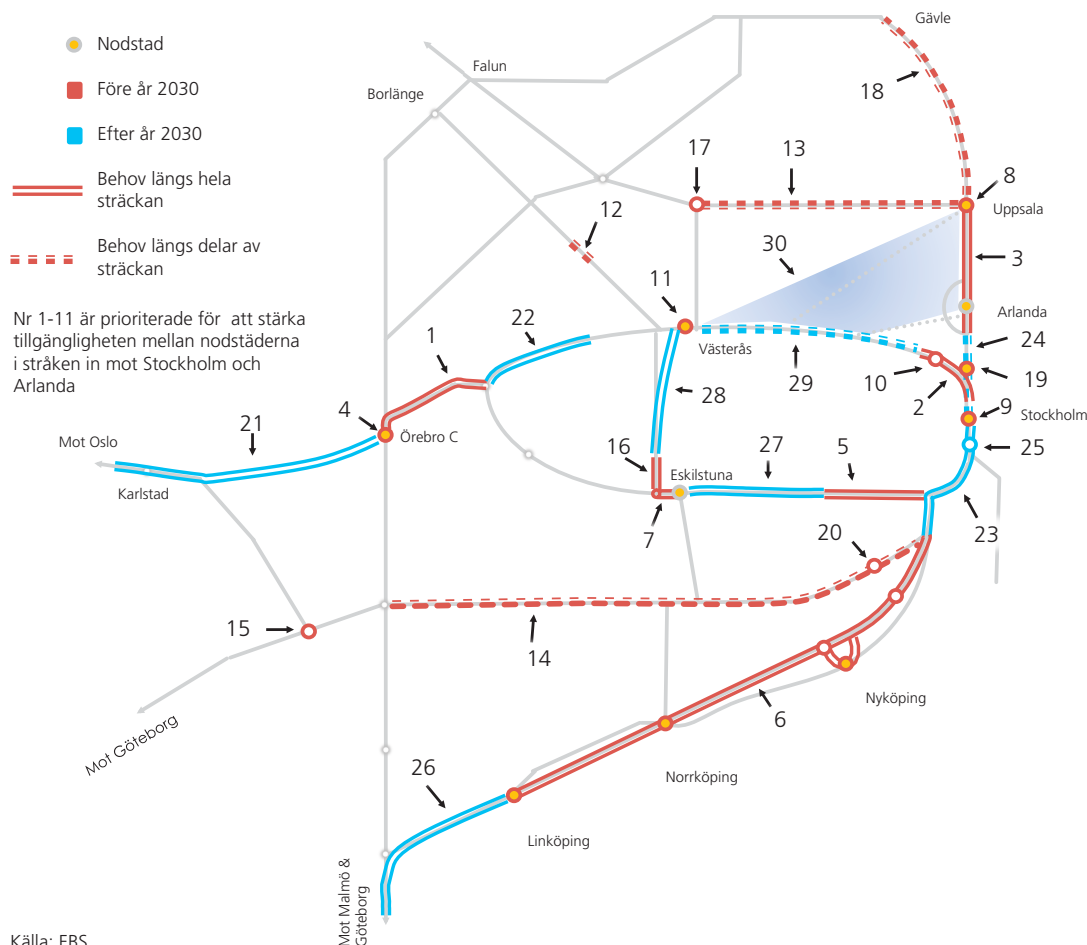
Vad behövs från nationell nivå?

- Tillförlitlighet och robusthet i spårtrafiken. Järnvägssystemet behöver ha kapacitet som ger utrymme för regiontåg med regelbunden, tät trafik och god tillgång till sittplatser. Dimensionering för att klara dubbelt så många resenärer 2030 jämfört med idag och en fortsatt ökning därefter.
- Stationer/resecentra anpassade till framtida resenärsmängder samt ombyggnationer för att klara längre tåg och att öka säkerheten för avstigande passagerare. Det behövs även en standardhöjning av kundmiljöerna, såsom utveckling av väntsalar, plattformar, väderskydd, stationernas kringmiljöer m.m., samt tillgänglighetsanpassning.
- Smidig anslutning till såväl lokal kollektivtrafik som nationella/inter-nationella stomlinjer.

Före 2030 prioriteras en fortsatt integrering av nodstäderna i stråken in mot Stockholm samt att stärka tillgängligheten till Arlanda. Behov i infrastrukturen för att möta dessa funktioner innefattas i nr. 1-11 i figur 15. Nr 12-20 fyller viktiga funktioner för att klara den trafikutveckling som framgår av inriktningen för den storregionala kollektivtrafiken till 2030 enligt figur 14, men är underordnade när det gäller att knyta nodstäderna till Stockholm och Arlanda.

Efter 2030 (nr. 21-30 i figur 15) prioriteras tillgängligheten i de regionala tvärförbindelserna, bl. a. genom ny förbindelse mellan Västerås och Eskilstuna samt mellan Västerås/Enköping och Uppsala/Arlanda. Därtill en fortsatt utbyggnad av järnvägen till Malmö respektive Göteborg efter det att Ostlänken färdigställts, samt ny järnväg mellan Stockholm-Mälarenregionen och Oslo (Nobelbanan). Vidare behövs en uppgradering av järnvägen väster om Kristinehamn samt av Mälarenbanan och Svealandbanan för att hantera både utökad regional tågtrafik och en utökad interregional tågtrafik till Oslo och Göteborg.

Figur 15. Behov i infrastrukturen före/efter 2030 för ökad tillgänglighet till Stockholm och Arlanda samt integration av regionens bostads-, studie- och arbetsmarknader genom en utvecklad storregional kollektivtrafik.



Behov före 2030 (utan inbördes rangordning)

1. Arboga-Hovsta (-Örebro). Kapacitet för utökad trafik och för att kunna vända fler tåg i Arboga.
2. Stockholm C-Kalhäll. Fullfölj pågående utbyggnad.
3. Uppsala-Skavstaby. Två nya spår, dvs. fyra spår på hela sträckan Stockholm-Uppsala.
4. Örebro C. Ombyggnad av spårområdet för ökad kapacitet.
5. Strängnäs-Södertälje. Kapacitet för fler tågörelser.
6. Ostlänken med tillhörande stationer.
7. Folkesta-Rekarne. Kapacitet för utökad trafik på Svealandsbanan och UVEN.
8. Uppsala C. Åtgärder för bättre vändkapacitet, utökad fordonsuppställning och serviceplattformar, klara snabba till- och frånkopplingar.
9. Stockholm C. Anpassningar efter Citybanans färdigställande. Anpassningar av plattformar, kapacitetshöjning, nya växlar, skapa förutsättningar för korta vänttider och snabba till- och frånkopplingar. Stockholms län generellt: Kapacitet att hantera en omfattande, ökande och komplex spårtrafik där många trafikkoncept och funktioner nyttjar samma spår.
10. Barkarby. Ny regionaltågsstation. Regionaltågsplattformar för att möjliggöra nya uppehåll för regionaltågen samt anslutning till ny tunnelbana och pendeltåg.
11. Västerås C. Kapacitet för utökad trafik.
12. Västerås-Fagersta. Kapacitet för utökad trafik.
13. Uppsala-Sala. Kapacitet för utökad trafik, restidsförkortning och ökad punktlighet.
14. Västra stambanan. Öka kapaciteten och skapa bättre tåglägen genom fler förbigångsmöjligheter.
15. Laxå bangårdsombyggnad. Ökad linjekapacitet och förbättrad säkerhet.
16. Rekarne-Kvicksund. Kapacitet för utökad trafik.
17. Sala bangård. Ombyggnad för att klara tågmöten för fyra tåg samtidigt.
18. Uppsala-Gävle. Öka kapaciteten och skapa bättre tåglägen genom fler förbigångsmöjligheter.
19. Solna. Ny station för regionaltåg.
20. Gnesta bangård. Ombyggnad för ökad linjekapacitet för regional- och pendeltåg.

Behov efter 2030 (utan inbördes rangordning)

21. Nobelbanan. Utbyggnad av ny stambana Örebro-Kristinehamn (-Oslo).
22. Arboga-Kolbäck. Kapacitet för utökad trafik.
23. Järna-Stockholm C. Kapacitet för fler regional- och fjärrtåg.
24. Stockholm C-Skavstaby. Kapacitet för utökad trafik.
25. Älvsjö. Ny station för regionaltåg.
26. Linköping-Malmö/Göteborg. Ny järnväg för kortare restider.
27. Eskilstuna-Härad. Kapacitet för utökad trafik.
28. (Eskilstuna-) Kvicksund-Västerås. Ny järnväg för kortare restider och utökad trafik.
29. Västerås-Kungsängen. Kapacitetshöjande åtgärder.
30. Arosstråket. Ny järnväg.

Stockholm-Mälarenregionens åtagande

- Implementering av ett nytt och förbättrat regionalt tågtrafiksystem genom det gemensamma bolaget Mälardalstrafik AB, i god samordning med Tåg i Bergslagen, Storstockholms Lokaltrafik, Östgötatrafiken, Upptåget och andra regionala tågaktörer.
- Nyanskaffning av moderna, tillgänglighetsanpassade, kapacitetsstarka tågfordon.
- En jämn tidtabell över trafikdygnet (06-23) samt stomtrafik med fasta linjestreckningar och enhetlig uppehållsbild.
- En taxa utformad för att attrahera fler resenärer, som samtidigt ger acceptabel kostnadstäckning.
- Anpassning till så många resenärgrupper som möjligt, däribland funktionshindrade. Detta avser både fordon, resecentrum och hållplatser samt anslutningar till dessa.
- Stationsnära planering och förbättrad tillgänglighet till strategiska bytespunkter mellan lokal och regional kollektivtrafik samt för anslutande trafikslag.

4.3 Effektiv godshantering och varuförsörjning

Prioriterad funktion och rådande brister

För att uppnå målen om ett effektivt, hållbart nyttjande av transportsystemet samt utveckling av den nationella och internationella konkurrenskraften, behövs även en effektiv godshantering och varuförsörjning.

Transportsystemet måste möjliggöra att godset kan transporteras till låga kostnader för både samhället och näringslivet. Detta innebär att transporterna måste utföras i tid, till rimliga priser, på ett säkert sätt, utan klimatpåverkan senast 2050, och när så behövs med korta ledtider. Ökad kapacitet längs de stora godsstråken genom Stockholm-Mälarenregionen prioriteras högt, liksom framkomligheten i de regionala distributionsnätverken och citylogistiken i Stockholm och nodstäderna.

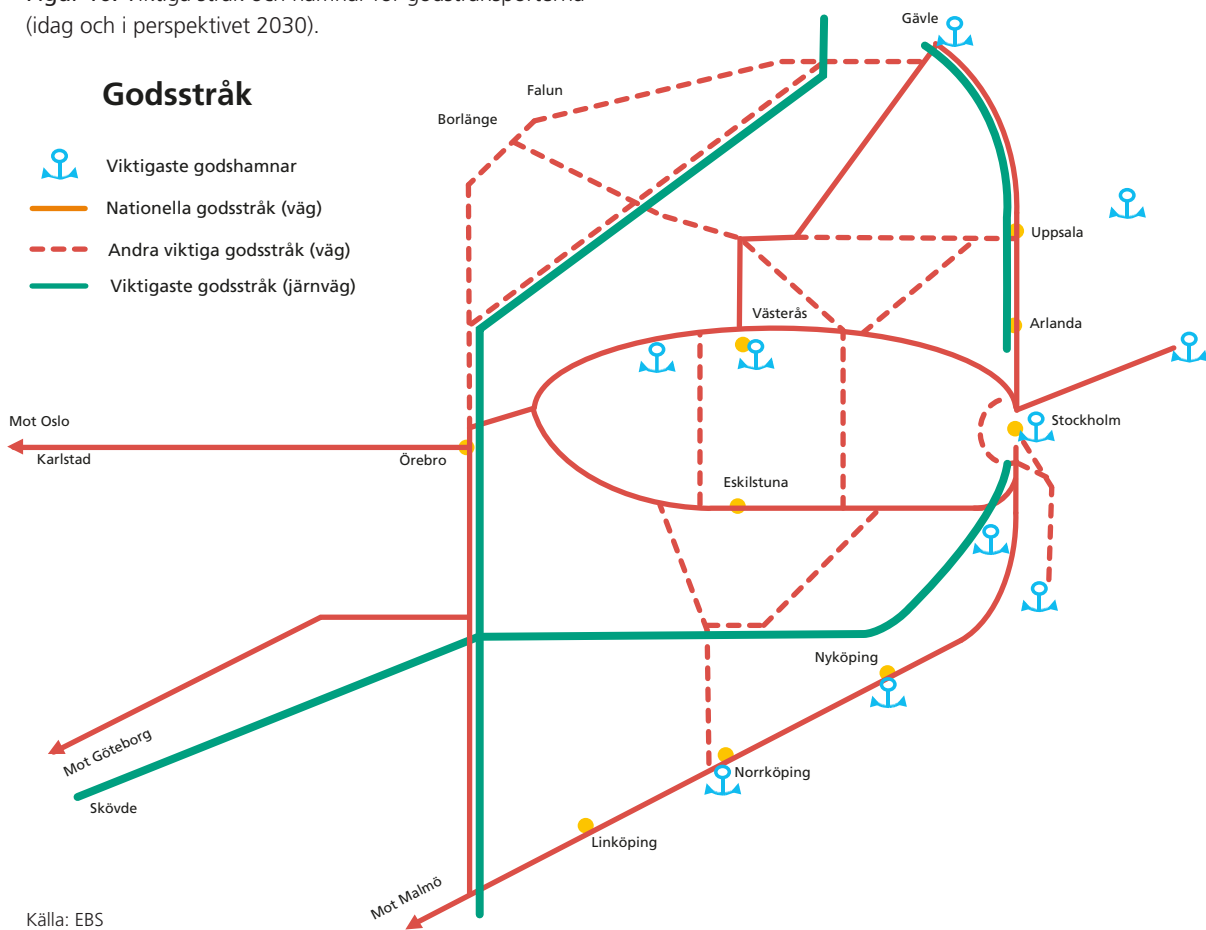
Brister som förhindrar ett optimalt användande av infrastrukturen är i nuläget många. Infrastrukturens standard behöver förbättras genom ökat underhåll och att kapacitetsbrister åtgärdas. Styrningen och samordningen av trafikflödena är otillräcklig, så även i citylogistiken. Önskvärt är att transitflödena som i dagsläget till stor del går med lastbil genom Stockholm (Essingeleden) styrs till andra trafikslag alternativt till andra nationella godsstråk väster om Stockholm.

För att uppnå målen om ett effektivt, hållbart nyttjande av transportsystemet samt utveckling av den nationella och internationella konkurrenskraften, behövs även en effektiv godshantering och varuförsörjning.



Det finns ur samhällets synvinkel betydande vinster i överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart, framförallt vad gäller minskade utsläpp av växthusgaser. En effektiv användning av transportsystemets alla trafikslag är nödvändig. I dagsläget råder dock inte konkurrensneutralitet avseende avgifter mellan trafikslagen, vilket hämmar en sådan utveckling. En överflyttning ställer därtill krav på såväl hamnar och farleder som anslutande landinfrastruktur (väg/järnväg och terminaler), vilket leder till nya behov av åtgärder. Omlastningar mellan trafikslag är också ofta för dyra i förhållande till långväga biltransporter för att möjliggöra fler intermodala transporter, varför en teknikutveckling behöver ske.³¹

Figur 16. Viktiga stråk och hamnar för godstransporterna (idag och i perspektivet 2030).



³¹ Se t. ex. Wajzman J. och Nellidal B-L, a.a. samt Godsflöden i östra Mellansverige. EBS 2013

Vad behövs från nationell nivå?

- För ett framtida sammankopplat, trafikslagsövergripande transportsystem behövs utökad kunskap om framtida flaskhalsar i ett sådant system och kraven på EU:s stomnät uppfyllas så snart som möjligt.
- Ökat underhåll och åtgärdande av kapacitetsbrister, framför allt i järnvägs- och vägsystemet runt Stockholm samt längs de stora godsstråken genom Stockholm-Mälarenregionen. För konkurrenskraftiga transporter måste robustheten och punktligheten vara sådan att transportköparna kan lita på att leveranser kommer fram i tid.
- Kapacitet för ökad andel gods på järnväg och med sjöfart. Landinfrastrukturen måste ha kapacitet för en betydlig ökning av sjöfarten genom hamnarna i området och järnvägar och vägar behöver ha rätt kapacitet och kvalitet i förhållande till trafikmängderna, både för långväga och kortväga transporter. En ökad godstrafik på järnväg får inte innebära att persontrafikens utveckling hämmas. Spårkapaciteten på belastade järnvägssträckor i regionen ska vara sådan att den räcker till för både person- och godstrafik.
- Möjlighet till ett effektivare nyttjande av kapacitet, bl. a. genom längre tåg, tillgång till effektiva bangårdar, förbigångsspår samt bättre samordning mellan trafikslagen.
- Administrativa styrprinciper. Regeringens mål om lika förutsättningar mellan trafikslagen, marginalkostnadsprincipen, behöver uppnås.

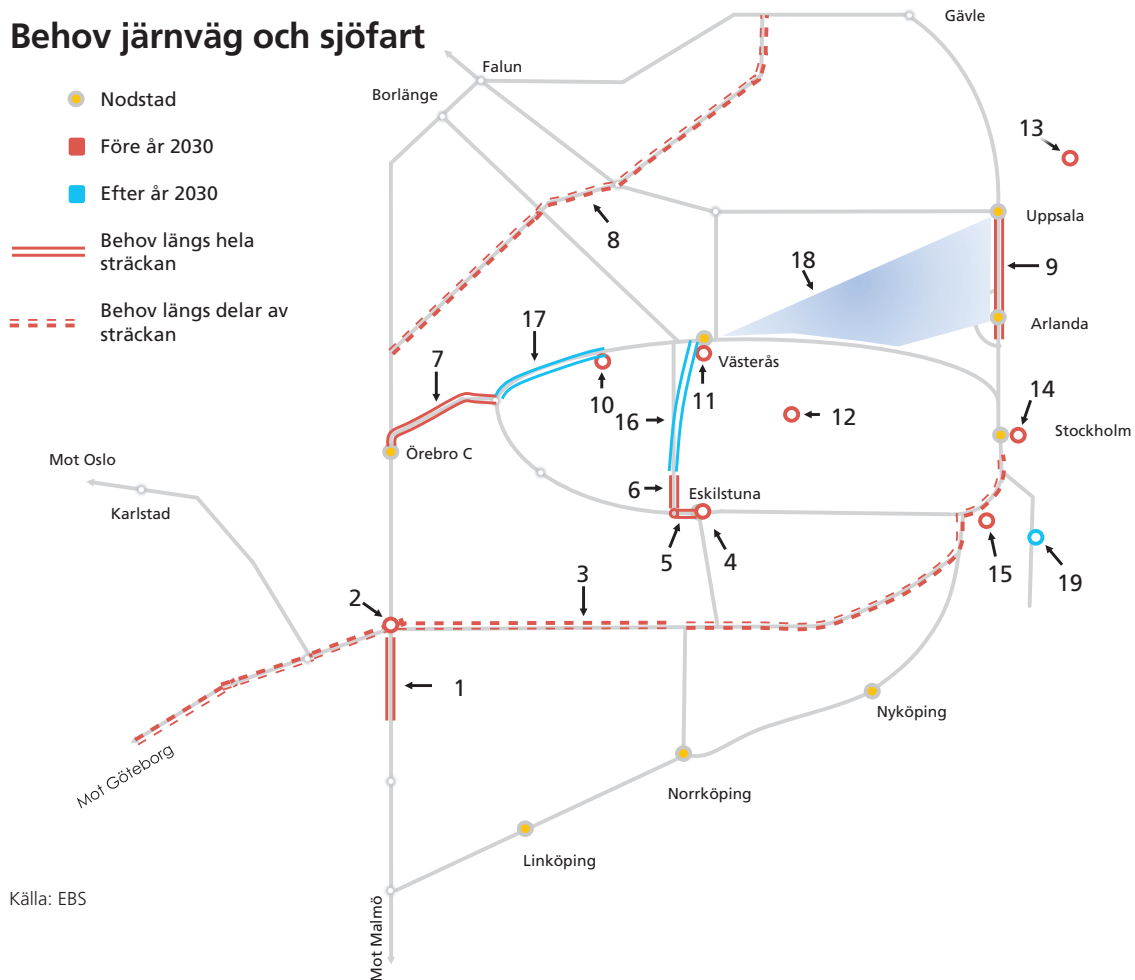
Före 2030 är det prioriterat att upprätthålla funktionerna i de viktigaste/nationella godsstråken (se figur 16) samt möjliggöra mer trafik till sjöss. Försörjningen av Stockholm norrifrån (järnväg Gävle-Rosersberg) och söderifrån (järnväg Hallsberg-Årsta) samt tillräcklig kapacitet för transittrafiken (järnväg Storvik-Mjölby) är avgörande. Behov i järnvägsinfrastrukturen för att möta dessa funktioner innefattas i nr. 1-9 i figur 17. Nr 10-15 fyller viktiga funktioner för att göra sjötransporter attraktivare.

Före 2030 behövs även åtgärder i väginfrastrukturen för att upprätthålla funktionerna i de nationella godsstråken. Vägarna med öst-västlig sträckning håller en bättre nivå än vägarna med nord-sydlig sträckning. På Europavägarna är det framförallt E4 och E18 som behöver förbättras. På riksvägsnivå är de nord-sydgående förbindelserna viktigast för att förbättra försörjningen av de stora logistikcentrumen i västra Mälardalen och för att minska påverkan av transitflöden som idag till stor del går genom centrala Stockholm. Dessa behov av åtgärder i väginfrastrukturen redovisas separat i figur 18 och underlättar även den omfattande persontrafiken på väg.

Efter 2030 (nr. 16-20 i figur 17) kräver nybyggnationen av Norvik bra anslutande landinfrastruktur till hamnen. Vidare kommer Rosersberg fortsätta växa som logistikcentrum och behöver en bättre anslutning till järnvägsnavet i Hallsberg. Även Bergslagsbanan mellan Borlänge och Frövi och Västra stambanan kommer behöva förstärkas. Därtill behövs ökad kapacitet på Södra stambanan samt på Värmlandsbanan, om nuvarande banor inte avlastas genom nya banor (Stockholm-Göteborg/Malmö resp. Nobelbanan).

Figur 17. Behov i infrastrukturen före/efter 2030 för att kunna hantera utvecklingen inom godstransporter och varuförsörjning.

Behov järnväg och sjöfart



Behov före 2030 (utan inbördes rangordning)

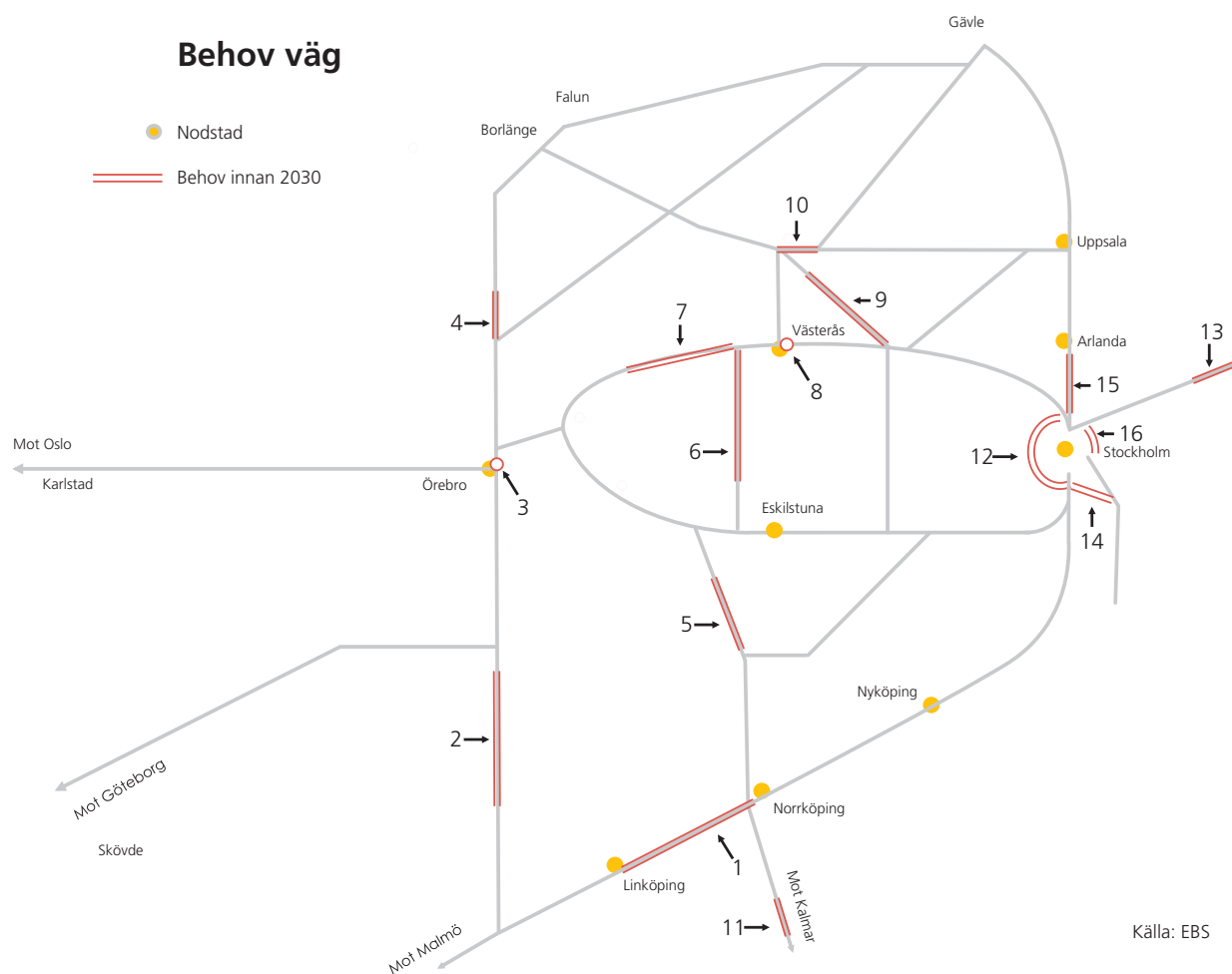
1. Hallsberg-Degerön. Fullfölj utbyggnad av dubbelspår.
2. Hallsberg. Ökad kapacitet på överlämnings- och rangerbangård.
3. Hela Västra stambanan. Kapacitet för utökad trafik på järnväg.
4. Eskilstuna. Bättre terminalanslutning till järnvägen.
5. Folkesta-Rekarne. Kapacitet för utökad trafik på järnväg.
6. Rekarne-Kvicksund. Kapacitet för utökad trafik på järnväg.
7. Arboga-Hovsta(-Örebro). Kapacitet för utökad trafik på järnväg.
8. Storvik-Frövi. Kapacitet för utökad trafik på järnväg.
9. Uppsala-Rosersberg. Kapacitet för utökad trafik på järnväg.
10. Köpings hamn. Farled.
11. Västerås hamn. Farled.
12. Hjulstabron. Farled.
13. Hargshamn. Farled.
14. Stockholms hamn. Farled.
15. Södertälje hamn. Farled.



Behov efter 2030 (utan inbördes rangordning)

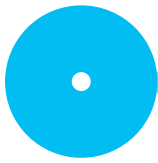
- 16. (Eskilstuna-)Kvicksund-Västerås. Kapacitet för utökad trafik på järnväg.
- 17. Kolbäck-Arboga. Kapacitet för utökad trafik på järnväg.
- 18. Arosstråket. Ny järnväg – bättre sammankoppling av Mäljarbanan och Rosersberg.
- 19. Norvik hamn samt anslutning av hamnen till transportsystemet.

Figur 18. Behov i väginfrastrukturen före 2030.



Behov före 2030 (utan inbördes rangordning)

1. E4 Norrköping – Linköping.
2. Väg 50 Nykyrke-Brattebro.
3. E18 Genomfart Örebro.
4. Väg 50 Lindesberg – Storå.
5. Väg 56 Katrineholm – Stora Sundby.
6. Väg 56 Kvikksund – Västjädra.
7. E18 Köping – Västjädra.
8. E18 Genomfart Västerås.
9. Väg 70 Enköping – Kumla.
10. Väg 56 Sala – Heby.
11. E22 Förbifart Söderköping.
12. Förbifart Stockholm.
13. E18 Norrtälje – Kapellskär.
14. Tvärförbindelse Södertörn.
15. E4 Sträckan norr om Förbifart Stockholm till Arlanda.
16. Östlig förbindelse, knyta samman Norra och Södra länken i Stockholm.



Stockholm-Mälardalensregionens åtagande

- Utveckla en storregional godsstrategi, som även omfattar en utvecklad samverkan och systemsyn för att förbättra beredskapen för framtida åtgärder i transportsystemet i Stockholm-Mälardalensregionen.

4.4 Stabila och långsiktiga förutsättningar för Gotlands transporter

Gotland är som ö helt beroende av en väl fungerande sjö- och luftfart för resor och transporter till fastlandet. Gotlands läge gör trafiken till och från fastlandet till en avgörande utvecklingsfråga. Färje- och flygtrafiken måste kunna bidra till en god tillgänglighet genom res- och transporttider, turtäthet och kapacitet som svarar mot de behov som finns på Gotland. Det finns ungefär 57 400 bofasta på ön och en omfattande fritidsbosättning. Drygt 3 200 personer arbetspendlar till/från Gotland och det lokala näringslivet, framför allt den areella sektorn och turismen, är starkt transportberoende.

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

Från Gotlands sida har sedan länge framförts att färjetrafiken måste ses som Gotlands landsväg till fastlandet och därför måste vara en del i den nationella infrastrukturen och infrastrukturplaneringen. Vidare prioriteras trafik till två fastlandshamnar, en garanterad bastrafik och en konkurrenskraftig prissättning.

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

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

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

Flygets betydelse för Gotland gör att Visby flygplats har en strategisk roll. Gotlands läge gör det också nödvändigt att flygplatsen har en beredskap dygnet runt för kris- och nödsituationer. Flygplatsen ägs av Swedavia och ingår i det nationella basutbudet av flygplatser. Tillgänglighet till flygplatsen behöver utvecklas, det gäller bl. a. möjligheterna att resa med buss.

VÅRA STRATEGIER, ÅTGÄRDER OCH PRIORITERADE BEHOV





De åtgärder som länen i Stockholm-Mälarenregionen gemensamt förordar för att klara de prioriterade funktionerna och nå målen kan sammanfattningsvis sorteras under fem strategier:

1. Styr mot beteendeförändring
2. Ställ om fordonsparken
3. Återställ funktionalitet
4. Förbättra prestanda
5. Öka kapaciteten

Stockholm-Mälarenregionen förutsätter att redan beslutade åtgärder i nu gällande Nationella plan 2014-2025 genomförs.

Dessutom vill vi inför kommande infrastrukturperiod särskilt lyfta följande behov – utan inbördes rangordning – kopplade till tillgängligheten i de storregionala stråken in mot Stockholm och till/från Stockholms regionala stadskärnor samt en effektiv godshantering och varuförsörjning:

- Fyra spår på hela sträckan Stockholm-Uppsala
- Ökad kapacitet på Mälarenbanan
- Ökad kapacitet på Svealandsbanan
- Ökad kapacitet på Hallsbergs rangerbangård för att en större andel gods ska kunna transporteras på järnväg, samt
- Utökad kapacitet vid väg E4 som annars blir en flaskhals i en redan hårt belastad infrastruktur.
- Kapacitetsökning vid väg E18, för ökad trafik-säkerhet och framkomlighet.

5. Strategier och åtgärder

De åtgärder som länen i Stockholm-Mälardalenregionen gemensamt förordar för att klara de prioriterade funktionerna och nå målen kan sammanfattningsvis sorteras under fem strategier.



5.1 Styr mot beteendeförändring

- Regionens bebyggelseutveckling behöver vara inriktad på lägen med goda förutsättningar för kollektivtrafik, korta avstånd mellan viktiga vardagsfunktioner och goda möjligheter att gå eller cykla.
- Planeringen behöver i högre grad se till hela resan, dvs. från start till målpunkt, samspelet mellan trafikslag samt olika trafikantgrupperns förutsättningar och villkor för att möjliggöra hållbara val. Staten bör här ge lämplig aktör i uppdrag att arbeta och samverka kring beteendeförändringar, som stöd till kommunernas och regionernas arbete.
- Styrmedel som parkeringsavgifter, trängselskatter, trafikreglering etc. behöver i ökad grad användas för att begränsa biltrafiken och stärka kollektivtrafiken, framför allt i regionens tätbefolkade delar där kollektivtrafiken utgör ett fullgott alternativ.
- Lika förutsättningar mellan trafikslagen, marginalkostnadsprincipen, behöver uppnås samt utveckling av informationssystem som gör det enklare att beroende av situation välja det mest lämpliga trafikslaget, eller kombination av trafikslag för godstransporterna.



5.2 Ställ om fordonsparken

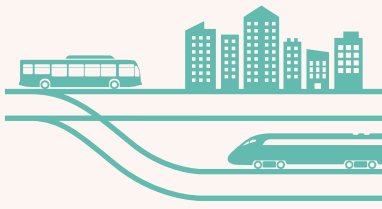
- En betydande teknikutveckling behöver ske såväl vad gäller fordon som förnyelsebara drivmedel för att klara en fossilfri bilanvändning, resande och godstransporter. Detta är till stor del ett ansvar för staten, EU och liknande organ, även om regionen kan bidra på olika vis, t. ex. genom krav vid upphandlingar, demonstrationsprojekt, infrastruktur etc.
- Det behövs utvecklade incitament i kombination med olika styrmedel för att bana väg för den nya tekniken. Därtill en långsiktig klimatanpassad energipolitik och ny infrastruktur för hållbara drivmedel.



5.3 Återställ funktionalitet

- Eftersläpande underhåll behöver elimineras under kommande 12-årsperiod, utan att takten på nyinvesteringar i infrastrukturen påverkas. Storstadsnära infrastruktur behöver vara åtgärdad redan inom sex år. Samtliga järnvägsbanor i regionen ska anses ingå i det storstadsnära systemet.
- Driftsäkra stödsystem såsom elförsörjning och signalsystem måste prioriteras högre för att minska antalet stoppande fel. Elkraftsförsörjningen måste därutöver förstärkas i takt med trafikens utveckling. Till detta hör även stängsling mot vilt och obehöriga personer i spårområdet.
- Kapacitet för fordonsuppställning måste utökas i takt med efterfrågan. Uppställningsplatsernas utformning måste också ta hänsyn till behov av service (städ, vattentryckning etc.) och förses med städplattformar. Områdena behöver därutöver förses med stängsling och kameraövervakning för ökat skydd mot klotter och vandalism.
- Rekonstruktion av Europavägarna, vars beräknade livslängd på 40 år passerat sedan länge, behöver ske. Dessa vägar är varken anpassade för dagens volymer eller laster, vilket medför stora påfrestningar på konstruktionen.





5.4 Förbättra prestanda

- Trafikverkets förmåga att genom trimningsåtgärder medge en mer effektiv användning, högre hastighet och förkortade restider behöver öka, med fokus på högbelastade delar av järnvägs- och vägnät såsom Västra stambanan. Det bör tillföras en omfattande pott för trimningsåtgärder i Stockholm-Mälardalenregionen, som kan anpassas mellan åren i takt med att behoven uppstår.
- Det behöver utvecklas beredskap för längre tåg i de viktigaste stråken, för att stärka konkurrenskraften för järnvägen. För detta behövs uppdatering av regelverk (framförallt bromstabellerna), förlängning av mötesspår samt anpassning av de viktigaste rangerbangårdarna.
- Omlastningsmöjligheterna mellan trafikslagen behöver förbättras och en teknikutveckling ske för att minska kostnaderna.
- Effektiviserande åtgärder på Europavägarna genom ITS-lösningar i enlighet med handlingsprogram storstad förutsätts genomföras.
- Det behövs en effektivare användning av vägnätet, framför allt Stockholms inre vägnät, med bl. a. ökad bussframkomlighet och bättre samordning mellan trafikslagen. Framkomlighetsprogrammet för Stockholms län är här en god vägvisare.



5.5 Öka kapaciteten

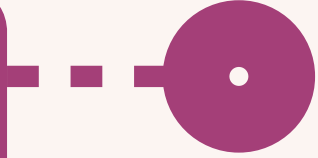
- Stockholm-Mälardalenregionen förutsätter att redan beslutade åtgärder i infrastrukturen genomförs enligt plan. Därutöver krävs fortsättningsvis investeringar i ny och förbättrad infrastruktur utgående från de behov före/efter 2030 som lyfts i anslutning till de prioriterade funktionerna i kapitel 4.
- För vissa behov finns utredningar som pekar ut lämpligaste lösning medan det i andra fall saknas dylika utredningar. Stockholm-Mälardalenregionen förutsätter att Trafikverket genom åtgärdsvalsstudier identifierar lämplig lösning på de behov som förs fram.



6. Prioriterade behov

Stockholm-Mälarenregionen förutsätter att redan beslutade åtgärder i nu gällande Nationella plan 2014-2025 genomförs. Dessutom vill vi inför kommande infrastrukturperiod särskilt lyfta följande behov – utan inbördes rangordning – kopplade till tillgängligheten i de storregionala stråken in mot Stockholm och till/från Stockholms regionala stadskärnor samt en effektiv godshantering och varuförsörjning:

- **Ostkustbanan:** Två nya spår behövs på den hårt belastade sträckan Uppsala-Skavstaby, dvs. fyra spår på hela sträckan Stockholm-Uppsala. Därtill ny station för regionaltåg i Solna, med anslutning till pendeltåg, tunnelbana och spårväg.
- **Mälarenbanan:** Kapacitet för utökad trafik på sträckan Arboga-Hovsta, till nytta även för en utökad trafik på Svealandsbanan samt för att kunna vända fler tåg i Arboga. Därtill ombyggnad av spårområdet på både Örebro central och Västerås central för att klara en utökad persontrafik och frigöra kapacitet för gods samt ny station för regionaltåg i Barkarby, med anslutning till såväl pendeltåg som tunnelbana.
- **Svealandsbanan:** Kapacitet för utökad trafik på sträckan Folkesta-Rekarne, till nytta även för trafiken med UVEN.
- **Hallsberg rangerbangård:** Ökad kapacitet på överlämnings- och rangerbangård, vilket är en förutsättning för ökad andel gods på järnväg samt för att möjliggöra trafik med längre tåg.
- **E4:** Utökad kapacitet norr om Förbifart Stockholm och till Arlanda, som annars blir en flaskhals i en redan hårt belastad infrastruktur.
- **E18:** Kapacitetsökning på sträckan Köping-Västjädra, för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet.



Samtliga dessa behov behöver vara åtgärdade innan 2030.



Bilaga 1:

Konsekvensbedömning

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

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



Internationell konkurrenskraft

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

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

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

Flerkärnig och förstora arbetsmarknad

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

Modellberäkningar visar på starkt utvecklad interaktion och därmed integrering av Stockholm-Mälarenregionen givet den utveckling av spårtrafiken som föreslås. Denna utveckling stärks om bebyggelseutvecklingen samtidigt koncentreras till de regionala nodstäderna samt orter med bra förutsättningar för kollektivtrafik. Därtill om en låg, länsöverskridande kollektivtrafiktaxa införs, som möjliggör för fler grupper att pendla över länsgräns genom det storregionala spårtrafiksystemet³¹.

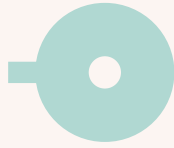
Den monocentriska strukturen med Stockholm som nav kvarstår i hög grad med de prioriteringar och förslag som ges till 2030. Att förbättring av tillgängligheten i de regionala tvärförbindelserna kommer i andra hand, till stor del efter 2030, innebär ett medvetet val att prioritera beroendet av Stockholm. Genom kortare tidsavstånd i stråken in mot huvudstaden ges dock förutsättningar för en ökad interaktion även mellan nodstäderna längs stråken samt en mer balanserad regional utveckling. Det är dock osannolikt att avståndsfaktorn elimineras helt, vilket torde innebära en fortsatt svagare utveckling i regionens mindre tätbefolkade ytterområden.

Effektivt nyttjande av alla trafikslag

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

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

³¹ Källa Stockholms läns landsting, Tillväxt och regionplaneövervakningen, underlagsarbete till Samrådshandling för ÖMS 2050



Långsiktig hållbarhet

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

De flesta infrastrukturåtgärder i systemanalysen avser att öka kapaciteten på länkar med kapacitetsbrist samt möjliggöra en ökad andel resande med kollektivtrafik och en större andel gods på järnväg eller med sjöfart. I kombination med en transportsnål bebyggelseutveckling, en teknisk utveckling vad gäller fordon och drivmedel samt administrativa styrmedel bedöms detta möjliggöra en omställning mot hållbara transporter. Föreslagna vägåtgärder kan dock förväntas bidra negativt till denna omställning och motiveras av andra aspekter, framförallt tillgänglighet och framkomlighet till fördel för regionens tillväxt och integration, men också av trafiksäkerhetsskäl.

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

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

Bilaga 2:

Politiker som deltagit i processen

En Bättre Sits – Lilla Gruppen

Styrgrupp för En Bättre Sits-samarbetet. Består av en representant från respektive läns länsplaneupprättare samt kollektivtrafikmyndighet.

Stockholms län

Kristoffer Tamsons (M), Stockholms läns landsting, samt ordförande
En Bättre Sits

Magdalena Bosson, Länsstyrelsen Stockholm

Uppsala län

Bertil Kinnunen (S), Landstinget Uppsala län, samt vice ordförande
En Bättre Sits

Johan Edstav (MP), Regionförbundet Uppsala

Västmanlands län

Tommy Levinsson (S), Landstinget Västmanland

Ulrica Gradin, Länsstyrelsen Västmanland

Region Örebro län

Mats Gunnarsson (MP), Region Örebro län

Erik Johansson (L), Region Örebro län

Sörmlands län

Viking Jonsson (S), Regionförbundet Sörmland

Monica Johansson (S), Landstinget Sörmland

Region Östergötland

Göran Gunnarsson (C), Region Östergötland

Jan Owe-Larsson (M), Region Östergötland

Region Gotland

Björn Jansson (S), Region Gotland

En Bättre Sits – Stora Gruppen

Stora Gruppen består av respektive läns presidier, eller motsvarande, hos länsplaneupprättare samt kollektivtrafikmyndighet.

Trafiknämnden Stockholms läns landsting

Kristoffer Tamsons (M)

Sara Swanström (L)

Tälla Alkurdi (S)

Länsstyrelsen Stockholms län

Chris Heister

Magdalena Bosson

Kollektivtrafiknämnden Uppsala län

Bertil Kinnunen (S)

Robert Damberg (MP)

Johan Örjes (C)

Regionförbundet Uppsala län

Johan Edstav (MP)

Bengt-Olov Eriksson (S)

Cecilia Forss (M)

Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet

Monica Johansson (S)

Daniel Portnoff (M)

Sarita Hotti (S)

Regionförbundet Sörmland

Viking Johnsson (S)

Jacob Högfeldt (M)

Kollektivtrafiknämnden Västmanlands län

Tommy Levinsson (S)

Andreas Porsvald (MP)

Hans Strandlund (M)

Länsstyrelsen Västmanland

Mino Aktharzand

Ulrica Gradin

Nämnden för Samhällsbyggnad Region Örebro län

Mats Gunnarsson (MP)

Anders Ceder (S)

Urban Svensson (KD)

Trafik- och samhällsplaneringsnämnden Region Östergötland

Göran Gunnarsson (C)

Bengt Nordström (MP)

Jan Owe-Larsson (M)

Region Gotland

Björn Jansson (S)

Meit Fohlin (S)

Eva Nypelius (C)

Partier som inte är representerade adjungeras

Stefan Bremberg (SD), Landstinget Sörmland

Ledamöter som har deltagit i arbetet, länsvis:

Stockholms län

Anette Scheibe Lorentzi, Länsstyrelsen Stockholm
Bosse Andersson (C), Sigtuna kommun
Cecilia Brinck (M), Stockholms stad
Cecilia Löfgren (M), Järfälla kommun
Christer G Wennerholm (M), Stockholms läns landsting
Christoffer Fagerberg (L), Stockholms läns landsting
Erika Ullberg (S), Stockholms läns landsting
Gunilla Roxby Cromvall (V), Stockholms läns landsting
Helene Hellmark Knutsson (S), Stockholms läns landsting
Jens Sjöström (S), Stockholms läns landsting
Karin Wanngård (S), Stockholms stad
Karl Henriksson (KD), Huddinge kommun
Katarina Berggren (S), Botkyrka kommun
Kristoffer Tamsons (M), Stockholms läns landsting
Leif Gripestam (M), Täby kommun
Lennart Adell Kind (L), Stockholms läns landsting
Lennart Kalderén (M), Salems kommun
Lennart Rohdin (L), Stockholms läns landsting
Magdalena Bosson, Länsstyrelsen Stockholm
Mats Gerdau (M), Nacka kommun
Moa Rasmusson (L), Sollentuna kommun
Nanna Wikholm (S), Stockholms läns landsting
Stella Fare (L), Stockholms läns landsting
Tomas Eriksson (MP), Stockholms läns landsting
Ulla Hamilton (M), Stockholms stad
Vivianne Gunnarsson (MP), Stockholms läns landsting

Uppsala län

Agneta Hägglund (S), Håbo kommun
Anna Wiklund (M), Enköpings kommun
Bengt-Olov Eriksson (S), Tierps kommun
Bertil Kinnunen (S), Landstinget Uppsala län
Börje Wennberg (S), Landstinget Uppsala län
Cecilia Forss (M), Regionförbundet Uppsala
Erik Weiman (M), Landstinget Uppsala län
Fredrik Ahlstedt (M), Uppsala kommun
Helena Proos (S), Enköpings kommun
Ilona Szatmari-Waldau (V), Uppsala kommun
Jacob Spangenberg (C), Östhammars kommun
Johan Edstav (MP), Regionförbundet Uppsala
Johan Örjes (C), Landstinget Uppsala
Marlene Burwick (S), Uppsala kommun

Västmanlands län

Anders Teljebäck (S), Västerås stad
Anders Åhlund, Länsstyrelsen Västmanland
Andreas Porsvald (MP), Landstinget Västmanland
Bengt-Åke Nilsson (L), Västerås stad
Elisabeth Unell (M), Västerås stad
Elizabeth Salomonsson (S), Köpings kommun
Hans Strandlund (M), Hallstahammar kommun
Ingemar Skogö, Länsstyrelsen Västmanland
Karin Tilly, Länsstyrelsen Västmanland
Lars Eriksson (S), Landstinget Västmanland
Olle Ytterberg (S), Arboga kommun
Sofia Wallström, Länsstyrelsen Västmanland
Stig Henriksson (V), Fagersta kommun
Tomas Högström (M), Landstinget Västmanland
Tommy Levinsson (S), Landstinget Västmanland
Torsten Källberg (L), Landstinget Västmanland
Ulla Persson (S), Västerås stad
Åsa Eriksson (S), Norbergs kommun

Region Örebro län

Anders Ceder (S), Region Örebro län
 Björn Eriksson (S), Region Örebro län
 Bo Rudolfsson (KD), Laxå kommun
 Erik Johansson (L), Region Örebro län
 Ewa Unevik (M), Hallsbergs kommun
 Fredrik Persson (MP), Region Örebro län
 Irén Lejegren (S), Region Örebro län
 Jonas Karlsson (S), Region Örebro län
 Katarina Hansson (S), Kumla kommun
 Kenneth Lantz (V), Region Örebro län
 Lars Elamson (M), Region Örebro län
 Lars Göran Zetterlund (C), Region Örebro län
 Marie-Louise Forssberg-Fransson (S), Region Örebro län
 Mats Gunnarsson (MP), Region Örebro län
 Torbjörn Appelqvist (M), Hallsbergs kommun
 Urban Svensson (KD), Region Örebro län

Sörmlands län

Anne-Marie Wigertz (M), Nyköpings kommun
 Catharina Fredriksson (S), Oxelösunds kommun
 Daniel Portnoff (M), Trosa kommun
 Jens Persson (C), Strängnäs kommun
 Jimmy Jansson (S), Eskilstuna kommun
 Lars Härnström (M), Katrineholms kommun
 Magnus Johansson (MP), Eskilstuna kommun
 Mattias Claesson (C), Landstinget Sörmland
 Stefan Bremberg (SD), Landstinget Sörmland
 Terese Askerstedt (MP), Strängnäs kommun
 Urban Granström (S), Nyköpings kommun
 Viking Jonsson (S), Regionförbundet Sörmland
 Åsa Kullgren (S), Landstinget Sörmland

Region Östergötland

Anna Larsson (S), Region Östergötland
 Bengt Nordström (MP), Region Östergötland
 Elias Aguirre (S), Linköpings kommun
 Jan Owe-Larsson (M), Region Östergötland
 Jörgen Oskarsson (S), Mjölby kommun
 Karin Jonsson (C), Norrköpings kommun
 Kristina Edlund (S), Linköpings kommun
 Lars "Laban" Bengtsson (S), Region Östergötland
 Lars Karlsson (L), Region Östergötland
 Maria Almesåker (M), Region Östergötland
 Nils-Ingvar Graan (KD), Borensbergs kommun

Region Gotland

Björn Jansson (S), Region Gotland
 Eva Nypelius (C), Region Gotland
 Lena Celion (M), Region Gotland
 Åke Svensson (S), Region Gotland

Källförteckning

För underlag, rapporter och dokumentation från En Bättre Sits-processen se www.enbattresits.se

- Sammanställning av kunskapsunderlag (Mälardalsrådet/En Bättre Sits 2015)
 - Nuläge och utmaningar för östra Mellansverige. Sammanställning av temaarbete sep 2013-feb 2014 (Mälardalsrådet/En Bättre Sits 2014)
 - Flerkärnighet och funktionella samband i östra Mellansverige (Mälardalsrådet/En Bättre Sits 2015)
 - Behov av infrastrukturåtgärder i östra Mellansverige 2014 – 2025 (Mälardalsrådet/En Bättre Sits 2012)
 - Flygplatser i Stockholm-Mälarenregionen (Mälardalsrådet/En Bättre Sits 2015)
 - Godsflöden i östra Mellansverige (Mälardalsrådet/En Bättre Sits, 2013)
 - Underlag för systemanalys Deluppdrag B3, Befintliga planer (Mälardalsrådet/En Bättre Sits)
 - Utredningar inom En Bättre Sits 2014 – Del D Kartläggning av godsnoder (Ramböll 2015)
 - Resor och transporter i östra Mellansverige (Sweco 2015)
 - Bristanalys av kapacitet och effektivitet i transportsystemet – kapacitetsutredningens bristanalys till och med år 2025 (Trafikverket 2012)
 - Framkomlighetsprogram. Trafikverkets inriktning för hur Storstockholms primära vägnät används på bästa sätt (Trafikverket 2014)
 - Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018 – 2029 (Trafikverket 2015)
 - Möjligheter att köra längre och/eller tyngre godståg (Trafikverket 2015)
 - Regionala systemanalyser – en vägledning (Trafikverket 2015)
 - Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige (Delbetänkande av Miljömålsberedningen, SOU 2016:21)
 - Fossilfrihet på väg (Betänkande av Utredningen om fossilfri fordons trafik, SOU 2013:84)
 - Scenario - Genombrott sjöfart (WSP 2015)
 - Godstransporter i Östra Mellansverige 2010 – 2030 – 2050 - En vision med prognoser för ett utvecklat transportsystem med järnväg (Wajsmann J. och Nelldal B-L, KTH 2013)
 - Lokal och regional kollektivtrafik 2014 (Trafikanalys 2015:20)
 - Inför en flygstrategi – ett kunskapsunderlag (Trafikanalys 2016:4)
 - Godstransporter i Sverige – en nulägesanalys (Trafikanalys 2016:7)
 - Arbetspendling i storstadsregioner – en nulägesanalys (Trafikanalys 2011:3)
 - Stockholmsregionens internationella relationer och utbyte (Stockholms läns landsting, Tillväxt och regionplaneförvaltningen 2016)
 - Nationella emissionsdatabasen – RUS
 - RVU Arlanda, Swedavia 2014
 - Flygplatser i Stockholm-Mälarenregionen, EBS 2015
 - Sandow, Erika (2011) On the road: Social aspects of commuting long distances to work, avhandling Umeå universitet
 - Ett transportsystem i Östra Mellansverige som uppfyller de långsiktiga målen – Kunskapsunderlag till En bättre sits, Trivector Traffic, Rapport 2014:113
 - Transport 2050: The major challenges, the key measures (MEMO/11/197)
- Regionala utvecklingsprogram och strategier:**
- Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen RUF 2050, samrådsförslag (Stockholms Läns Landsting, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen 2016).
 - Regional utvecklingsstrategi Uppsala län, remissversion (Regionförbundet Uppsala Län 2016)
 - Mångfaldsdriven tillväxt RUP Västmanland Län 2014 – 2020 (Länsstyrelsen i Västmanlands Län 2014)
 - Utvecklingsstrategi för Örebroregionen – The Heart of Sweden (Regionförbundet i Örebro 2010)
 - Sörmlandsstrategin 2020 (Regionförbundet Sörmland 2013)
 - Regionalt utvecklingsprogram för Östergötland 2030 (Regionförbundet Östsam 2012)
 - Vision Gotland 2025, regionalt utvecklingsprogram för Gotland (Gotlands kommun och Region Gotland, 2008)
 - ÖMS 2050, samrådsförslag (Stockholms Läns Landsting, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen 2016).
- Transportplaner:**
- Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2014 – 2025 (Stockholms Länsstyrelse 2014)
 - Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014 – 2025 (Regionförbundet i Uppsala län 2014)
 - Regional plan för transportinfrastruktur i Sörmland 2014 – 2025 (Regionförbundet Sörmland 2013)
 - Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014 – 2025 (Länsstyrelsen i Västmanlands län 2014)
 - Länsplan för regional transportinfrastruktur för Örebro län 2014 – 2025 (Regionförbundet Örebro 2013)
 - Länsplan för regional transportinfrastruktur i Östergötlands län 2014 – 2025 (Regionförbundet Östsam 2014)
 - Länstransportplan 2014 – 2025 (Region Gotland 2013)
 - Systemanalys för Stockholm-Mälarenregionen och Gotland (Regionförbunden i Uppsala, Sörmlands och Örebro län Länsstyrelserna i Stockholms och Västmanlands län samt Gotlands kommun, 2008)
 - Nationell plan för transportsystemet 2014 – 2025 (Trafikverket 2013)



EN BÄTTRE SITS

En Bättre Sits är ett transportpolitiskt samarbete mellan intressenter i de sju länen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland. Inom ramen för En Bättre Sits har länen enats om övergripande och gemensamma mål för transportsystemet i Stockholm-Mälardalsregionen, Östergötland och Gotland. Målet är en sammanhållen, hållbar region med infrastruktur och kollektivtrafik som underlättar människors vardag, en utvecklad handel samt godstransporter i regionen. Mälardalsrådet koordinerar En Bättre Sits-samarbetet.

www.enbattresits.se



MÄLARDALS RÅDET

www.malardalsradet.se

Mälardalsrådet är en samverkansorganisation för kommuner och landsting i Stockholm-Mälardalsregionen. Vi stärker regionens internationella konkurrenskraft genom att vara en mötesplats för politik, näringsliv och akademi.