

Utvecklingsstrategi för transportsystemet

Systemanalys 2024

Stockholm-Mälardalen bygger Sverige starkare

Innehåll

Sammanfattning	2
1. Inledning	4
1.1 Avgränsning	4
1.2 Genomförandeprocess 2022-2024	5
2. Mål	6
3. Nuläge och utmaningar	8
3.1 Stockholm-Mälardalen har en ledande roll i landets utveckling	8
3.2 Förutsättningar för arbetspendling och kollektivtrafik	13
3.3 Förutsättningar för godstransporter	17
3.4 Förutsättningar för internationell tillgänglighet	19
4. Så når vi målen	22
4.1 Kollektivtrafikens funktion och utvecklingsbehov	22
4.2 Godstransporternas funktion och utvecklingsbehov	23
4.3 Gotlands särskilda behov	24
4.4 Den internationella tillgänglighetens funktion och utvecklingsbehov	25
4.5 Strategier för att möta utmaningarna och nå målen	26
4.6 Stockholm-Mälardalens roll, ansvar och åtaganden	29
5. Investeringsbehov i infrastrukturen	32
5.1 Systemövergripande investeringsbehov	33
5.2 Södra Ostkuststråket	34
5.3 Norra Ostkuststråket	35
5.4 Norra Mälardalenstråket	37
5.5 Södra Mälardalenstråket	38
5.6 Nord-sydliga Bergslagsstråket	40
5.7 Östersjö- och Mälarsjöfarten	41
5.8 Finansiering av infrastruktur – olika former behövs	45
6. Stockholm-Mälardalens prioriteringar	46
Om En Bättre Sitt	48
Bilaga 1 Deltagare	49
Bilaga 2 Framtidsbild Stockholm-Mälardalen 2050	52
Källförteckning	53

Sammanfattning

Stockholm-Mälardalenregionen bygger Sverige starkare

I Mälardalen finns ett historiskt nära samspel och en stark samverkan för en gemensam samhällsutveckling som stärker Sveriges konkurrenskraft. Regionens invånare vittnar om god livskvalitet och i takt med att Stockholm-Mälardalenregionens befolkning växer, växer också regionernas arbets-, bostads- och studiemarknader samman. Arbetsmarknaden kännetecknas av närhet till utbildning av hög kvalitet och ett starkt näringsliv som driver hållbar tillväxt. I regionen finns särskilt goda förutsättningar att effektivt bidra till hela landets utveckling genom att bygga bort bostadsbristen och att bidra till hållbara utvecklingsmål genom såväl en hållbar stadsutveckling som levande landsbygd.

Stockholm-Mälardalenregionen vill fortsatt ta stort ansvar för att förvalta, utveckla och tillvarata dessa förutsättningar. Förutom att bygga ett stort antal nya bostäder, bidrar kommunerna och regionerna med en stärkt kollektivtrafik, satsningar på utbyggd cykelinfrastruktur, samverkan för utvecklade godstransporter, samt strategiskt arbete för en stärkt internationell tillgänglighet och konkurrenskraft. Tillsammans möter vi transportsystemets utmaningar genom att vi aktivt arbetar för Framtidsbild Stockholm-Mälardalenregionen 2050 (se bilaga 2) och för att nå gemensamma transportpolitiska mål (se kapitel 2). Genom att skapa ett väl fungerande civilsamhälle med robusta transporter och god tillgänglighet bygger vi Sverige starkare i en orolig omvärld.

De stora satsningar som görs i Stockholm-Mälardalenregionen av kommuner, regioner och näringsliv behöver mötas upp av såväl riksdag och regering som Trafikverket med konkreta infrastrukturinvesteringar.

[NYCKELTAL FÖR LAYOUT

8 av 10 tågresor börjar eller slutar i Stockholm. 4,3 miljoner bor i Stockholm-Mälardalenregionen. 6 av Sveriges 10 största städer. 51% av landets BNP skapas här.]

Prioriteringar för transportsystemets utveckling

- **Gotlands tillgänglighet.** Staten måste säkra god tillgänglighet i färjetrafiken till och från Gotland. Färjetrafiken ska ses som en given del av den nationella infrastrukturen och som sådan få ta del av satsningar för ökad tillgänglighet och för omställning till fossilfrihet.
- **Taket för trimningsåtgärder.** Potentialen i trimningsåtgärder behöver nyttjas i större utsträckning och regeringen behöver utreda en höjning av eller ökad flexibilitet i kostnadsgränsen som ett led i arbetet för effektivisering av infrastrukturplaneringen.
- **Steg 1 och 2-åtgärder.** Regeringen bör utfärda direktiv som gör det möjligt för Trafikverket att finansiera och hantera steg 1- och steg 2-åtgärder.
- **Stationsavgift Arlanda.** Staten behöver skyndsamt inleda en förhandling med A-Train i syfte att avveckla stationsavgiften vid Arlanda C.
- **Övningsanläggningar.** Regeringen behöver rikta uppdrag och anslag till Trafikverket om att etablera en eller flera järnvägstekniska övningsanläggningar i Stockholm-Mälardalenregionen.

Ingångna avtal och beslutade åtgärder måste genomföras

Stockholm-Mälardalenregionen förutsätter att ingångna avtal och redan beslutade åtgärder i nu gällande Nationell plan för transportinfrastruktur 2022-2033 genomförs enligt tidsplan och utan förseningar, däribland:

- **Ostlänken:** Ny järnväg Järna-Linköping, med tillhörande stationer.
- **Ostkustbanan Uppsala till länsgränsen Stockholm/Uppsala:** Två nya spår på sträckan Uppsala-länsgränsen Stockholm/Uppsala, dvs. fyra spår hela sträckan Stockholm-Uppsala.
- **Mälärbanan Tomtebodav-Kallhäll:** Utbyggnad till fyrspar mellan Tomtebodav och Kallhäll.
- **Godsstråket genom Bergslagen Hallsberg-Degerön:** Utbyggnad till dubbelspar.
- **E4 Förbifart Stockholm:** Ny sträckning från Kungens kurva till Häggvik.
- **E22 Förbifart Söderköping:** Ny sträckning och mötesfri väg väster om Söderköping.
- **Tvärförbindelse Södertörn:** Ny väg och stärkt kapacitet i anslutning till Norviks hamn.
- **Hjulstabron:** Ny bro som möjliggör utvecklade godstransporter på Mälaren och krävs för att dra full nytta av genomförda investeringar i Södertälje sluss, farleder i Mälaren samt Västerås och Köpings hamnar.
- med flera beslutade och pågående åtgärder beskrivna i kapitel 5.

Prioriterade infrastrukturinvesteringar inför kommande planperiod

Inför kommande planperiod vill Stockholm-Mälardalenregionen särskilt lyfta följande tillkommande investeringsbehov – utan inbördes rangordning – som bidrar till en stärkt tillgänglighet i de storregionala stråken till och från centrala Stockholm och Stockholms regionala stadskärnor, stärkt internationell tillgänglighet samt en effektiv godshantering och varuförsörjning:

- **Förstärkt trimningspaket** i nära samverkan med Trafikverket för att möjliggöra den storregionala tågtrafik som regionerna genom bland annat Mälardalstrafik bedriver, inklusive utveckling av pendeltågstrafiken och anpassning till nya och längre fordon.
- **Ostkustbanan:** Ny station för regionaltåg i Solna, med anslutning till pendeltåg, tunnelbana och spårväg samt åtgärder för bättre vändkapacitet, utökad fordonsuppställning och serviceplattformar på Uppsala central.
- **Mälärbanan:** Kapacitet för utökad trafik på sträckan Kolbäck-Hovsta genom fullständigt dubbelspar, till nytta även för en utökad trafik på Svealandsbanan. Därtill ombyggnad av spår genom Örebro samt ny bro över spår och ombyggnad av spår vid Västerås resecentrum för att hantera kapacitetsbrister och frigöra kapacitet för gods.
- **Svealandsbanan:** Kapacitet för utökad trafik på sträckan Folkesta-Rekarne, till nytta även för trafiken med UVEN samt för att knyta samman Eskilstuna kombiterminal med Mälärlinorna. Därtill åtgärder i och omkring Eskilstuna för att hantera kapacitetsbrister för en utvecklad person- och godstrafik.
- **Hallsberg gods- och personbangård:** Ökad kapacitet på rangerbangården och personbangården, 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.

Samtliga dessa behöver vara åtgärdade innan 2035.

1.2 Genomförandeprocess 2022-2024

Systemanalys 2024 bygger vidare på det arbete som gjorts i tidigare planeringsomgångar. Processen påbörjades med aktualitetsprövning av Systemanalys 2020 och en lägesbild av vad som skett efter dess antagande. Därefter formades politiska temagrupper med fokus på Storregional kollektivtrafik, Godstransporter, samt Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft. Kompletterande och fördjupande underlag har tagits fram och legat till grund för revideringar, tillsammans med erfarenheter från flera studiebesök. Resultatet sammanfattas i tre underlagsrapporter med gemensamma ställningstaganden till grund för sammanvägningen i Systemanalys 2024.

Figur 1. Den röda tråden



Totalt har cirka 70 politiker från samtliga riksdagspartier och ett 50-tal tjänstepersoner deltagit i arbetet (se bilaga 1). Representanter har funnits från både kommuner och regioner. I tjänstepersonsberedningen har därtill representanter från Trafikverket, Sjöfartsverket, näringsliv och handelskamrar deltagit. Genom att bjuda in till en bred process har Mälardalsrådet strävat efter att så långt som möjligt inkludera olika perspektiv och att bygga en djupt förankrad samsyn kring Stockholm-Mälardalens utveckling ur ett systemperspektiv.

Arbetet inom En Bättre Sits har även samordnats med det så kallade ÖMS-samarbetet, som har ett bredare syfte att skapa samsyn och möjliggöra en samordnad regional utvecklingsplanering i östra Mellansverige (Stockholm-Mälardalensregionen exklusive Gotland men inklusive Gävleborgs län). ÖMS-samarbetet har bland annat tagit fram de befolkningsframskrivningar som den här systemanalysen lutar sig mot.²

Sedan 2020 är FN:s konvention om barns rättigheter svensk lag, vilket ställer krav på barnrättsperspektiv i samhällsplanering. Eftersom barn är en brett definierad grupp, kan hänsyn till barns behov av transporter även effektivt bidra till en mer jämlik och jämställd utveckling av transportsystemet. I processen har översiktligt undersökts om systemanalysens inriktning påverkar barn, och i så fall hur och vilka barn. Till stöd har en checklista använts. För att tillämpa ett barnrättsperspektiv behöver barn involveras och uttrycka sina åsikter inför ett slutligt genomförande av konkreta åtgärder.

² Regionerna i östra Mellansverige (2023): Framskrivningar av befolkning och sysselsättning i östra Mellansverige

2. Mål

Mälardalsrådets medlemmar har beslutat om en gemensam framtidsbild med en beskrivning av hur Stockholm-Mälarenregionen ska upplevas 2050 (se bilaga 2). Inom ramen för En Bättre Sits-samarbetet har regionerna enats om övergripande och gemensamma storregionala mål för transportsystemet i Stockholm-Mälarenregionen. Målen är politiskt antagna av huvudmännen i regionen 2006, med en revidering 2023.

Målet är att skapa ett transportsystem...

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

- 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-Mälarenregionen.
- 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.

...som stöttar en hållbar regional utveckling i Stockholm-Mälarenregionen – ekonomiskt, socialt och ekologiskt

- För att nå klimatmålen krävs en kombination av flera faktorer: minskat fossilt bilresande, ökat kollektivresande, planering för ett transporteffektivt samhälle, integrerad transport- och samhällsplanering, teknikutveckling och en effektivare användning av transportsystemet.
- För att klimatmålen ska nås krävs också att fossila bränslen ersätts av förnyelsebara bränslen, att resurshållning eftersträvas samt att den mest energieffektiva tekniken premieras.
- Kollektivtrafik och utveckling av stomtrafik prioriteras på järnväg och väg av miljö- och kapacitetsskäl.
- För att långväga godstransporter ska kunna överföras från väg till järnväg och sjöfart krävs en effektiv kombitrafik med fungerande anslutningar samt ökad kapacitet på järnväg.
- Ett kollektivtrafiksystem utvecklat för god tillgänglighet och ökad jämställdhet innebär till exempel att förutsättningarna för personer med funktionsnedsättning att resa är tillgodosedda så långt möjligt samt att transportsystemet svarar mot både mäns och kvinnors resbehov.

...där samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen leder till transporteffektivitet

- 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 förseningseffekter, vilket bidrar till en 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 arbets- och bostadsmarknad främjar regional utveckling

- En flerkärnig regionstruktur med tyngdpunkt i de lokala arbetsmarknaderna skapar en balanserad utveckling i Stockholm-Mälardalenregionen.
- Regionens flerkärnighet stärks genom samordning av trafik och infrastruktur, med utvecklingen av bebyggelse och verksamheter.
- Städer och noder knyts samman med snabb och tät trafik till och från 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.

Nationella och internationella mål

Agenda 2030, riksdagens mål att Sverige år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären samt det övergripande nationella transportpolitiska målet är viktiga utgångspunkter för En Bättre Sats-samarbetet och den storregionala målbilden. Så är även målet för den regionala utvecklingspolitiken, de nationella miljömålen samt att utjämna jämställdhetsgapet.

Behov av en mer målstyrd transport- och infrastrukturplanering

Stockholm-Mälardalenregionen ser det som lämpligt att i högre grad använda sig av målstyrning som angreppssätt inom transportinfrastrukturplaneringen och på så vis ta en proaktiv roll i samhällsplaneringen. Utgångspunkten ska vara att utgå från brister och bristhantering i förhållande till definierade mål. Den grundläggande frågan är därför: vad behöver göras för att målen ska uppnås?

3. Nuläge och utmaningar

3.1 Stockholm-Mälardalenregionen har en ledande roll i landets utveckling

Stockholm-Mälardalenregionen, har med sina 4,3 miljoner invånare och 2,2 miljoner arbetstillfällen en ledande roll i landets utveckling och internationella konkurrenskraft. Regionen omfattar endast 12 procent av Sveriges landyta, men över 40 procent av Sveriges befolkning och sysselsättning. Regionen har stått för ungefär hälften av landets ekonomiska tillväxt under 2000-talet och ökar successivt sin andel av rikets befolkning, sysselsättning och BNP.³

Tabell 1. Basfakta om Stockholm-Mälardalenregionen. Källa: SCB Statistikdatabasen (2024)

	Stockholms län	Övriga Mälardalenregionen	Övriga landet	Stockholm-Mälardalenregionen som andel av riket
Landyta, km ²	6 514	41 574	359 195	12 %
Befolkningsstäthet, inv per km ²	377	44	17	344 %
Invånare	2 454 821	1 828 789	6 268 097	41 %
Arbetstillfällen	1 359 110	837 113	3 055 557	42 %
BRP, mnkr	1 867 441	881 543	3 234 785	46 %
BRP per sysselsatt, kr	1 374 018	1 053 075	1 058 656	110 %

Stockholm-Mälardalenregionen har en stark position inom flera områden. Allt från basindustri och logistik till digital ekonomi och life science är väl representerad i regionen, som därtill är ett av norra Europas mest framträdande finansiella centrum. Det tillkommer nya industrier som datacenter, syntetiskt flygbränsle, fossilfri järnmalm och batteriutveckling. Dessutom står regionen för en stor del av landets försvarsindustri, som möter en kraftigt stigande efterfrågan till följd av en tilltagande geopolitisk osäkerhet och medlemskapet i Nato.⁴

Stockholm-Mälardalenregionen rankas 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 företag är regionen i allmänhet synonymt med ett gynnsamt företagsklimat och en välutbildad arbetskraft. I regionen finns ett trettio-tal universitet och högskolor varav en, Kungliga Tekniska Högskolan, rankas bland topp 100 internationellt och ytterligare två, Uppsala universitet och Stockholms universitet, rankas bland topp 200. I 2022/2023 års ranking inom det så kallade fakultetsområdet ”Life Sciences and Medicine” placeras Karolinska Institutet på delad 10:e plats i världen och 5:e plats i Europa.⁵

Det finns dock vissa tecken att Sverige och Stockholm-Mälardalenregionen tappar i den internationella dragkampen om eftertraktad kompetens, bland annat till följd av eftersatta behov inom bostäder och infrastruktur. Gotland och Stockholm-Mälardalenregionens öar har särskilda utmaningar. Det är en viktig *utmaning att fortsatt nå framgång i den globala konkurrensen om människor, jobb och företag* för att bibehålla och utveckla livskvalitet samt klara omställningen till ett hållbart samhälle.⁶

Stockholm-Mälardalenregionens tillgänglighet är en viktig förutsättning för välståndet i regionen och i förlängningen hela landet. Det finns ett ömsesidigt beroende mellan näringslivets utveckling och utvecklingen av internationella förbindelser. Inte minst för att kunna utveckla handeln och besöksnäringen samt för att attrahera och behålla kompetens, huvud-/regionkontor och högspecialiserade funktioner.

Sammantaget innebär det en *utmaning att svara upp mot näringslivets behov av kompetens och väl fungerande transporter* inom, genom samt till och från regionen. Här är infrastrukturens underhåll och utveckling avgörande.

³ SCB Statistikdatabasen (2024)

⁴ Mälardalsrådet (2023): Stockholm-Mälardalenregionen 2023 – nuläge och trender

⁵ QS Quacquarelli Symonds (2024): QS World Ranking of Universities

⁶ Stockholms Handelskammare (2023): Stockholm – Capital of Finance

Stockholm och nodstäderna skapar en gemensam marknad för arbete, utbildning och bostäder

Stockholm och Stockholms regionala stadskärnor har tillsammans med nodstäderna (Uppsala, Västerås, Örebro, Eskilstuna, Nyköping, Norrköping och Linköping) stor betydelse för utvecklingen och sammankopplingen av Stockholm-Mälarenregionen som gemensam marknad för arbete, utbildning och bostäder. Samtidigt finns en positiv utveckling även i många mindre kommuner, tätorter och landsbygder, inte minst inom pendlingsavstånd från de större städerna. För Gotland har Visby en viktig roll som centralort och kommunikationsnod.

[FAKTARUTA

Nodstäder

Stockholm-Mälarenregionens nodstäder i denna analys motsvarar begreppet ”regional stad med storregional betydelse” i figur 2 som har definierats och tillämpas i ÖMS-samarbetet. Nodstäderna är: Uppsala, Västerås, Örebro, Eskilstuna, Nyköping, Norrköping och Linköping. För fördjupad information rekommenderas Nodstadsrapporten.^{7]}

[FAKTARUTA

Stockholms regionala stadskärnor

Region Stockholm arbetar för en flerkärnig utveckling i regionen som en del av den regionala utvecklingsplanen, RUF 2050.⁸ Åtta områden är utsedda till regionala stadskärnor: Arlanda-Märsta, Barkarby-Jakobsberg, Kista-Sollentuna-Häggvik, Täby centrum-Arninge, Kungens Kurva-Skärholmen, Flemingsberg, Haninge centrum och Södertälje.]

Stockholms län har en dominerande ställning i regionen, med 57 procent av befolkningen, 62 procent av arbetstillfällena och 68 procent av bruttoregionprodukten.⁹ Tillväxten är än mer koncentrerad – mer än två tredjedelar av regionens tillväxt under 2000-talet har skett i Stockholms län. Dock till priset av stora och växande *utmaningar relaterade till kompetensbrist, trängsel och flaskhalsar i infrastrukturen.*

Nodstäderna och Visby utgör viktiga tillväxt- och utvecklingsmotorer och centrum för sina respektive omland, men också i relation till varandra. De har stor betydelse för försörjningen i respektive län, är viktiga centrum för olika samhällsfunktioner, handel och service. Urbaniseringen har dock inte varit lika påtaglig på senare år och under inledningen av 2020-talet.¹⁰ En viss utjämning kan noteras i spåren av delvis ändrade flyttmönster, men det är fortsatt en *utmaning att utvecklingen inte sprids till alla delar av regionen och att alla delar av regionen inte integreras i utvecklingen.* Till utjämningen bidrar möjligheten till distansarbete, som är som störst i Stockholms och nodstädernas tjänstebetonade arbetsmarknader.¹¹

Figur 2. Strukturbild för östra Mellansverige. Källa: Regionerna i östra Mellansverige (2018): ÖMS 2050. OBS: Kartan visar viktiga samband, inte transportinfrastruktur. Kartans ”Regional stad med storregional funktion” motsvarar ”nodstäder” enligt terminologin i denna rapport.

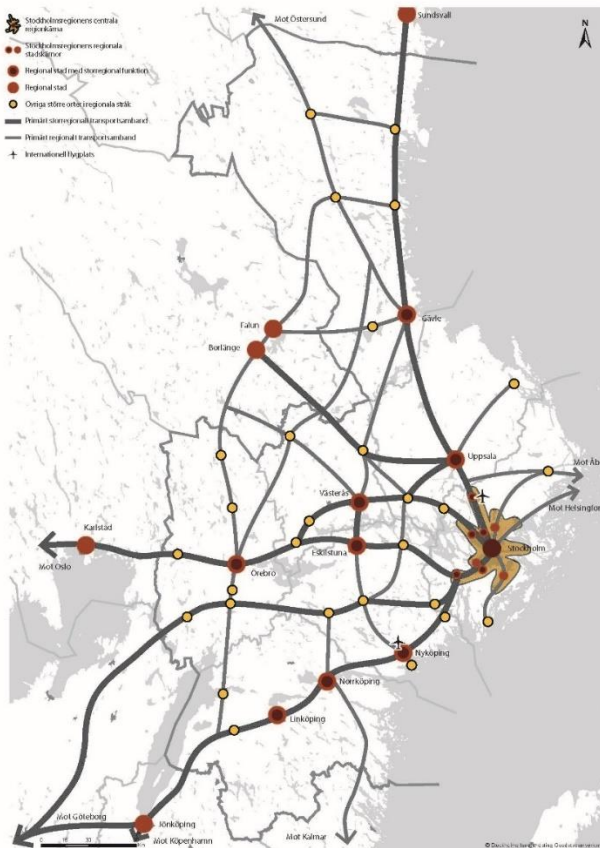
⁷ Regionerna i Östra Mellansverige (2019): På väg mot en mer integrerad bostads-, utbildnings- och arbetsmarknad i östra Mellansverige – Nodstädernas roller, stadsutveckling och funktionella samband

⁸ Region Stockholm (2018): RUF 2050. Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen

⁹ SCB statistikdatabasen (2024)

¹⁰ Mälardalsrådet (2023): Stockholm-Mälarenregionen 2023 – nuläge och trender

¹¹ WSP (2021): Ökat distansarbete – så påverkas svenska städer och kommuner



I dagsläget är Stockholm-Mälardalenregionen endast en delvis sammanlänkad bostads-, utbildnings- och arbetsmarknad. De starkaste funktionella sambanden i den storregionala ortstrukturen är mellan nodstäderna och Stockholm, i synnerhet mellan Stockholm och Uppsala. Tendensen och potentialen till stärkta samband mellan städerna i övrigt är i nuläget störst mellan Linköping och Norrköping respektive Eskilstuna och Västerås. I de närmast omgivande regionerna ligger därtill Gävle, Falun/Borlänge, Karlstad och Jönköping, som alla har ett växande utbyte med Stockholm-Mälardalenregionen.¹²

Det finns gemensamma fördelar i stärkta funktionella samband som ger större bostads-, utbildnings- och arbetsmarknader eftersom valmöjligheterna blir större. Större valmöjligheter för invånare och arbetsgivare bidrar till en mer robust kompetensförsörjning och mer dynamisk arbetsmarknad, vilket stärker den internationella konkurrenskraften.

Utvecklingen talar för fortsatt tillväxt i Stockholm-Mälardalenregionen

Samhällsutvecklingen talar entydigt för fortsatt tillväxt. Regionen förväntas öka sin befolkning med 800 000 till 900 000 invånare och upp emot en halv miljon arbetstillfällen till år 2050. Det motsvarar en tillväxttakt om cirka 30 000 nya invånare per år, vilket är lägre än de 40 500 nya invånare per år som regionen i genomsnitt växt med 2000-2022. Skillnaden beror i huvudsak på att invandringen förväntas bli lägre kommande år.¹³ Likväl är det en stor *utmaning att utveckla infrastrukturen i takt med ekonomin och befolkningsutvecklingen*. För att klara en sådan tillväxt krävs samordnade satsningar både inom transportsektorn och på bostadsmarknaden.

¹² Mälardalsrådet (2023): Stockholm-Mälardalenregionen 2023 – nuläge och trender

¹³ Regionerna i östra Mellansverige (2023): Framskrivningar av befolkning och sysselsättning i östra Mellansverige

I det korta perspektivet har tillväxten och utbyggnaden bromsats upp av inflation och stigande ränta som urholkar köpkraften. Till det har även en försvagning av den svenska kronan bidragit. Påbörjandet av nya bostäder har mer än halverats på drygt ett år och kostnaderna för underhåll och utbyggnad av infrastruktur har stigit kraftigt. Samtidigt ökar behoven och det finns en stor och växande underhållsskuld att beta av.¹⁴ Det har därmed blivit en allt större *utmaning att finansiera nödvändig utbyggnad och underhåll av infrastrukturen.*

Infrastrukturen är ansträngd och underhållsskulden påtaglig

Infrastrukturen i Stockholm-Mälardalenregionen är idag mycket ansträngd. Det finns påtagliga kapacitetsproblem 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 E18 västerut och E4 är högt utnyttjat. Brister i järnvägssystemets kapacitet och kvalitet finns i hela regionen och begränsar såväl person- som godstrafiken¹⁵, men också möjligheterna att möta den stora underhållsskuld som finns på järnvägen.¹⁶ Det finns med andra ord *omfattande utmaningar både vad gäller brist på kapacitet för utvecklad trafik, och kapacitet för effektivt och förbyggande underhåll.*

Det saknas kapacitet för att både person- och godstrafiken ska kunna utvecklas på järnvägen. *En särskild utmaning för tågtransporterna är nuvarande tilldelningssystem av tåglägen (kapacitet),* det vill säga Trafikverkets årliga Tågplan. För persontrafiken innebär tilldelningssystemet svårigheter att garantera ett långsiktigt stabilt trafikutbud. Det gör att det alltför ofta sker förändringar i kollektivtrafikens utbud och tidtabell, vilket påverkar tågpendlarnas vardag negativt. Det har även negativa följd effekter för planeringen av anslutande lokaltrafik.¹⁷ För godstransporterna innebär bristen på kapacitet och tilldelningssystemet svårigheter att matcha godståg med mottagares behov av leveranstid och leder till långa skogstider (tiden som tåg får stå stilla i spår, med hänsyn till andra tåg). Under år 2023 presenterade EU-kommissionen ett förslag till förordning om användningen av järnvägsinfrastrukturkapaciteten i EU som på sikt innebär en förändring av den svenska kapacitetstilldelningen.¹⁸

Den reviderade TEN-T förordningen ställer krav på Stockholm-Mälardalenregionens infrastruktursystem och urbana knutpunkter

Samtidigt har det pågått en revidering av förordningen för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), för beslut av Ministerrådet under våren 2024. TEN-T omfattar alla trafikslag och fastställer EU:s politiska åtaganden om ett sammanhållet europeiskt transportsystem utan flaskhalsar. Förordningen ställer krav på utveckling enligt gemensamma standarder i stomnätsskorridorerna, men också på utveckling i viktiga och urbana knutpunkter vad gäller exempelvis intermodalitet. Stockholm-Mälardalenregionen omfattas av ScanMed-korridoren (Skandinavien–Medelhavet) och har ett flertal utpekade urbana knutpunkter. För att järnvägen ska förbli ett hållbart och konkurrenskraftigt transportmedel har EU även lagstadgat om införandet av det standardiserade och digitala signalsystemet European Rail Traffic Management System (ERTMS).¹⁹

¹⁴ Trafikverket (2024): Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen. För perioden 2026–2037

¹⁵ Mälardalsrådet (2020): Framtidens resor. Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalenregionen

¹⁶ Trafikverket (2024): Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen. För perioden 2026–2037

¹⁷ Mälardalsrådet (2024): Storregional kollektivtrafik i Stockholm-Mälardalenregionen. Ställningstaganden från En Bättre Sits temagrupp

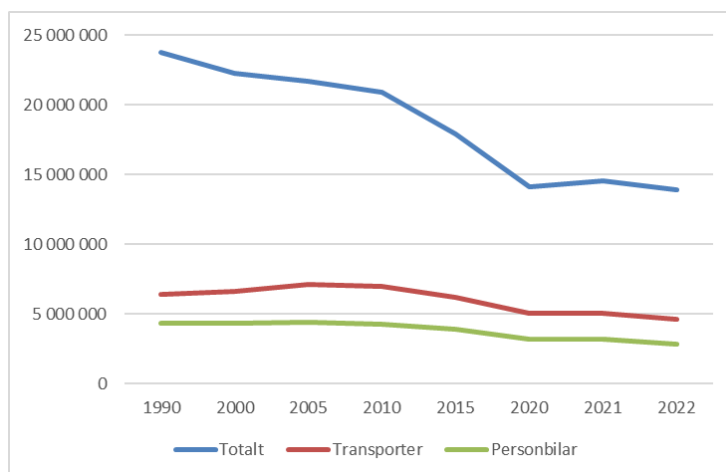
¹⁸ Ibid

¹⁹ Mälardalsrådet (2024): Stockholm-Mälardalenregionens internationella tillgänglighet och konkurrenskraft. Ställningstaganden från En Bättre Sits temagrupp

Utsläppen har minskat, men mer behövs för att nå klimatmålen

Regionens totala utsläpp av växthusgaser har minskat de senaste decennierna²⁰ men behöver fortsätta minska för att nå det nationella målet att helt eliminera nettoutsläppen av växthusgaser till atmosfären senast år 2045. Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.²¹ EU:s lagstiftningspaketet Fit for 55 innehåller ny eller uppdaterad lagstiftning på klimat-, energi- och transportområdena som ska leda till att EU-länderna minskar utsläppen med minst 55 procent till 2030 och når klimatneutralitet senast 2050. Inom EU finns även annan lagstiftning och taxonomi för hållbara investeringar som utgör viktiga styrmedel.²²

Figur 3. Utsläpp av växthusgaser (CO₂-ekvivalenter) i Stockholm-Mälardalenregionen, ton per år. Källa: Nationella emissionsdatabasen.



Transporterna i Stockholm-Mälardalenregionen står för en tredjedel av de kvarvarande utsläppen, varav personbilar för merparten, cirka 64 procent. Avseende sjöfarten så utgör utsläppen från Gotlandstrafiken en utmaning.²³ *Utmaningarna i att nå klimatmålen består av att på bred front genomföra åtgärder inom teknik, lagstiftning och planering, men också ändrade resvanor och ett transporteffektivt samhälle.* Effektivare fordon, elektrifiering och andra fossilfria drivmedel bedöms ha stor potential, liksom en övergång från bil till kollektivtrafik, gång och cykel samt en större andel gods på sjö och järnväg.²⁴ Därtill har digitaliseringen och den fysiska planering stora möjligheter att påverka såväl tillgänglighet som transportbehov.²⁵ Elektrifiering av transportsektorn, utfasning av fossila bränslen i industrier och en ökad digitalisering leder dock till en *kapacitetsutmaning med omfattande behov av förstärkningar i elnät och elproduktion.*

Omvärldsförändringar ökar kraven på beredskap

Höjd beredskap och krig är den yttersta påfrestningen som transportsystemet ska kunna hantera. Det geopolitiska läget i Europa har under flera år försämrats. Läget eskalerades dramatiskt den 24 februari 2022 när Ryssland inledde en fullskalig invasion av grannlandet Ukraina.²⁶ För att möta den förändrade hotbilden har Sverige påbörjat upprustningen av såväl det militära som det civila försvaret. Totalförsvarets forskningsinstitut konstaterar att ett väl fungerande civilt samhälle står för en

²⁰ Nationella emissionsdatabasen (2024)

²¹ Naturvårdsverket (2024): Sveriges klimatmål och klimatpolitiska ramverk. Webb (hämtad 2024-02-27)

²² European Commission (2024): Fit for 55: Delivering on the proposals. Webb (hämtad 2024-02-27)

²³ Nationella emissionsdatabasen (2024)

²⁴ Naturvårdsverket (2024): Klimatet och transporterna. Webb (hämtad 2024-03-12)

²⁵ Trafikverket (2022): Handbok för trafikstrategiskt arbete -Tillgänglighet i ett hållbart samhälle

²⁶ Trafikverket (2024): Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen. För perioden 2026–2037

betydande del av den tröskeleffekt som kan ha en avskräckande effekt på en antagonist. Fungerande transporter är centralt för vårt samhälle, och av avgörande betydelse när samhället utsätts för påfrestningar. Sveriges medlemskap i Nato innebär bland annat att landet måste kunna uppfylla krav på beredskap. Det handlar om att Sverige måste kunna säkra att det finns mat och dricksvatten, fungerande kommunikationer och transporter.²⁷

Utöver det förändrade säkerhetsläget är de pågående klimatförändringarna en utmaning för delar av infrastrukturen och de bedöms bli än mer påtagliga. Det handlar om ökad risk för extrema skyfall, översvämningar och stigande havsnivåer samt förändringar av grundvattennivåer och tjälförhållanden. Risken ökar även för fler värmeböljor och bränder. Förutom direkta trafikstörningar medför klimatförändringarna ökade kostnader för att klimatanpassa infrastrukturen och för att åtgärda de skador som uppstår i anläggningen. Även risken för cyberattacker och andra sabotage ökar, vilket kan slå hårt mot företagens värde- och leveranskedjor.²⁸

Sammantaget innebär detta en ökad *utmaning att säkerställa och utveckla robusthet i transportsystemet och dess infrastruktur.*

3.2 Förutsättningar för arbetspendling och kollektivtrafik

Omfattande arbetspendling där 850 000 reser över kommungräns till jobbet Stockholm-Mälardalenregionens 2,2 miljoner arbetstillfällen är uppdelade på elva lokala arbetsmarknadsregioner. Mer än 850 000 invånare reser över kommungräns för att komma till jobbet. Av dessa passerar omkring 200 000 en eller flera länsgränser.²⁹ Vägavståndet från nodstäderna till Stockholm är i genomsnitt 134 km och som längst 200 km. Restiden med tåg varierar från 40 till 120 minuter och är i genomsnitt 74 minuter. Restiden mellan Stockholm och Gotland/Visby är drygt tre timmar med båt till Nynäshamn och en timma med pendeltåg, respektive 40 minuter med flyg till Arlanda eller Bromma.³⁰

Huvudstadens arbetsmarknadsregion, som omfattar länen Stockholm och Uppsala och delar av Sörmland, står för drygt 70 procent av arbetstillfällena. En stor del av den storregionala arbetspendlingen sker till/från de centrala delarna av Stockholms län. Även Stockholms regionala stadskärnor, framför allt Södertälje, Flemingsberg, Kista-Sollentuna-Häggvik och Arlanda-Märsta är relativt vanliga målpunkter för pendlare från kringliggande län. Det förekommer också betydande pendling till nodstäderna från respektive omland och i Uppsalas fall även från Stockholms län. De tvärgående kopplingarna mellan regionens nodstäder (som inte ligger i samma storregionala stråk i förhållande till Stockholm) är däremot generellt svaga, såväl infrastrukturellt som flödesmässigt.³¹

Figur 4. Arbetspendling i Stockholm-Mälardalenregionen. Källa: SCB BAS 2024, bearbetning ÅF

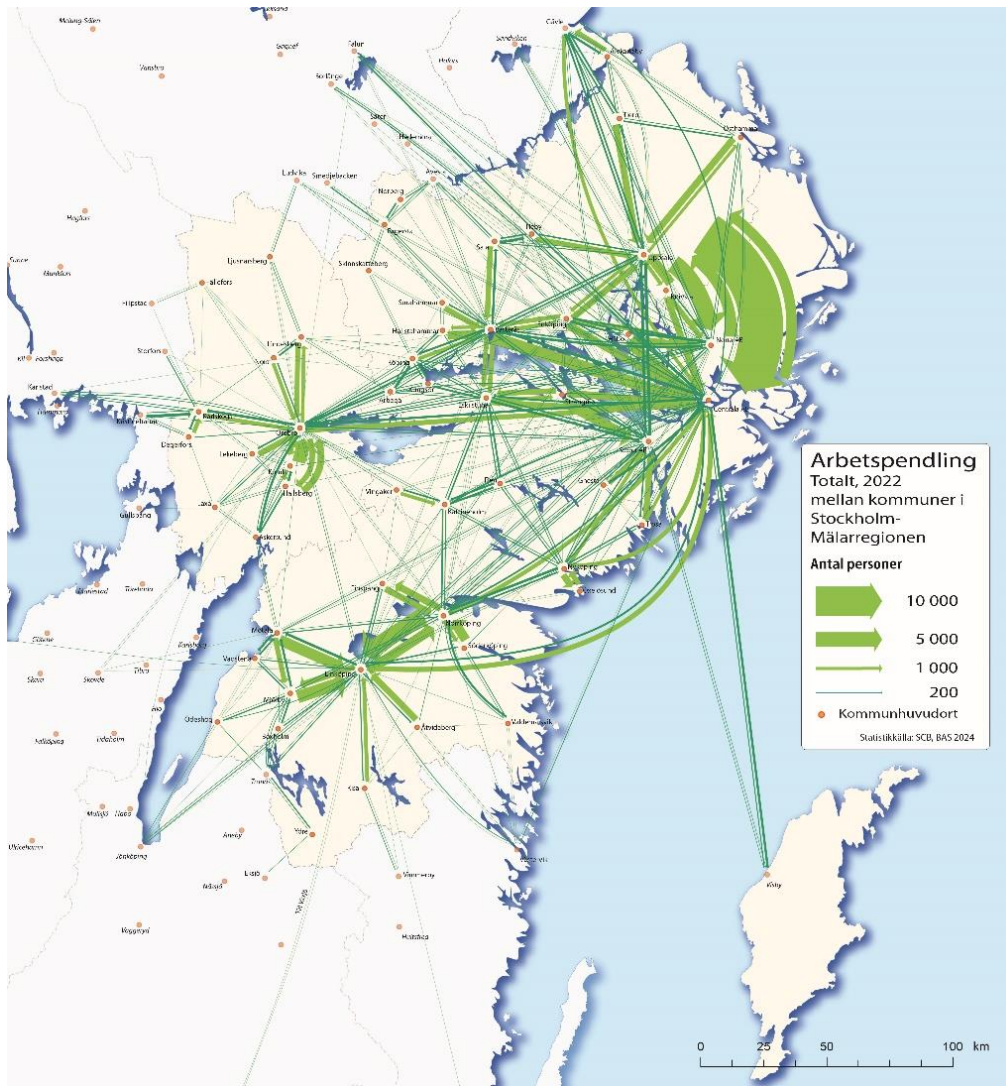
²⁷ Trafikverket (2022): Trender i transportsystemet. Trafikverkets omvärldsanalys 2022

²⁸ Ibid

²⁹ SCB statistikdatabasen (2024)

³⁰ avstandmellan.com och SJ:s reseplanerare

³¹ Mälardalsrådet (2020): Framtidens resor. Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalenregionen



Kollektivtrafikresandet ökar i Stockholm-Mälardalenregionen

En stor del av pendlingen i Stockholm-Mälardalenregionen sker med kollektivtrafik på spår, framför allt i Stockholms län samt i de radiella stråken in mot huvudstaden. I andra delar av regionen sker pendling med busstrafik, som utgör den storregionala kollektivtrafiken i exempelvis tvärförbindelser och där det saknas järnväg. Bilen används ofta för resor längre ut i regionen. För tillgängligheten till Gotland är färjeförbindelserna till fastlandet en del av det storregionala kollektivtrafiksystemet.³²

Nationellt ökade resandet med kommersiell trafik avsevärt under 2000-talet fram till pandemin, med en ökning på drygt 40 procent 2000–2019.³³ Resandet med stöd av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ökade dock hela fem gånger så snabbt, vilket resulterat i fördubblat resande under samma period. I Stockholm-Mälardalenregionen har det storregionala kollektivtrafiksystemet utvecklats kraftigt de senaste 10 åren med ny infrastruktur och utvecklad trafikering (se exempelvis Resandet med Mälartåg i figur 5). Resandet har ökat både i sammanlagda antalet resor samt antalet resor per invånare. Under pandemin minskade resandet och digitala möten

³² Mälardalsrådet (2024): Storregionalt kollektivtrafik i Stockholm-Mälardalenregionen. Ställningstaganden från En Bättre Sits temagrupp

³³ Trafikverket (2024): Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen. För perioden 2026–2037

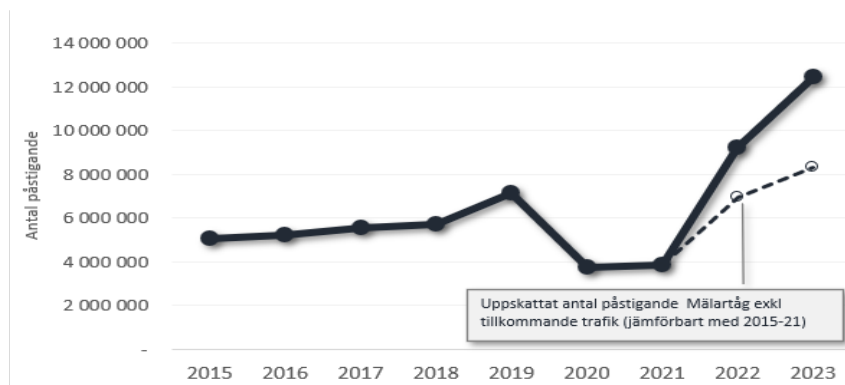
blev för många ett vanligt inslag i det vardagliga arbetslivet, men redan 2022–2023 skedde en återhämtning. Eftersom regionen växer förväntas resandet både inom och mellan länen fortsätta öka.³⁴

[FAKTARUTA

Det storregionala kollektivtrafiksystemet

Med storregional kollektivtrafik menas länsöverskridande kollektivtrafik som binder samman de storregionala nodstäderna, Stockholms regionala stadskärnor, samt Gotland. Detta inkluderar trafik på järnväg och väg, samt färjetrafiken till och från Gotland. För den storregionala tillgängligheten har därtill den anslutande regionala och lokala kollektivtrafiken en viktig roll för att hela resan ska fungera för resenären.]

Figur 5. Resande med Mälartåg. Källa: Mälardalstrafik AB

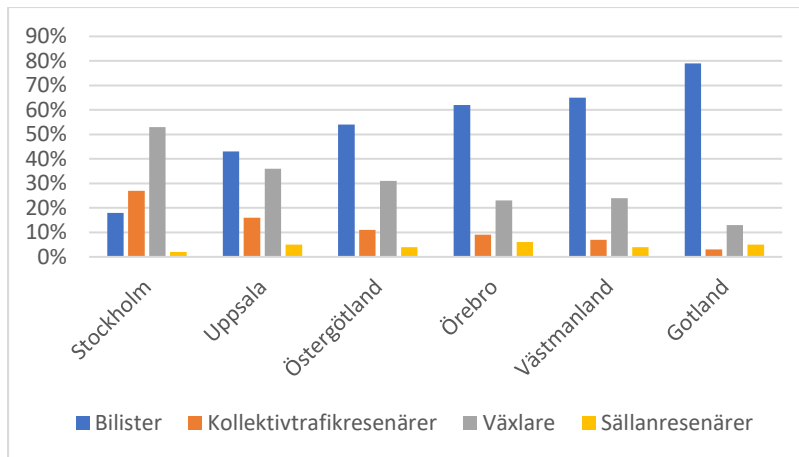


Resandeutveckling mätt i antalet påstigande på de fyra upphandlade regionaltågslinjerna i Stockholm Mälardalenregionen, numera Mälartågslinjer. 2022 tillkom med Uppsala-Gävle en femte linje, dessutom förstärktes trafiken mellan bl. a. Stockholm och Uppsala. Resandeökningen 2022 och 2023 är därmed inte enbart effekt av återhämtning efter pandemin. Streckad linje visar uppskattat resande om tillkommande trafik Stockholm-Uppsala och Uppsala-Gävle samt effekter av ändrad mätmetod exkluderas.

Var människor bor påverkar i hög grad hur, när, vart och hur ofta de reser. Skillnaderna är framför allt stora mellan boende i Stockholmsområdet och övriga delar av regionen. Stockholmsarna, med tillgång till landets bästa kollektivtrafik, reser mer med kollektiva färdmedel och har bil och körkort i lägre grad än övriga regioninvånare. Till det 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 politiska styrmedel som exempelvis parkeringsavgifter, drivmedels- och trängselskatter används för att begränsa biltrafiken och dess utsläpp.

Figur 6. Resenärstyper per län i Stockholm-Mälardalenregionen 2023 (exklusive Sörmland som inte ingick i kollektivtrafikbarometern). Källa: Svenska kollektivtrafik (2024): Kollektivtrafikbarometern, årsrapport 2023.

³⁴ Ibid



För det storregionala kollektivtrafiksystemet finns idag *utmaningar med tillförlitlighet, kapacitet och regularitet, men också med administrativa gränser och system som inte fungerar optimalt*. Därtill konkurrerar kollektivtrafiken om samma spårkapacitet som godstransporter, vilket försvårar för arbetspendlingen. Det är avgörande att kollektivtrafiksystemet i Stockholm-Mälardalenregionen underhålls och utvecklas för att vara attraktivt, robust och tillförlitligt för resenären. Det gäller både det befintliga och det planerade systemet.³⁵

Att resenärerna inte når sin planerade destination kan direkt översättas i betydande produktionsbortfall och välfärdsluster. Inte minst kapacitetsbrister i spårssystemet medför stora samhällskostnader för arbetspendlingen. Beräkningar visar att förseningarna i kollektivtrafiken kostar samhället 8,5 miljarder kronor per år, varav merparten beror på förseningar vid regionala resor och då framför allt i Stockholm-Mälardalenregionen.³⁶ Bara förseningar mellan Stockholm och Uppsala kostar samhället över en miljon kronor om dagen.³⁷ Därtill minskar benägenheten att välja kollektivtrafik framför bil, vilket underminerar kollektivtrafikens förutsättningar och leder till ökade utsläpp från miljontals personresor per år.³⁸

Stockholm-Mälardalenregionen växer samman med kollektivtrafiken som grund

Den regionala tillväxten och strukturen, med arbetsplatser och bostäder i hög grad koncentrerade till vissa orter samt ett omfattande inomregionalt utbyte, ställer stora krav på ett kapacitetsstarkt och väl fungerande transportsystem. Samhällsplaneringen är till stor del inriktad på förtätning och regionförstoring med kollektivtrafiken som grund. Ett ökat bostadsbyggande och utveckling av verksamhetsytor i centrala och stationsnära lägen är viktiga komponenter i en fysisk planering för ökad storregional funktionalitet. Större infrastruktursatsningar som utbyggnaden av kapacitet på Mälardalenbanan, Ostlänken med tillhörande stationer/stationssamhällen, fyrsparat till Uppsala och utvecklingen av södra staden samt nya tunnelbane- och tvärbanelinjer i Stockholm är också viktiga komponenter.³⁹

Samtliga väntas ge stora positiva effekter på Stockholm-Mälardalenregionens utveckling. Samtidigt består en tilltagande *utmaning av ett flertal allvarliga förseningar i viktiga infrastrukturprojekt där pausade arbeten och underfinansiering försvårar för övrig samhällsplanering och för näringslivsutvecklingen*.

³⁵ Mälardalsrådet (2024): Storregional kollektivtrafik i Stockholm-Mälardalenregionen. Ställningstaganden från En Bättre Sits temagrupp

³⁶ WSP (2019): Tid är pengar. En samhällsekonomisk analys av kostnader för förseningar inom kollektivtrafiken

³⁷ Stockholms handelskammare (2024): Förseningar mellan Stockholm och Uppsala

³⁸ WSP (2019): Tid är pengar. En samhällsekonomisk analys av kostnader för förseningar inom kollektivtrafiken

³⁹ Regionerna i östra Mellansverige (2019): På väg mot en mer integrerad bostads-, utbildnings- och arbetsmarknad i östra Mellansverige. Nodstädernas roller, stadsutveckling och funktionella samband

Detta gäller inte minst för arbetena med fyrspårsutbyggnaden på Mäljarbanan i Stockholms län, som skulle stått klart 2032 men som nu meddelats tidigast kan påbörjas 2028 och därefter färdigställas 12 år senare. Den kraftiga förseningen av färdigställandet medför negativa konsekvenser för samhällsutvecklingen i hela Stockholm-Mäljarregionen och särskilt i det storregionala stråket via nodstäderna Örebro, Västerås och Enköping till och från huvudstaden. Utbyggnad är av riksintresse för att tågtrafiken ska fungera långsiktigt i regionen och till och från övriga landet.

Digitalisering och distansarbete skapar nya möjligheter till regionförstoring

Digitaliseringen och ett ökat distansarbete har gjort det möjligt för allt fler att jobba och för arbetsgivare att rekrytera mer frikopplat från arbetsplatsens lokalisering, vilket skapar nya möjligheter till platsutveckling och regionförstoring. Det kan även påverka trafikslagets konkurrensfördelar. Om arbetsresorna blir färre men längre kan snabba tågtransporter bli mer attraktiva, framför allt för resor mellan större städer och särskilt om resenärerna har goda möjligheter till arbete under resan.⁴⁰ På motsvarande vis kan även ett förändrat fritidsresande bidra till ett ökat resande med kollektivtrafik.

För att invånarna ska uppfatta kollektivtrafiken som attraktiv är ”hela-resan-perspektivet” en aspekt som påverkar. Det innefattar all anslutande trafik, inklusive gång- och cykel, hela vägen från start- till slutdestination. Både i Stockholm-Mäljarregionens storstäder och landsbygd finns goda förutsättningar för att öka cykelresorna. Regionerna och kommunerna gör omfattande satsningar på att utveckla cykelinfrastrukturen, men en omodern lagstiftning och ett stort finansieringsbehov begränsar möjligheterna att nå en större räckvidd.

3.3 Förutsättningar för godstransporter

Stora varuflöden går till, från och genom Sveriges största konsumentmarknad

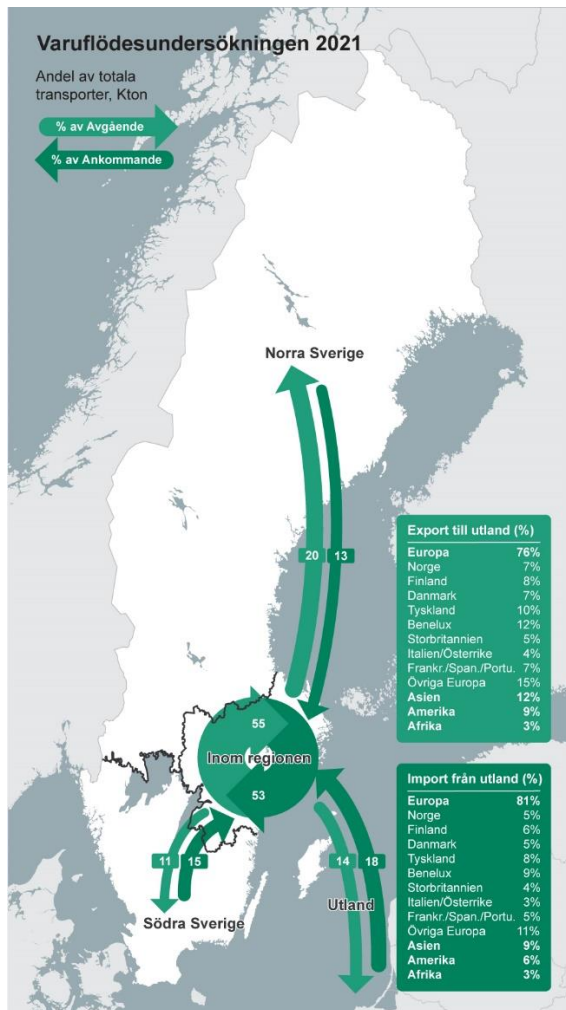
Varje år fraktas 150 miljoner ton gods till, från eller genom Stockholm-Mäljarregionen. En stor del av varorna fraktas in i regionen, riktad mot Sveriges största konsumentmarknad. Annat gods har sitt ursprung i regionens varuproduktion. Ytterligare godstransporter tillhör de transitflöden som korsar regionen och förgrenas ut i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Drygt hälften (54 procent) av det totala transportarbetet sker på väg, följt av en dryg fjärdedel (27 procent) till sjöss och en knapp femtedel (19 procent) på järnväg. Om transportarbetet mäts avseende värde, exklusive flyggods, sker en större andel på järnväg (38 procent) medan andelarna på väg och sjöfart (48 respektive 14 procent) minskar.⁴¹ Flygfrakten är volymmässigt liten men värdemässigt stor och är nära kopplad till persontrafiken och regionens internationella tillgänglighet eftersom flygfrakten kan stå för upp mot 20 procent av en flyglinjes lönsamhet.⁴²

Figur 7. Godsflöden till/från och inom Stockholm-Mäljarregionen. Källa: Trafikanalys (2021): Varuflödesundersökningen, bearbetning Mälardalsrådet (2024)

⁴⁰ Johan Klaesson och Lars Pettersson (2024): Regionlyftet. Transportinfrastrukturens betydelse för regioners tillväxt

⁴¹ Mälardalsrådet (2018): Storregional godsstrategi för Stockholm-Mäljarregionen. Delrapport om mål, nuläge och utmaningar

⁴² Mälardalsrådet (2024): Stockholm-Mäljarregionens godstransporter. Ställningstaganden från En Bättre Sits temagrupp



Nya terminallokaliseringar sker till stor del nära nodstäderna Norrköping, Örebro, Västerås och Eskilstuna. Här finns närhet till stråk för godstransporter mellan norra och södra Sverige och bra infrastrukturkopplingar mellan olika trafikslag.⁴³ I Stockholm-Mälardalsregionens godsstråk finns dock ett antal flaskhalsar i infrastrukturen som hämmar godstransportsystemets funktionalitet. Därtill finns i vissa stråk och noder en påtaglig brist på säkra och effektiva uppställningsplatser för så väl tåg som lastbilar.

Klimat- och miljöpåverkan från godstransporterna är stor. En ökad efterfrågan på hållbara transporter ställer krav på omställning av bränslen och effektivisering av transporterna via längre och tyngre fordon på järnväg och väg, samt via ökad intermodalitet (kombinerade transportsätt) och överflyttning av långväga godstransporter till järnväg och sjöfart. De totala godsmängderna i regionen (räknat i ton) kommer att öka kraftigt till följd av en ökad befolkning, nya industrisatsningar och en utvecklad handel. Framför allt förväntas ökningen, med nuvarande infrastruktur och styrmedel, att ske på väg och i synnerhet på Europavägarna, följt av järnväg och minst på sjöfart. Godstransporternas struktur förväntas till stor del likna dagens.⁴⁴

⁴³ Mälardalsrådet (2024): Stockholm-Mälardalsregionens godstransporter. Ställningstaganden från En Bättre Sits temagrupp

⁴⁴ Trafikverket (2024): Prognos för godstransporter 2045. Trafikverkets basprognoser 2024

Bristen på järnvägskapacitet samt regel- och avgiftsstrukturer motverkar effektiva godstransporter

Ökningen av godstransporter på järnväg begränsas av järnvägssystemets kapacitet, som dessutom ska räckas till persontransporter. Samtidigt som det finns behov av kapacitet för fler godståg finns höga ambitioner för den storregionala kollektivtrafiken.⁴⁵ I Stockholm-Mälardalen finns stor potential att med näringslivet och akademin testa nya lösningar för klimatställning och transporteffektivitet via exempelvis ITS (Intelligent Transport System). Sammantaget saknas dock tillräckliga incitament för mer effektiva godstransporter genom överflyttning av transporter till sjöfart och järnväg. För ökade godstransporter med sjöfart finns kapacitet att tillgå, men bristen på kapacitet i järnvägssystemet begränsar användandet av hamnar och kombiterminaler. Även regel- och avgiftsstrukturer påverkar möjligheten till överflyttning till sjöfart och järnväg negativt och gynnar i stället vägtransporter av kostnadsskäl. Det råder med andra ord inte likvärdiga förutsättningar som styr rätt gods till rätt trafikslag för en så effektiv och konkurrenskraftig kostnad som möjligt.

Hamnarna och sjöfarten har stor betydelse framför allt för långväga transporter. De stora hamnarna i Sverige, som till exempel Göteborg och Skånes hamnar, hanterar idag stora flöden som ska till/från Stockholm-Mälardalen. Dessa transporter kan i högre grad gå direkt till Stockholm-Mälardalens hamnar och avlasta den redan hårt ansträngda landinfrastrukturen. Den förbättrade järnvägsförbindelsen via Fehmarn Bält innebär en mer effektiv och snabbare förbindelse över Öresund/Danmark och med Tyskland som kan ge en stärkt konkurrenskraft för järnvägstransporter. Flaskhalsar i det svenska järnvägsnätet begränsar dock möjligheterna att få ut en sådan nytta av den förbättrade förbindelsen.⁴⁶

Välfungerande och effektiva godstransporter är en förutsättning för en levande och attraktiv Stockholm-Mälardalen. De störningar som uppkommer av yttre hot och klimatförändringar behöver förebyggas och så långt det går förhindras. Godstrafiken står inför ett flertal *utmaningar relaterat till klimat, miljö, säkerhet och framkomlighet*. För att möta dessa utmaningar och säkerställa godstransporternas framkomlighet behövs samverkan och samsyn inom Stockholm-Mälardalen kring godstransporternas behov.

3.4 Förutsättningar för internationell tillgänglighet

Arlanda hanterar 70 procent av alla utrikesresenärer och hälften av flyggodset

Arlanda har en särställning som landets primära flygplats för såväl inrikes- och utrikesflyg som för flyggods. Flygtrafiken drabbades hårt av pandemin och har ännu inte helt återhämtat sig. Under 2023 hade Arlanda 21,8 miljoner passagerare, jämfört med 26,6 miljoner passagerare år 2019, året innan pandemin.⁴⁷ Över 80 procent av passagerarna är utrikesresenärer, mer än två tredjedelar är fritidsresenärer och cirka 20 procent är transitresenärer. Arlanda står för omkring 70 procent av alla utrikesresenärer och mer än hälften av allt flyggods till/från svenska flygplatser.⁴⁸

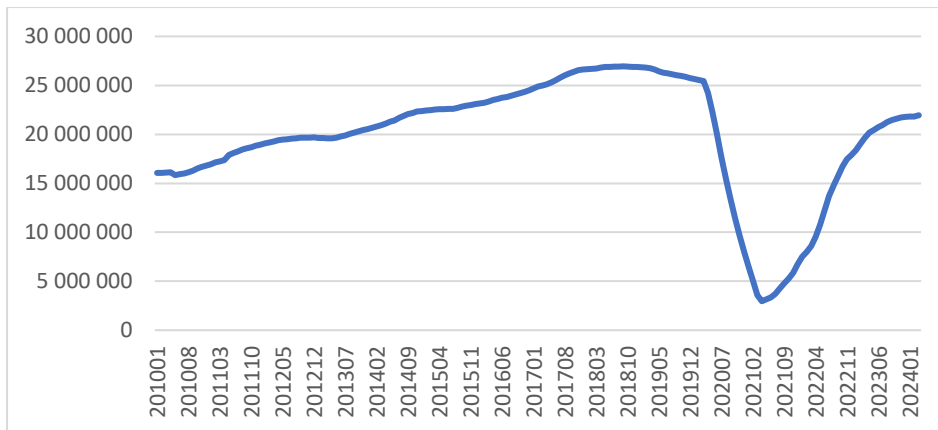
Figur 8. Passagerarutveckling vid Arlanda flygplats, rullande årsbasis. Källa: Swedavia Flygstatistik (2024)

⁴⁵ Mälardalsrådet (2024): Stockholm-Mälardalens internationella tillgänglighet och konkurrenskraft. Ställningstaganden från En Bättre Sits temagrupp

⁴⁶ Ibid

⁴⁷ Swedavia Flygstatistik (2024)

⁴⁸ Mälardalsrådet (2024): Stockholm-Mälardalens internationella tillgänglighet och konkurrenskraft. Ställningstaganden från En Bättre Sits temagrupp



Arlanda har direktförbindelser till merparten av de största flygplatserna i Europa, men betydligt färre till övriga världsdelar. Genom effektiva anslutningar är tillgängligheten till Mellanöstern/Afrika och Nordamerika ändå relativt god medan tillgängligheten till Asien/Stillahavsområdet och framför allt Latinamerika är sämre. Konkurrensen är hård inte minst med Kastrup (Köpenhamn) om de kontinentala och transatlantiska förbindelserna. Fram till Rysslands anfallskrig mot Ukraina och EU:s beslut om att stänga luftrummet mot Ryssland var även Vanda (Helsingfors) en konkurrent om de asiatiska förbindelserna.⁴⁹

Det finns kapacitetsbrist i såväl Arlandas infrastruktur som i den anslutande landinfrastrukturen, både Ostkustbanan och E4:an. Utöver flygresenärerna tillkommer cirka 18 000 personer som arbetar vid flygplatsen och som reser till och från arbetet varje dag.⁵⁰ Vägsystemet till Arlanda är hårt belastat och belastas än mer av den förväntade dubbleringen av antalet resande till/från flygplatsen, planer på en dubblering av antalet arbetstillfällen i flygplatsområdet, samt en kraftigt ökande logistiknäring. Stora resenärs- och transportflöden ställer krav på en effektiv användning av befintlig infrastruktur samt höga krav på hållbara och effektiva transporter för både flygresenärer, arbetspendlare och övriga besökare.⁵¹ Ungefär hälften av alla anslutningsresor till flygplatsen sker i nuläget med bil och hälften med kollektivtrafik.⁵² Den stationsavgift som tas ut för passagerare med pendel-, regional- och fjärrtåg till/från Arlanda C, och som grundas på statens avtal med A-Train, hämmar kollektivtrafikens konkurrenskraft.⁵³

Även om flyget genom teknikutveckling har effektiviserats och minskat utsläppen per flygkilometer kan de totala utsläppen öka till följd av en ökad trafikmängd. Flygbranschens Färdplan för fossilfri konkurrenskraft pekar ut ett antal nödvändiga åtgärder för flygets omställning, däribland storskalig produktion av fossilfritt flygbränsle, elflyg med mera.⁵⁴ En stor del, mer än hälften, av de flygplatsanknutna utsläppen relaterar dock till anslutande marktransporterna bland passagerare och anställda.⁵⁵ Detta är en fråga som knyter nära an till den storregionala tillgängligheten till flygplatsen, samt kollektivtrafikens andel av det totala resandet.

⁴⁹ Mälardalsrådet (2024): Stockholm-Mälardalsregionens internationella tillgänglighet och konkurrenskraft Ställningstaganden från En Bättre Sits temagrupp

⁵⁰ Trafikverket (2018): Rapport Analys av kapacitet för väg- och spårinfrastruktur som ansluter till Arlanda – Underlag till Arlandarådets kansli

⁵¹ Mälardalsrådet (2024): Stockholm-Mälardalsregionens internationella tillgänglighet och konkurrenskraft Ställningstaganden från En Bättre Sits temagrupp

⁵² Swedavia (2023): Resvaneundersökning

⁵³ Mälardalsrådet (2024): Stockholm-Mälardalsregionens internationella tillgänglighet och konkurrenskraft Ställningstaganden från En Bättre Sits temagrupp

⁵⁴ Fossilfritt Sverige (2018): Färdplan för fossilfri konkurrenskraft: Flygbranschen

⁵⁵ Swedavia (2017): Miljörapport Stockholm Arlanda Airport

Arlanda är navet i Mälardalens och hela Sveriges flygsystem. I Stockholm-Mälardalregionen finns ytterligare sju flygplatser som bedriver linjefart och/eller chartertrafik. Flygplatserna har olika karaktär och funktion, vilket bidrar till en större flexibilitet och redundans i flygplatssystemet som helhet, avseende såväl passagerartrafik som flygfrakt.⁵⁶ Flera av dem är också beredskapsflygplatser. Den snabba utvecklingen av drönantransporter för gods- och persontransporter, samt utvecklingen av elflyg, utgör nya förutsättningar i planeringen av såväl det övre som nedre luftrummet. Detta kommer att kräva tät samverkan mellan aktörer inom transportsystemet samt stads- och samhällsplaneringssektorn. Både drönare och elflyg utgör osäkerheter för hur den svenska luftfarten kommer att nyttjas och hur flygplatssystemet kommer att utvecklas. Eftersom eldrivna flygplan initialt kommer att ha begränsad räckvidd och kapacitet kommer de primärt att kunna bidra med ökad regional tillgänglighet på avstånd mellan uppskattningsvis 20-40 mil.⁵⁷

Östersjötrafiken blir allt viktigare

Färjeförbindelserna är viktiga för Gotlands varuförsörjning och den växande handeln i Östersjöregionen. Merparten av den icke bulkrelaterade frakten mellan Sverige och Finland/Baltikum transporteras av passagerarfartyg.⁵⁸ En utökad försvarssamverkan inom ramen för Sveriges medlemskap i Nato kan förväntas öka betydelsen av väl fungerande transporter mellan länder i Östersjöområdet. Östersjötrafiken drabbades hårt av pandemin och trafikeras idag av färre fartyg än tidigare. På längre sikt är det dock möjligt att kapaciteten på Östersjön helt återställs.⁵⁹

Sjöfarten står för en betydligt större del av sina infrastrukturkostnader än övriga trafikslag. Via farleds- och lotsavgifter, som rederierna betalar när de trafikerar svenska hamnar, bekostas underhåll, muddring, isbrytning av farleder och dessutom myndighetskostnaderna för Sjöfartsverket. Det finns en ökande underhållsskuld kopplat till reinvesteringar i farleder, kanaler och slussar för att säkerställa sjöfartens funktionalitet.⁶⁰ De färjor som trafikerar Östersjön är isklassade men kan under stränga vintermånader vara i behov av hjälp från isbrytare för att ta sig fram i farlederna. Sjöfarten är idag inne i en omvandling där traditionell tjockolja överges till förmån för bränslen som är bättre för såväl närmiljö som klimat.

Internationella tågresor har stor potential mot Oslo och kontinenten

Medan persontrafiken på järnväg i Sverige har fördubblats sedan början av 1990-talet har utvecklingen inom utrikesresor med tåg varit den motsatta. Tågets marknadsandel för resor till länder på kontinenten är marginell och varierar mellan 0 och 1 procent, men ligger högre för resor till Norge, Danmark och norra Tyskland.⁶¹ För resor mellan Stockholm och Oslo har marknadsandelen legat på 10-15 procent.⁶² Internationella erfarenheter visar att restider har påverkan på tågets marknadsandel. Med en restid på under tre timmar mellan Stockholm och Oslo med tåg blir tåget konkurrenskraftigt mot flyget, och bedöms flytta över cirka 1 miljon resenärer till tåg från flyg varje år.⁶³ Den fasta förbindelsen via Fehmarn Bält, som är planerad att stå klar 2029, innebär att kapaciteten med dagtåg mellan Sverige/Danmark och Tyskland ökar radikalt och att restiden halveras. Då kan tåget bli ett reellt alternativ för en större andel av de resor som görs mellan Sverige och kontinenten.⁶⁴

⁵⁶ Mälardalsrådet (2020): Framtidens resor. Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalregionen

⁵⁷ RISE (2024): Elflyg i Sverige – här befinner sig utvecklingen. Webb (hämtad 2024-05-07)

⁵⁸ Stockholms handelskammare (2017): Kampen om kajerna. En rapport om sjöfarten i Stockholm

⁵⁹ Mälardalsrådet (2024): Stockholm-Mälardalregionens internationella tillgänglighet och konkurrenskraft. Ställningstaganden från En Bättre Sits temagrupp

⁶⁰ Ibid

⁶¹ Trafikverket (2020): Underlagsrapport till Nattågstrafik till Europa. Marknad och ekonomi för nattåg till kontinenten

⁶² Trafikverket (2017): Åtgärdsvalsstudie Stockholm-Oslo

⁶³ Oslo-Sthlm 2.55 (2017): Oslo-Stockholm Nyttöanalys 2040

⁶⁴ Mälardalsrådet (2023): Stockholm-Mälardalregionens internationella samband

4. Så når vi målen

En viktig del i att nå En Bättre Sits-samarbetets mål är att utveckla och sammankoppla den urbana strukturen i Stockholm-Mälardalen med spårtrafiken som grund. I första hand måste tillgängligheten förbättras i de storregionala stråken mellan nodstäder och Stockholm, inklusive tillgängligheten i de centrala delarna av Stockholms län samt till/från Stockholms regionala stadskärnor. I andra hand måste tillgängligheten i de storregionala tvärförbindelserna förbättras. Därtill behövs förbättrad internationell tillgänglighet och en effektiv hantering av de ökade godsflöden som följer av den växande regionen och en utvecklad handel. I det spelar utvecklingen av transport- och infrastruktursystemet en nyckelroll. Samtidigt behöver Gotlands särskilda förutsättningar beaktas, samt behovet av väl fungerande transporter mellan ön och fastlandet tillgodoses.

4.1 Kollektivtrafikens funktion och utvecklingsbehov

Det storregionala kollektivtrafiksystemet har en avgörande funktion att stärka de funktionella sambanden och förstora regionens arbets- och bostadsmarknader. Det är även en grundsten i regionens hållbara utveckling.

För att åstadkomma en överflyttning till kollektivtrafiken från biltrafiken och knyta samman regionen måste systemet i sin helhet vara konkurrenskraftigt, tillförlitligt, tillgängligt, effektivt och attraktivt. I Stockholm-Mälardalen finns gemensamma ställningstaganden för det storregionala kollektivtrafiksystemets utveckling:

- Använd trafiksystemet mer effektivt.
- Kollektivtrafiksystemet ska stärkas och utvecklas med utgångspunkt i resenärens behov och förutsättningar.
- Kollektivtrafiksystemet ska vara långsiktigt robust och redundant.
- Kollektivtrafiksystemet ska utvecklas för att säkerställa näringslivets kompetensförsörjning och därmed stärka regionens konkurrenskraft, tillväxt och utveckling.

Den storregionala kollektivtrafiken behöver utvecklas till ett sammanhållet system över administrativa gränser. Utvecklingen behöver ske med spårtrafiken som grund eftersom denna är mest resurseffektiv i redan högt belastade stråk. Om detta råder stor enighet i Stockholm-Mälardalen och en ökad tillgänglighet och sammankoppling genom regiontågtrafiken är högt prioriterat. Den storregionala kollektivtrafikens inriktning till och med 2045 visualiseras i karta 2. Kollektivtrafiken behöver vara mer attraktiv än bilen i storregionala stråk, vilket bland annat uppnås genom fler avgångar och kortare restider. Ambitionen behöver vara maximalt 45 minuters restid mellan angränsande nodstäder i järnvägsstråken, bytesfria resor mellan nodstäder och minst halvtimmestrafik i rusningstrafik. För att möta denna ambition behövs investeringar i och ett gott underhåll av infrastrukturen. Det behövs även en utvecklad samverkan och förbättrade administrativa system. För resenären behöver det bli enklare, tryggare och mer tillförlitligt att ta sig från dörr till dörr. För arbetsgivare och arbetstagare är den långsiktiga tillförlitligheten och förutsägbarheten avgörande.

Karta 2. Inriktning för den storregionala kollektivtrafiken i Stockholm-Mälardalen till och med 2045



Kartan visar en långsiktig inriktning för den storregionala kollektivtrafiken på stråknivå i perspektivet till och med 2045. Inriktningen förutsätter att ett antal infrastrukturella åtgärder genomförs inom angiven tidsram (se kapitel 5). Detaljer kring upplägg, antal avgångar, stationsuppehåll och vilken operatör som ska trafikera systemets delar utreds i fortsatta dialoger mellan regioner och berörda parter. Även inriktningen utvecklas vidare i dessa dialoger.

4.2 Godstransporternas funktion och utvecklingsbehov

För att uppnå målen om ett effektivt, hållbart nyttjande av transportsystemet samt utveckling av den nationella och internationella konkurrenskraften, behövs en effektiv godshantering och varuförsörjning till, från, inom och genom Stockholm-Mälardalenregionen.

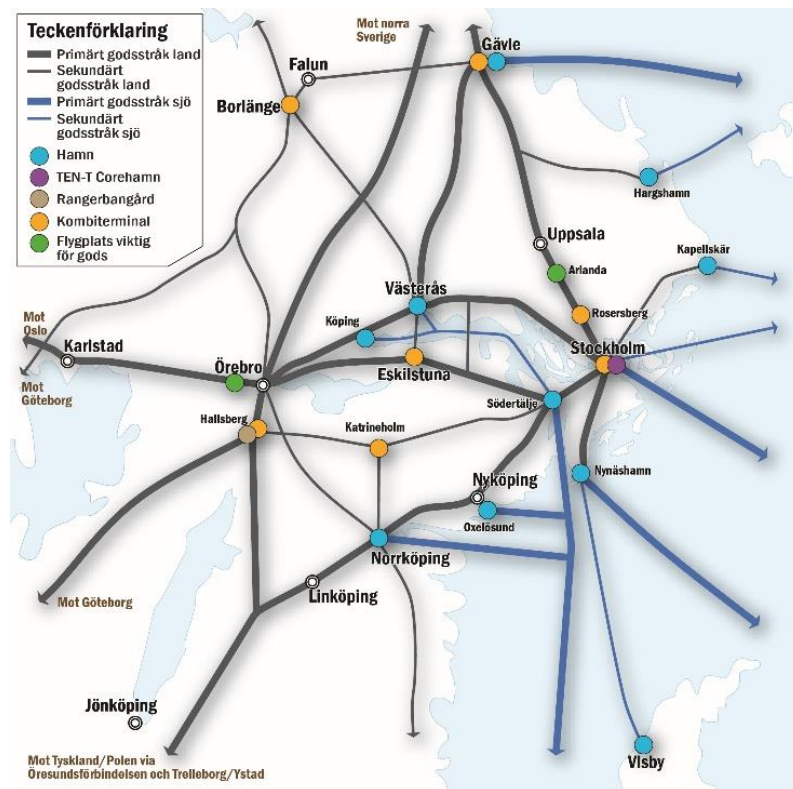
Godset behöver transporteras hållbart och klimatsmart, till konkurrenskraftiga kostnader. Detta innebär att transporterna måste vara fossilfria samt utföras i tid, till rimliga priser, på ett säkert sätt, och med korta ledtider när så behövs. Detta kräver såväl nytänkande som beslutsförmåga. I Stockholm-Mälardalenregionen finns stor samsyn kring och gemensamma ställningstaganden för godstransporternas utveckling:

- Öka järnvägskapaciteten.
- Effektivisera transportsystemet.
- Framtidssäkra transportsystemet och ställ om till hållbara godstransporter.
- Godset ska komma fram i tid även under störning.

Inom ramen för En Bättre Sits-samarbetet har regionerna även tagit fram Storregional Godsstrategi för Stockholm-Mälardalregionen (2020) med strategier och åtgärder för mer effektiva godstransporter.

Karta 3 illustrerar storregionalt viktiga stråk för godstransporter till, inom och genom Stockholm-Mälardalregionen samt viktiga godsnoder. Det finns ett behov av att storregionalt samordna olika godsflöden, så att mer kostnadseffektiva och miljövänliga logistikprocesser kan utvecklas. Särskilt järnvägskapaciteten har betydelse för detta och är i stort behov av utveckling. Incitamenten för godstransporter på sjö och järnväg behöver stärkas för att marginalkostnadsprincipen (lika förutsättningar mellan trafikslagen) ska uppnås. Därtill finns behov av, och möjligheter med, en utbyggd digital infrastruktur och digitalisering av såväl sjöfarten som järnvägen.

Karta 3. Illustration av Stockholm-Mälardalregionens viktiga godsstråk och noder



4.3 Gotlands särskilda behov

Särskilt utsatt i Stockholm-Mälardalregionen är Gotland. Merparten av de varor och produkter som krävs för samhällsviktig verksamhet på Gotland kommer via Gotlandsfärjan. Färjetrafiken är även avgörande för att gotländska producenter ska kunna frakta sina produkter till fastlandet. Tillgängligheten till och från Gotland behöver vara stabil och långsiktigt tillförlitlig samt anpassad till anslutande kollektivtrafik och logistikkedjor på fastlandet. Både färje- och flygtrafiken behöver kunna bidra till en god tillgänglighet genom rimliga res- och transporttider, konkurrenskraftiga priser, turtäthet och kapacitet. Gotlandstrafiken bör ses som en del av den nationella infrastrukturen och infrastrukturplaneringen. Den behöver också genomgå en snabb omställning till att bli miljömässigt hållbar. På Gotland finns idag även ett stort behov av reservhamnkapacitet, eftersom det i dagsläget inte finns något alternativ om Visby hamn av någon anledning inte skulle kunna nyttjas.

4.4 Den internationella tillgänglighetens funktion och utvecklingsbehov

Internationell tillgänglighet är avgörande för att upprätthålla Stockholm-Mälardalens och Sveriges internationella konkurrenskraft och framstående position inom många områden. Det gäller inte minst för att kunna attrahera och behålla huvudkontor och för besöksnäringen. Koncentrationen av beslutsfunktioner, internationella flygförbindelser, högspecialiserade funktioner och stora evenemang till huvudstadsregionen understryker därtill betydelsen av hög nationell tillgänglighet till denna. I Stockholm-Mälardalensregionen finns gemensamma ställningstaganden för den internationella tillgänglighetens utveckling:

- Arlanda är ett nationellt intresse för näringslivets utveckling och internationella konkurrenskraft och ska vara Nordens ledande flygplats.
- Det ska finnas en god internationell tillgänglighet via en miljömässigt hållbar sjöfart.
- Den internationella tillgängligheten med tåg för Stockholm-Mälardalensregionen måste förbättras.

Arlanda har en särställning och fungerar som Stockholm-Mälardalensregionens port mot omvärlden. För Arlandas utveckling behövs ett konkurrenskraftigt resandeunderlag och en näringslivsutveckling som kan skapa ett ökat underlag för strategiskt viktiga direktförbindelser, samt väl fungerande kopplingar till inrikesflyget. Hela landet behöver få god tillgänglighet till Arlanda flygplats, på tider som möjliggör anslutande flyg eller möten lokaliserade till Arlanda. Satsningar på flygets omställning behövs samt en ökad kollektivtrafikandel för resenärer och arbetspendlare. Kapacitetsmässigt har bedömningar pekats på att Arlanda behöver byggas ut med en ny rullbana. Om Bromma flygplats avvecklas senast år 2038 när dagens Brommaavtal löper ut, kan detta behov accentueras.

Det behövs stärkta kopplingar och kortare restid med tåg till kontinenten och Norge (Oslo). Kraven i TEN-T-förordningen behöver uppfyllas i såväl stomnätsskorridoren ScanMed (se karta 3) som i de urbana knutpunkterna. Därtill behövs en ökad samverkan kring administrativa system och biljetter inom EU. Stockholm-Mälardalensregionens kopplingar till Finland och Baltikum, som i huvudsak bygger på sjöfart, behöver återställas efter pandemin.

Karta 4. Transeuropeiska transportkorridorerna efter revideringen. Källa: European Commission (2023): TENtec Map Finder Chart for European Transport Corridors



4.5 Strategier för att möta utmaningarna och nå målen

Fem övergripande strategier tillämpas för att med begränsade resurser nå såväl funktionsmål som en hållbar utveckling. Under respektive strategi listas exempel på aktörer med rådighet i viktiga och systemövergripande insatser. Strategierna följs av en beskrivning av Stockholm-Mälardalens åtaganden, för att synliggöra behovet av alla aktörers gemensamma ansträngningar. För en mer utförlig bild av viktiga insatser kopplat till Storregional kollektivtrafik, Godstransporter, samt Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft hänvisas till systemanalysens tre underlagsrapporter med ställningstaganden från de politiska temagrupperna.

Figur 9. Läs Systemanalysens tre underlagsrapporter på malardalsradet.se/rapporter



Använd transportsystemet mer effektivt!

Vi behöver nyttja det vi har bättre genom att använda rätt trafikslag för rätt transport samt utveckla och använda större andel av den teoretiska kapaciteten mer effektivt och på ett sätt som ger störst samhällsnytta.

- Riksdag och regering behöver tillse att fyrstegsprincipen genomsyrar planeringen genom att möjliggöra för tillämpning och finansiering av steg 1- och 2-åtgärder inom såväl nationell som regionala transportplaner på samma sätt som steg 3- och 4-åtgärder.
- Staten behöver säkerställa att ett utvecklat system för tilldelning av spårkapacitet skapar en balans i prioriteringen mellan de olika marknadssegmenten. Prioriteringen behöver ge största möjliga samhällsnytta och bidra till en mer effektiv användning av spårinfrastrukturen.
- Staten och näringslivet behöver gemensamt verka för neutrala konkurrensförutsättningar mellan trafikslagen så att marginalkostnadsprincipen uppnås och järnvägens och sjöfartens potential tas tillvara.
- Riksdag, regering, Trafikverket, Jernhusen, regionerna och kommunerna behöver gemensamt säkerställa förutsättningar för att andelen kollektivtrafikresor för arbets-, studie- och fritidsresor ska öka i Stockholm-Mälardalensregionen utifrån ett hela-resan-perspektiv. Regeringen behöver stödja arbetet för en utvecklad cykeltrafik genom en modernisering av väglagen och se över finansieringen till cykelsatsningar.
- Riksdag och regering behöver skapa stabila förutsättningar för regionerna att upprätthålla en god kollektivtrafik, exempelvis vid särskilda situationer där resandeunderlaget plötsligt och tillfälligt minskar kraftigt såsom vid en pandemi.
- Staten behöver skyndsamt inleda en förhandling med A-Train i syfte att avveckla stationsavgiften vid Arlanda C.
- Riksdag och regering behöver verka och ge förutsättningar för att en gemensam biljettstandard i landet införs av kollektivtrafikaktörer. Sverige behöver därtill samverka på EU-nivå för lagstiftning som underlättar för resenären vid bokning av gränsöverskridande tågresor.
- Trafikverket behöver utveckla och säkerställa en effektiv trafikledning genom digitala tjänster och god uppkoppling både på väg och järnväg.

- Staten behöver utreda behov av ytterligare uppställningsplatser för både väg och järnväg, samt se över väglagen för att göra det enklare att stängsla in områden för säkra sådana platser åt högvärdigt gods.

[FAKTARUTA

Fyrstegsprincipen...

... är ett förhållningssätt i planering som innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis. Fyrstegsprincipen ska vara vägledande för Trafikverkets arbete och tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning samt för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Stegen innefattar 1. Tänk om, 2. Optimera, 3. Bygg om, och 4. Bygg nytt. De två första stegen innefattar åtgärder som på olika sätt effektiviserar användandet av transporter och infrastruktur.]

Öka robustheten i transportsystemet!

Ett brett sårbarhetsperspektiv ska genomsyra alla reinvesteringar och investeringar och störningar i transportsystemet behöver förebyggas, samt hanteras eller avlöses snabbt och smidigt.

- Riksdag, regering och Trafikverket behöver säkerställa ett ökat underhåll och åtgärdande av kapacitetsbrister. Särskilt flaskhalsar behöver byggas bort med redundanta lösningar.
- Trafikverkets underhållskontrakt behöver styra kraftigt mot förebyggande underhåll i syfte att minska antalet akuta fel och förutsättningarna för tids- och kostnadseffektivt underhåll behöver förbättras.
- Staten behöver förstärka och upprätthålla öppna farleder, exempelvis genom en förnyelse av isbrytarflottan.
- Riksdag och regering behöver säkerställa stabila och långsiktiga villkor för förbindelserna mellan fastlandet och Gotland avseende såväl färje- som flygtrafik. Därtill behöver reservhamnskapacitet byggas på Gotland enligt Trafikverkets förslag.
- Regeringen behöver prioritera investeringar i klimatanpassningsåtgärder.
- Trafikverket behöver se till alla trafikslag och öka intermodaliteten i systemet så att samhällsstörningar kan hanteras via överflyttning till andra stråk eller trafikslag.

Ställ om transporterna!

Samtliga trafikslag behöver bli hållbara.

- Staten behöver gå före i klimatarbetet. Riksdag och regering behöver skapa incitament för omställning av hela transportsystemet och samtliga trafikslag, samt driva på EU i samma riktning.
- Regeringen behöver säkerställa förutsägbarhet och långsiktighet i regler och nationell politik kopplat till klimatomställningen.
- Staten behöver möjliggöra för investeringar som skyndar på utvecklingen av Arlanda flygplats med målbild att göra Arlanda till en av världens första fossilfria flygplatser 2045, i enlighet med Swedavias arbete mot målen i Flygbranschens Färdplan för fossilfri konkurrenskraft.
- Sjöfartsverket och Trafikverket behöver ta ett gemensamt ansvar för att sprida kunskap om samt möjliggöra implementering av innovativa lösningar för en hållbar sjöfart.
- Regeringen behöver säkerställa stöd för utbyggnad av modern infrastruktur för hållbara transporter och därmed skapa bättre incitament för elektrifiering.

Stärk kompetensförsörjningen!

Den kompetensbrist som finns i hela kedjan från planering, projektering och genomförande till drift och underhåll behöver lösas.

- Regeringen behöver ta ett större ansvar för att säkerställa kompetensförsörjningen av för branschen viktiga samhällsbyggare, exempelvis genom att ta fram en kompetensstrategi för samhällsbyggare inom infrastruktur. Långsiktiga samarbeten behövs för såväl breddad rekrytering som ökad attraktivitet.
- Regeringen behöver rikta uppdrag och anslag till Trafikverket om att etablera en eller flera järnvägstekniska övningsanläggningar i Stockholm-Mälardalenregionen.
- Regering kan med fördel ge Trafikverket i uppdrag att inrätta storregionala kompetensråd inom samhällsbyggnad.

Utveckla infrastrukturen!

Fortsatta satsningar på infrastrukturen behövs för att utveckla transportsystemets funktionalitet.

- Staten behöver fullfölja investeringar som finns i nationell plan och som är nödvändiga för att få ut full effekt av tidigare investeringar i exempelvis strategiskt viktiga noder eller stråk.
- Regeringen behöver utreda en höjning av eller ökad flexibilitet i kostnadsgränsen för trimningsåtgärder, samt ge Trafikverket i uppdrag att genomföra ett trimningspaket för Stockholm-Mälardalenregionen som inkluderar en prioritering av effektiva åtgärder i samarbete med regionerna. Trafikverket behöver samordna trimningsåtgärder och underhåll i större utsträckning.
- Staten behöver säkerställa att ScanMed-korridoren anpassas för att uppfylla TEN-T-förordningens kriterier för stomnätet, samt skapa förutsättningar för de urbana knutpunkterna att utvecklas i enlighet med kraven i förordningen genom stadsmiljöavtal eller annan medfinansiering. Sverige behöver utarbeta en strategi för tillvaratagande av potentialen i CEF-finansiering (fonden för ett sammanlänkat Europa), och regeringen behöver arbeta för att EU-budgeten även i framtiden ska omfatta ett sådant finansieringsverktyg.
- Staten behöver växla upp och påskynda arbetet med digitalisering av transportsystemet, inklusive ett snabbare genomförande av det digitala signalsystemet ERTMS.
- Staten behöver säkra finansiering för åtgärder som möjliggör sammanhängande stråk för längre och tyngre fordon.
- Riksdag, regering och Trafikverket behöver säkerställa effektiva och snabba processer för anslag till riktade insatser för att möta näringslivets behov i samband med nyetableringar och stora satsningar.
- Regeringen och Trafikverket behöver säkerställa god kapacitet på järnväg och väg, för att möta regionernas ambitioner om hög tillgänglighet med kollektivtrafik till Arlanda. Fokus behöver vara på förbindelser till/från Stockholm C, snabba direktförbindelser till/från nodstäderna med spårburen kollektivtrafik, samt att möjliggöra ökad tillgänglighet med kollektivtrafik för pendlare som arbetar vid flygplatsen.
- Staten behöver säkerställa att tillräcklig kapacitet finns i Sverige när Fehmarn Bält-förbindelsen står klar för att kunna möta utvecklingen och dra nytta av förbättringen.
- Regeringen behöver ge Trafikverket i uppdrag att fortsätta utreda åtgärder och olika finansieringsformer för att öka kapaciteten och korta restiderna mot Norge (Oslo).

4.6 Stockholm-Mälardalenregionens roll, ansvar och åtaganden

[NYCKELTAL FÖR LAYOUT]

8 av 10 tågresor börjar eller slutar i Stockholm. 4,3 miljoner bor i Stockholm-Mälardalenregionen. 6 av Sveriges 10 största städer. 51% av landets BNP skapas här.]

Vi bygger Sverige starkare

I Mälardalen finns ett historiskt nära samspel och en stark samverkan för en gemensam samhällsutveckling som stärker Sveriges konkurrenskraft. Regionens invånare vittnar om god livskvalitet och i takt med att Stockholm-Mälardalenregionens befolkning växer, växer också regionernas arbets-, bostads- och studiemarknader samman. Arbetsmarknaden kännetecknas av närhet till utbildning av hög kvalitet och ett starkt näringsliv som driver hållbar tillväxt. I regionen finns särskilt goda förutsättningar att effektivt bidra till hela landets utveckling genom att bygga bort bostadsbristen och att bidra till hållbara utvecklingsmål genom såväl en hållbar stadsutveckling som levande landsbygd.

Stockholm-Mälardalenregionen vill fortsatt ta stort ansvar för att förvalta, utveckla och tillvarata dessa förutsättningar. Förutom att bygga ett stort antal nya bostäder, bidrar kommunerna och regionerna med en stärkt kollektivtrafik, satsningar på utbyggd cykelinfrastruktur, samverkan för utvecklade godstransporter, samt strategiskt arbete för en stärkt internationell tillgänglighet och konkurrenskraft. Tillsammans arbetar vi för Framtidsbild Stockholm-Mälardalenregionen 2050 (se bilaga 2). Genom att skapa ett väl fungerande civilsamhälle med robusta transporter och god tillgänglighet bygger vi Sverige starkare i en orolig omvärld.

En stärkt kollektivtrafik som bidrar till Sveriges klimatmål

Regionens arbetspendling är stor och förutsättningarna för att öka kollektivtrafikandelarna är goda för både arbetsresor, pendling och fritidsresor. En stärkt kollektivtrafik i Stockholm-Mälardalenregionen innebär ett särskilt stort bidrag till Sveriges klimatmål. Regionerna och kommunerna kraftsamlar därför för att stärka såväl det storregionala som anslutande regionala och lokala kollektivtrafiksystemet. Exempel på detta är att:

- Kommunernas och regionernas samhällsplanering möjliggör för en bebyggelse- och kollektivtrafikutveckling som går hand i hand. I detta ingår att planera för service (till exempel förskola, butiker, paketutlämning) i kollektivtrafiknära läge och att i tidigt skede planera för kollektivtrafik till transportintensiva verksamhetsområden.
- Regionerna och kommunerna arbetar med att stärka tillgängligheten till och från nodstäderna och deras omland genom anslutande kollektivtrafik. I detta ingår att utveckla strategiska bytespunkter mellan lokal och regional kollektivtrafik och för anslutande trafikslag, inklusive gång och cykel. Kommuner och regioner behöver samtidigt samverka med Jernhusen och Trafikverket för attraktiva stationsområden och arbeta aktivt med trygghetsfrågor.
- Regionerna arbetar för en stärkt och utvecklad samverkan mellan berörda aktörer för samordnade tidtabeller, utvecklade biljettsamarbeten, samt fortsatt utveckling och implementering av en teknisk standard för integrerat biljettsystem för regional och storregional trafik.
- Regionerna och kommunerna arbetar med att säkerställa ett relevant och stabilt kollektivtrafikutbud utifrån behovet av arbetspendling.
- Regionerna och kommunerna arbetar med att säkerställa att det finns en robust kollektivtrafik med trygg trafikleverans som fungerar i kris och vid samhällsstörningar.
- Regionerna arbetar med att säkerställa att det finns depåkapacitet.
- Kommunerna och regionerna säkerställer att fordon, resecentrum och hållplatser är tillgänglighetsanpassade för alla resenärgrupper och ökar kunskapen om deras resmönster.

- Regionerna behöver i ökad grad vara behjälpliga och en samverkanspart för Trafikverket vad gäller planering och frigöra tid i spår för underhållsarbete. Regionerna/trafikoperatörerna bör också bidra till förstärkt kapacitet genom att köra långa tåg där det finns behov.
- Regionerna arbetar aktivt med nya lösningar och innovation i utvecklingen av framtidens transportsystem, exempelvis genom planering för drönare, elflyg och cykeltrafik.

Godstransportråd med samverkan för utvecklade godstransporter

- Regionerna arbetar med att implementera Storregional godsstrategi för Stockholm-Mälardalenregionen. Som en del av det arbetet stärker regionerna samverkan med näringslivet och akademien genom Stockholm-Mälardalenregionens storregionala godstransportråd som Mälardalsrådet driver tillsammans med Trafikverket.
- Regionerna verkar för konkurrensneutralitet mellan trafikslagen.
- Regionerna behöver ta ansvar för kunskaps-spridning gällande möjligheter att ansöka om EU-medel (CEF). Det kan exempelvis handla om medel för projekt som kan bidra till sjöfartens omställning och utveckling av de urbana knutpunkterna.

Figur 10. Läs Storregional godsstrategi för Stockholm-Mälardalenregionen. Strategier och åtgärder (2020) på malardalsradet.se/rapporter



Strategiskt arbete och kollektivtrafik för stärkt internationell tillgänglighet

- För att stärka den internationella tillgängligheten behöver både kommuner och regioner arbeta strategiskt för en näringslivsutveckling som kan skapa ett underlag för direktförbindelser mellan strategiskt viktiga marknader och Arlanda.
- Regionerna arbetar för en ökad andel kollektivtrafik till och från Arlanda som säkerställer hållbara resekedjor och tillgängligheten.

Samarbete och satsningar för en stärkt kompetensförsörjning

Mälardalsrådet delar Trafikverkets syn på att infrastrukturens satsningar kräver ett betydande tillskott av kompetenta samhällsbyggare, allt från ingenjörer till signaltekniker.

- Regioner och kommuner i Stockholm-Mälardalenregionen arbetar för en stärkt kompetensförsörjning av samhällsbyggare inom infrastrukturen. Inom Mälardalsrådet drivs arbetet genom en politisk styrgrupp för kompetensförsörjning med stöd av strategier och analytiker i regionerna. Faktabaserade kunskaps- och planeringsunderlag tas fram för att synliggöra kompetensbehoven, identifiera och föreslå förändringar och satsningar som möter behoven.
- Kommunala och regionala utbildningsinitiativ inom järnväg tas i samverkan med näringslivet.
- Regionerna och kommunerna arbetar för att Trafikverket får uppdrag att etablera en eller flera övningsanläggningar i Stockholm-Mälardalenregionen i dialog med regionerna, kommunerna, näringslivet och utbildningssektorn.

Figur 11. Läs Mälardalsrådets rapporter om kompetensförsörjning av samhällsbyggare på malardalsradet.se/rapporter

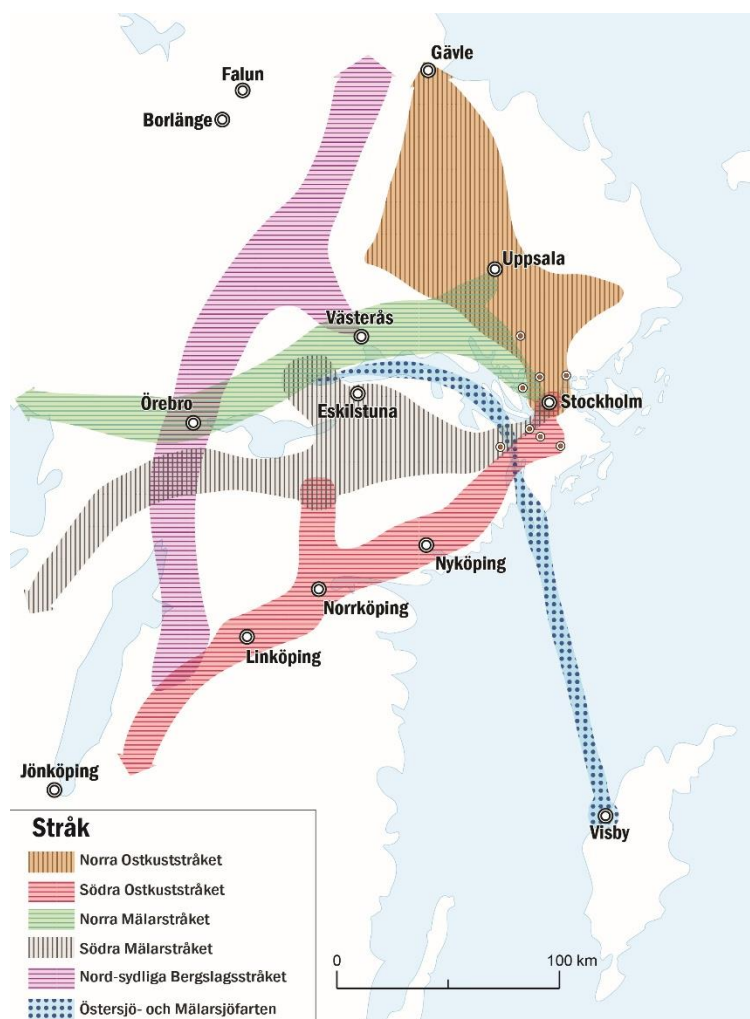


5. Investeringsbehov i infrastrukturen

Transportsystemets grundläggande funktion är att tillhandahålla god tillgänglighet och framkomlighet för person- och godstransporter, såväl lokalt och regionalt som nationellt och internationellt. Tidigare kapitel har beskrivit transportpolitiska mål, samt transportsystemets nuläge och utmaningar. I kapitel 4 diskuterades vidare hur vi gemensamt kan nå målen för Stockholm-Mälardalen genom en utvecklad kollektivtrafik, effektiva godstransporter, och ökad internationell tillgänglighet. Fem övergripande strategier pekar på utvecklingsbehov, som bland annat innefattar behov av investeringar i infrastrukturen.

Målbilden, planeringsförutsättningarna och strategierna visar på transportsystemets komplexitet. För att få ut största möjliga samhällsnytta av nya investeringar i systemet krävs ett utvecklat systemtänk med noga avvägning utifrån fyrstegsprincipen. I detta kapitel *paketeras* behov av investeringar i infrastrukturen som antingen systemövergripande, eller i storregionala stråk. För varje stråk beskrivs brister och behov som motiverar pågående och beslutade investeringar, samt tillkommande behov av investeringar före år 2035, mellan år 2035 och 2045, respektive efter år 2045. Tidsindelningen för tillkommande behov av investeringar avser de tidpunkter som behoven senast bör omhändertas – utredning och planering är därför motiverat i ett långt tidigare skede.

Karta 5. Storregionala stråk för paketering av investeringsbehov i infrastrukturen



[INFORUTA]

Definition och förklaring av nyckelbegrepp:Pågående investering = byggstartad investeringBeslutad investering = namngiven i Nationell plan, utan byggstartsbeslut och saknar i vissa fall full finansieringTillkommande behov före 2035 = investering prioriterad före 2035, ej namngiven i Nationell planTillkommande behov 2035-2045 = investering prioriterad 2035-2045, ej namngiven i Nationell planTillkommande behov efter 2045 = investering prioriterad efter 2045, ej namngiven i Nationell plan

Samtliga behov är listade utan inbördes ordning]

[INFORUTA]

Bidrar till

[symbol] Storregional kollektivtrafik

[symbol] Godstransporter

[symbol] Internationell tillgänglighet]

5.1 Systemövergripande investeringsbehov

För en robust tågtrafik krävs systemövergripande åtgärder som möjliggör en utökad och tillförlitlig trafik. Det handlar bland annat om att implementera det digitala signalsystemet ERTMS (europeisk standard) på ett sätt som bidrar till ökad kapacitet i järnvägssystemet samt förenklar gränsöverskridande tågtransporter i Europa. En tydlig plan för ERTMS-utrullningen är viktig eftersom osäkra prognoser för införandet påverkar tågforetagens installationsplanering, något som genererar stora kostnader för operatörerna. Ett fungerande signalsystem är en grundförutsättning för järnvägens funktion. Under utrullningen av ERTMS-systemet är det därför nödvändigt att reinvesteringar i ATC-systemet tillåts så att arbetet med tågtrafikens utveckling och ökad robusthet inte pausas i väntan på det nya signalsystemet.

Ytterligare systemövergripande åtgärder inkluderar optimering av spår användning, trimning av signal- och växelsystem, förbättrade vändmöjligheter, anpassning av plattformar, stärkt kapacitet för uppställning och fordonsservice, säkrad elkraftförsörjning samt stärkt trafikledning och trafikinformation. Några exempel på trimningsåtgärder som till begränsad kostnad kan ge stor effekt är dessa:

- **Trädsäkring.** Träd över spår och kontaktledning p.g.a. hård vind eller tung blötsnö leder under främst vinterhalvåret till upprepade och omfattande störningar i trafiken. Vintern 2023/24 har resenärerna upprepade gånger drabbats av inställd trafik. Trädsäkring längs utsatta sträckor skulle på ett effektivt sätt bidra till att lyfta tågtrafikens pålitlighet och attraktivitet. *Exempel där behovet av trädsäkring är stort är utmed linjen (Stockholm-) Södertälje-Nyköping-Kolmården (-Norrköping).*
- **Förlängning av plattformar.** Att förlänga tågen är ett sätt att öka sittplatskapaciteten. Längre tåg kräver dock att plattformar vid stationerna förlängs, men det är förhållandevis prisvärda åtgärder med tanke på att spårinfrastrukturen kan utnyttjas mycket mer effektivt med längre tåg. *Exempel där plattformsförlängningar skulle göra nytta är sträckan Uppsala-Gävle.*
- **Hastighetshöjningar.** Permanent hastighetsnedsättning på grund av geotekniska förhållanden medför förlängda restider och stor påverkan på tågresenärer i Stockholm- Mälardalenregionen. Åtgärder på förhållandevis korta sträckor skulle medföra kortare restider och med detta en mer attraktiv tågtrafik. *Exempel där små åtgärder skulle göra nytta är Ekolsund för ökad hastighet mellan Stockholm och Västerås. Med en bullerutredning och eventuella åtgärder skulle även hastigheten kunna höjas mellan Västerås-Flen.*

- **Uppdelade plattformslägen.** Att dela upp plattformar i till exempel en a- och b-del, kan vara en effektiv åtgärd för att öka kapaciteten på framför allt större stationer där det oftast inte heller finns ytor för en breddning av stationsområden. En sådan lösning kan möjliggöra en utökad spårkapacitet som underlättar både i planeringskedet såväl som i operativ trafikdrift. *Exempel där signalåtgärder för uppdelade plattformslägen skulle göra nytta är Örebro.*

5.2 Södra Ostkuststråket

Stråket omfattar framför allt Södra stambanan inklusive Nyköpingsbanan och E4 södergående från Stockholm, med anslutande infrastruktur samt tillkommande infrastruktur som Ostlänken. Stråket överlappar med Trafikverkets nationella stråk Stockholm–Malmö–Köpenhamn. Stråket kopplar Stockholm-Mälarenregionen till kontinenten.

Stråket har en omfattande arbetspendling och ett utbrett affärs- och fritidsresande samt är strategiskt viktigt för godstrafik/varuförsörjning i Stockholm-Mälarenregionen och den omfattande transittrafiken via regionens hamnar. I stråket ligger, utöver Stockholm, nodstäderna Nyköping, Norrköping och Linköping, samt Stockholms regionala stadskärnor Kungens kurva-Skärholmen, Flemingsberg och Södertälje. Stråket ansluter även till den regionala stadskärnan Haninge samt hamnarna i Norvik/Nynäshamn, med internationell färje- och godstrafik samt förbindelser till Gotland/Visby. Viktiga kopplingar finns också till godsterminalen i Stockholm/Årsta, Norrköpings hamn och logistikområden samt stålindustri och hamn i Oxelösund.

Brister och behov

Stråket är högt belastat både på väg och på järnväg, med undermålig kapacitet, framkomlighet, tillförlitlighet och trafiksäkerhet framför allt i Stockholms län men också i andra delar av regionen, och vidare till kontinenten. Det gäller särskilt i högtrafik, med stora tidsförluster och utsläpp som följd. Stockholm utgör en getingmidja för trafik både på väg och på järnväg och sårbarheten är stor även med vad gäller förbindelser över/under Södertälje kanal. Underhållet är eftersatt på både väg och järnväg vilket förvärrar situationen.

Stråket behöver klara att hantera såväl dagens som tillkommande trafik utan återkommande störningar relaterat till brister i infrastrukturen eller påtagliga risker för liv och hälsa. Även om trängsel är ofrånkomligt i en storstadsregion behöver förutsättningar finnas för punktlighet i en fortsatt utbyggd storregional kollektivtrafik samt framkomlighet och säkerhet för person- och godstrafik på väg. Redan i perspektivet 2035 förväntas kontinuerligt regionintegrationen att stärkas och godstrafiken öka i stråket.

Karta 6. Södra Ostkuststråket



Pågående investeringar:

1. Ostlänken. Ökad och frigjord kapacitet i järnvägssystemet samt kortare restider genom ny järnväg mellan Södertälje-Linköping med stationer i Vagnhärad, Nyköping, Skavsta, Norrköping och Linköping. Behöver vara klart senast år 2035 för att inte försena nyttorna. [kollektivtrafik][gods]
2. E4 Förbifart Stockholm. Ökad tillgänglighet och framkomlighet mellan norra och södra Stockholm genom ny motorväg i tunnel Kungens Kurva-Häggvik. Beräknas vara klar 2030. [gods]

Beslutade investeringar:

3. Tvärförbindelse Södertörn. Ökad framkomlighet till Norviks hamn genom ny motortrafikled med separat gång- och cykelväg Kungens Kurva-Flemingsberg-Jordbro. Byggstart 2025-2027. [gods]
4. E22 Förbifart Söderköping. Ökad framkomlighet och trafiksäkerhet genom ny mötesseparerad väg med dragning väster om Söderköping. Byggstart 2025-2027. [gods]

Tillkommande behov före 2035

5. Södra stambanan. Ökad kapacitet och bättre tåglägen genom trimningsåtgärder samt fler förbigångsmöjligheter och mötesspår. [kollektivtrafik][gods]
6. Västra stambanan Järna-Stockholm C. Ökad kapacitet genom trimningsåtgärder och utbyggnad med ytterligare två spår. [kollektivtrafik]

Tillkommande behov 2035-2045:

7. Linköping-Malmö/Göteborg. Ökad och frigjord kapacitet samt kortare restider genom ny järnväg, inledningsvis Linköping mot Mjölby. [kollektivtrafik][gods][internationell tillgänglighet]
8. Södra stambanan. Ökad kapacitet och bättre tåglägen genom trimningsåtgärder samt fler förbigångsmöjligheter och mötesspår. [kollektivtrafik][gods]
9. E4-Norrköpings hamn-E22. Ökad tillgänglighet till Norrköpings hamn genom ny väganlutning. [gods]

Tillkommande behov efter 2045:

10. Älvsjö. Bättre samordning mellan pendel- och regionaltåg och funktion som bytespunkt genom ny station för regionaltåg som kompletterar den i Flemingsberg. [kollektivtrafik]
11. Östlig förbindelse. Komplettera tidigare utredningar om att knyta samman Norra och Södra länken i Stockholm med utredning av alternativ med ökad tillgänglighet genom stärkt nord-sydlig östlig kollektivtrafikförbindelse i Stockholm, med syfte att öka kollektivtrafikandelen samt för att bidra till uppfyllelse av beslutade klimatmål. Utredning enligt ovan bör ske under den kommande planperioden. [kollektivtrafik][gods]

5.3 Norra Ostkuststråket

Stråket omfattar framför allt Ostkustbanan och E4 norrgående från Stockholm, med anslutande infrastruktur. Stråket överlappar med Trafikverkets nationella stråk Stockholm-Sundsvall/Östersund-Umeå-Luleå/Kiruna.

Stråket har Sveriges mest omfattande arbetspendling och ett utbrett affärs- och fritidsresande med en strategiskt viktig koppling till Arlanda. I stråket ligger, utöver Stockholm, nodstaden Uppsala, de regionala stadskärnorna Kista-Sollentuna-Häggvik och Arlanda-Märsta, samt kombiterminalen i Rosersberg och rangerbangården i Solna/Hagalund. Stråket ansluter även till den regionala stadskärnan Täby centrum-Arninge samt via E18 till internationell färje- och godstrafik i Kapellskär.

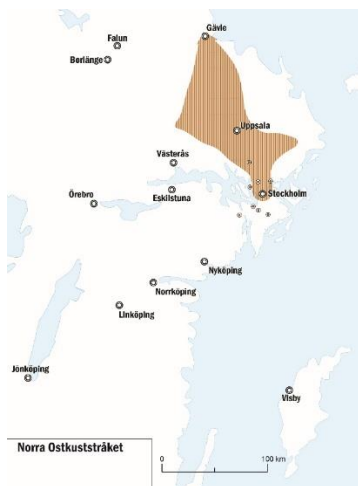
Brister och behov

Stråket är idag högt belastat, med kapacitetsbrister framför allt mellan Stockholm och Uppsala. Tillförlitligheten och framkomligheten är mycket ansträngd, särskilt i högtrafik, med stora

tidsförluster och ökade utsläpp som följd. Underhållet är eftersatt på både väg och järnväg vilket förvärrar situationen.

Norduppland är ett etablerat kluster av industri- och energiföretag, med flera framtidsprojekt så som slutförvar av kärnbränsle, ny gruva, nya elnät och vindkraft. Fram till 2035 satsas det mer än 50 miljarder kronor med 5000 nya jobb. Detta ställer krav på infrastrukturen och möjligheterna till pendling i stråkets norra delar för att säkerställa den långsiktiga kompetensförsörjningen. Stråket behöver klara att hantera såväl dagens som tillkommande trafik utan störningar relaterat till brister i infrastrukturen. Förutsättningar behöver finnas för punktlighet och väl fungerande anslutningar i en fortsatt utbyggd storregional kollektivtrafik. Därtill för en ökad trafik till/från Arlanda samt framkomlighet och säkerhet för person- och godstrafik på väg. Redan i perspektivet 2035 förväntas en omfattande utbyggnad och stärkt regionintegration i stråket, en ökad trafik på Arlanda, samt ökade godstransporter till/från kombiterminalen i Rosersberg och hamnen i Kapellskär.

Karta 7. Norra Ostkuststråket



Pågående investeringar:

12. Stockholm C. Förbättrad plattformskapacitet för utvecklad tågtrafik genom anpassningar efter Citybanans färdigställande. [kollektivtrafik]

Beslutade investeringar:

13. Ostkustbanan Uppsala till länsgränsen Stockholm/Uppsala. Ökad tillgänglighet, kapacitet och tillförlitlighet genom två nya spår och två nya stationer. Byggstart 2027-2029. [kollektivtrafik]

14. Riksväg 56 Sala-Heby. Ökad trafiksäkerhet och framkomlighet genom mötesfri väg. Byggstart 2025-2026. [gods]

15. Riksväg 77 länsgränsen Knivsta/Rimbo-anslutning E18. Ökad kapacitet och trafiksäkerhet genom ombyggnad Uppsala länsgräns-Eknäs samt ny vägsträcka Eknäs-trafikplats Leding. Byggstart 2024 resp. 2027. [gods]

Tillkommande behov före 2035

16. Dalabanan. Uppsala-Sala. Ökad kapacitet genom hastighetshöjande åtgärder för direkttåg. [kollektivtrafik]

17. Ostkustbanan Knivsta. Upprätthållen funktionalitet genom upprustning av befintlig banvall. Behövs för att säkra fyra funktionella spår på hela sträckan Stockholm-Uppsala. [kollektivtrafik]

18. Ostkustbanan. Märsta station. Ökad kapacitet, trafiksäkerhet och robusthet samt förbättrad bytespunktsfunktion genom bangårdsombyggnad. [kollektivtrafik]

19. Ostkustbanan. Solna station. Bättre samordning mellan pendel- och regionaltåg och funktion som bytespunkt. [kollektivtrafik]

20. Ostkustbanan. Upplands Väsby station. Ökad kapacitet och bättre samordning mellan pendel- och regionaltåg genom ombyggnad till fyra plattformsspår. [kollektivtrafik]
21. Ostkustbanan. Uppsala C. Förbättrad funktionalitet genom åtgärder för bättre vändkapacitet, utökad fordonsuppställning och serviceplattformar samt snabba till- och fränkopplingar. [kollektivtrafik]
22. Ostkustbanan. Uppsala-Gävle. Ökad kapacitet och bättre tåglägen genom partiella fyrspår. [kollektivtrafik]
23. Sala bangård. Ökad kapacitet för att klara tågmöten för fyra tåg samtidigt. [kollektivtrafik]
24. Stockholm C och Tomtebodabangård. Kapacitet att hantera en omfattande och komplex spårtrafik genom fler och ombyggda plattformar, samt nytt ställverk på Stockholm C, samt genom spår, plattformar och övrig anläggning för omloppsnära tjänster och uppställning vid Tomteboda. [kollektivtrafik][gods]
25. E4 norr om Förbifart Stockholm till Arlanda. Ökad kapacitet. [kollektivtrafik][gods]
26. Väg 56 Tärnsjö-Valbo. Ökad framkomlighet och trafiksäkerhet genom mötesfri väg. [gods]

Tillkommande behov 2035-2045:

27. Ostkustbanan. Stockholm C-Skavstaby. Ökad kapacitet genom trimningsåtgärder. [kollektivtrafik][gods]

5.4 Norra Mälärstråket

Stråket omfattar framför allt Mälärbanan och E18 med anslutande infrastruktur. Stråket överlappar med Trafikverkets nationella stråk Stockholm-Västerås-Örebro samt vidare mot Oslo och Göteborg.

Stråket har en kraftigt växande arbetspendling och omfattande godstransporter och är viktigt för varuförsörjningen i Stockholm-Mälärregionen. Det finns ett starkt näringsliv inom tillverkningsindustrin och ett flertal viktiga aktörer sett till landets försvarsförmåga. I stråket ligger, utöver Stockholm, nodstäderna Västerås och Örebro, samt den regionala stadskärnan Barkarby-Jakobsberg.

Brister och behov

I stråket finns omfattande affärsresande, arbetspendling, fritidsresor och godstransporter. Det finns en efterfrågan på bättre förbindelser med tåg regionalt och internationellt, för att skapa alternativ till bilen och flyget samt för spåranslutning till Uppsala och Arlanda/Rosersberg. Kapacitets- och kvalitetsbrister finns i Stockholms län, noderna Örebro och Västerås, men också i andra delar av regionen där anslutande järnväg mot Oslo har mycket låg standard. Underhållet är eftersatt på både väg och järnväg. På väg finns även avsnitt med brister gällande trafiksäkerhet och framkomlighet.

Stråket behöver klara att hantera en utbyggd storregional kollektivtrafik med tåg och bättre förbindelser till Oslo, samt i det längre perspektivet även till Uppsala och Arlanda. Det behöver finnas god framkomlighet och säkerhet för person- och godstrafik på väg samt för försvarets transporter till Norge. Redan i perspektivet 2035 förväntas kontinuerligt regionintegrationen att stärkas och godstrafiken öka i stråket med stora kapacitetsbrister som följd.

Karta 8. Norra Mälärstråket



Pågående investeringar:

28. Mäljarbanan Tomteboda-Kallhäll. Ökad kapacitet genom fyrsparåsutbyggnad. Pausade arbeten på sträckan Spånga-Huvudsta innebär stora förseningar och oklarheter kring tidsplan för färdigställande. [kollektivtrafik]

Tillkommande behov före 2035

29. Godsstråket genom Bergslagen Örebro. Ökad kapacitet genom ombyggnad av spår genom Örebro och stationer. [kollektivtrafik]

30. Mäljarbanan Kolbäck-Hovsta. Ökad kapacitet och kortare restider genom dubbelsparåsutbyggnad och bättre anslutning mellan Mäljarbanan och Godsstråket genom Bergslagen. [kollektivtrafik]

31. Mäljarbanan Västerås C. Ökad kapacitet genom ny bro över spår vid resecentrum och ombyggnad av spårområde. [kollektivtrafik]

32. E18 Genomfart Västerås. Ökad kapacitet, trafiksäkerhet och framkomlighet. [gods]

33. E18 Genomfart Örebro. Ökad kapacitet, trafiksäkerhet och framkomlighet. [gods]

Tillkommande behov 2035-2045:

34. Nobelbanan. Ökad tillgänglighet Västerås-Örebro-Karlstad samt kortare restider Stockholm-Oslo genom ny järnväg Örebro-Kristinehamn. [kollektivtrafik][Internationell tillgänglighet]

Tillkommande behov efter 2045:

35. Arosstråket Enköping-Uppsala. Ökad tillgänglighet och kortare restider till Uppsala och Arlanda genom ny järnväg. [kollektivtrafik][gods]

36. Mäljarbanan Västerås-Kallhäll. Ökad kapacitet och kortare restider. [kollektivtrafik]

37. E18 Ståket-Stockholm. Ökad kapacitet. [gods]

5.5 Södra Mäljarstråket

Stråket omfattar framför allt Svealandsbanan, Västra stambanan och E20 samt delar av väg 56 med anslutande infrastruktur. Stråket överlappar med Trafikverkets nationella stråk Stockholm-Göteborg/Oslo.

Stråket har ett omfattande affärs- och fritidsresande, en växande arbetspendling, samt omfattande godstransporter som är viktiga för varuförsörjningen i Stockholm-Mäljarregionen. I stråket ligger nodstaden Eskilstuna och den regionala stadskärnan Södertälje, med betydande industrier och logistikfunktioner, samt Katrineholms kombiterminal och godsterminalen/rangerbangården i Hallsberg. Stråket bär även trafiken till/från Göteborg.

Brister och behov

Stråket är högt belastat, framför allt i högtrafik. Det finns betydande brister vad gäller kapacitet och tillförlitlighet för järnväg, något som medför låg punktlighet. E20 har i vissa delar låg standard, vilket skapar problem gällande framkomlighet och trafiksäkerhet. Underhållet är eftersatt på både väg och järnväg.

Stråket behöver klara att hantera såväl dagens som tillkommande trafik utan störningar relaterat till brister i infrastrukturen. Förutsättningar behöver finnas för punktlighet i en fortsatt utbyggd storregional kollektivtrafik och i den interregionala trafiken. Framkomlighet och säkerhet behöver säkerställas för person- och godstrafik på väg. Redan i perspektivet 2035 förväntas kontinuerligt regionintegrationen att stärkas och godstrafiken öka i stråket.

Karta 9. Södra Mälarstråket



Beslutade investeringar:

38. Västra stambanan Laxå bangård. Ökad kapacitet och förbättrad säkerhet genom ombyggnad av bangård och station. Byggstart 2025-2027. [kollektivtrafik]

Tillkommande behov före 2035

39. Svealandsbanan Eskilstuna. Ökad kapacitet och bättre anslutningar vid och omkring Eskilstuna central och Folkesta kombiterminal genom trimningsåtgärder. [kollektivtrafik][gods]

40. Svealandsbanan Folkesta-Rekarne. Ökad kapacitet genom utbyggnad till dubbelspår. [kollektivtrafik][gods]

41. Svealandsbanan Strängnäs-Södertälje. Ökad kapacitet. [kollektivtrafik][gods]

42. Västra stambanan. Ökad kapacitet och bättre tåglägen genom trimningsåtgärder och fler förbigångsmöjligheter enligt kapacitetsanalys för södra Sverige, inklusive pågående investeringar i Katrineholm och Högsjö. [kollektivtrafik][gods]

43. Västra stambanan Gnesta bangård. Ökad kapacitet för regional- och pendeltåg. [kollektivtrafik]

Tillkommande behov 2035-2045:

44. Svealandsbanan Eskilstuna-Härad. Ökad kapacitet genom bl. a. nytt mötesspår. [kollektivtrafik][gods]

Tillkommande behov efter 2045:

45. (Eskilstuna-) Kvicksund-Västerås. Kortare restider och ökad kapacitet genom ny järnväg. [kollektivtrafik]

46. E20 Eskilstuna-Arboga. Ökad kapacitet och trafiksäkerhet. [gods]

5.6 Nord-sydliga Bergslagsstråket

Stråket utgörs av Godsstråket genom Bergslagen från Mjölby via Hallsberg och Örebro till Storvik där Norra stambanan tar vid, Bergslagspendeln som förbinder Västerås med Ludvika via Fagersta, samt väg 50. Stråket överlappar med Trafikverkets nationella stråk Norrlandskusten-Bergslagen/Mälardalen-Malmö/Trelleborg-kontinenten och är en viktig transited för godstransporter mellan norra och södra Sverige. I eller i anslutning till stråket ligger nodstäderna Eskilstuna, Örebro och Västerås samt godsterminalen/rangerbangården i Hallsberg som även fungerar som torrhamn åt Göteborgs hamn.

Brister och behov

Kraven på fler tåglägen och möjlighet att köra längre och tyngre fordon ökar längs stråket. Brister i kapacitet och robusthet på de i huvudsak enkelspåriga järnvägarna begränsar möjligheten till överflyttning från väg till järnväg. I Hallsberg och Örebro möts internationell och nationell godstrafik med flera olika trafikeringsupplägg för kollektivtrafik och skapar konflikter mellan gods- och persontrafik om tåglägen.⁶⁵ Järnvägen mellan Västerås och Fagersta har mycket låg standard med långa restider till följd vilket får negativa konsekvenser för kompetensförsörjningen. På vägsidan finns problem gällande trafiksäkerhet och framkomlighet. Andra brister i stråket är åldrade anläggningar, brister i kraftförsörjning, kapacitetsbrister vid rangering, brister i hantering av längre fordonskombinationer samt i väg- och spåranslutningar till/från noderna.

Stråket behöver klara en utökad trafik relaterat till den gröna ny-industrialiseringen i Norrland och Mellansverige, tillgänglighetsförbättringar i järnvägsinfrastrukturen på kontinenten, den växande Stockholm-Mälardalenregionen samt Försvarsmaktens behov. Tillräcklig kapacitet, framkomlighet och säkerhet behöver säkerställas både på järnväg och på väg.

Karta 10. Nord-sydliga Bergslagsstråket



Pågående investeringar:

47. Godsstråket genom Bergslagen Hallsberg-Degerön. Ökad kapacitet genom utbyggnad av dubbelspår. Klart 2031. [gods]

Beslutade investeringar:

48. Väg 50 Nykyrka-Brattebro backe. Ökad framkomlighet och trafiksäkerhet genom mötesfri väg. Byggstart 2025-2027. [gods]

⁶⁵ Sweco (2023): Nyttanalyt Godsstråket genom Bergslagen

Tillkommande behov före 2035

49. Bergslagspendeln Västerås-Fagersta. Ökad kapacitet och kortare restider. [kollektivtrafik]

50. Godsstråket genom Bergslagen Hallsberg. Ökad kapacitet genom ombyggd gods- och personbangård. [gods]

51. Godsstråket genom Bergslagen Storvik-Frövi. Ökad kapacitet genom förbigångsspår, mötesstationer och partiellt dubbelspår. [gods]

52. Väg 50 Lindsberg-Storå. Ökad framkomlighet och trafiksäkerhet genom mötesfri väg. [gods]

Tillkommande behov efter 2045:

53. Godsstråket genom Bergslagen Örebro. Ökad kapacitet genom ny järnväg genom/runt Örebro, inklusive godsförbifart. [gods]

5.7 Östersjö- och Mälarsjöfarten

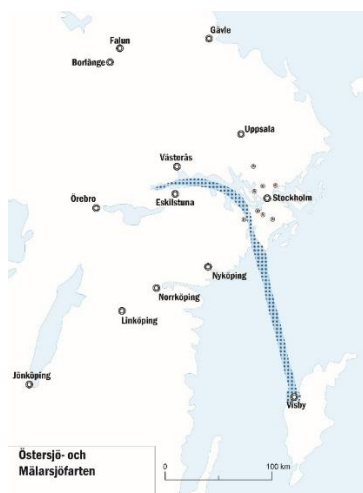
Stråket omfattar trafiken på Östersjön och Mälaren. Stråket överlappar med Trafikverkets nationella stråk Kontinenten/Östeuropa-Norrlands-/Östersjöökusten.

Stråket är viktigt framför allt för långväga godstransporter och importen/exporten i Stockholm-Mälarenregionen samt för Gotlands transporter och andra färjeförbindelser i Östersjöområdet. I stråket ligger hamnstäderna Stockholm, Södertälje, Visby och Västerås samt hamnarna i Hargshamn, Kapellskär, Nynäshamn/Norvik, Norrköping, Oxelösund och Köping.

Brister och behov

Stråket har idag outnyttjad kapacitet som skulle kunna användas för att minska de ansträngda landtransporterna på väg och järnväg. Det finns dock brister i anslutande landinfrastruktur till hamnarna samt i farleder och broar som försvårar en sådan utveckling. Därtill behöver isbrytarflottan förnyas för att säkerställa framkomlighet även vid stränga isvintrar. Färjetrafiken till och från Gotland motsvarar övriga regioners landsvägar och måste beaktas som en del av den nationella infrastrukturen och infrastrukturplaneringen. 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, kapacitet och prissättning är till nackdel för utvecklingen. Priserna för Gotlands gods- och persontransporter behöver säkras på nivåer som långsiktigt säkerställer regionens konkurrenskraft och tillgängligheten till och från Gotland. Ur ett robusthetsperspektiv är avsaknaden av en reservhamn på Gotland en brist.

Karta 11. Östersjö- och Mälarsjöfarten



Beslutade investeringar:

54. Hjulstabron. Ökad kapacitet/tonnagestorlek för Mälarsjöfarten genom ny bro. Saknar full finansiering i nationell plan. [gods]

55. Södertälje. Farled till Landsort (byggstart 2025-2027) samt säkrad kapacitet E4/E20 över/under Södertälje kanal (i samband med Trafikplats Hovsjö, byggstart 2028-2033). [gods]

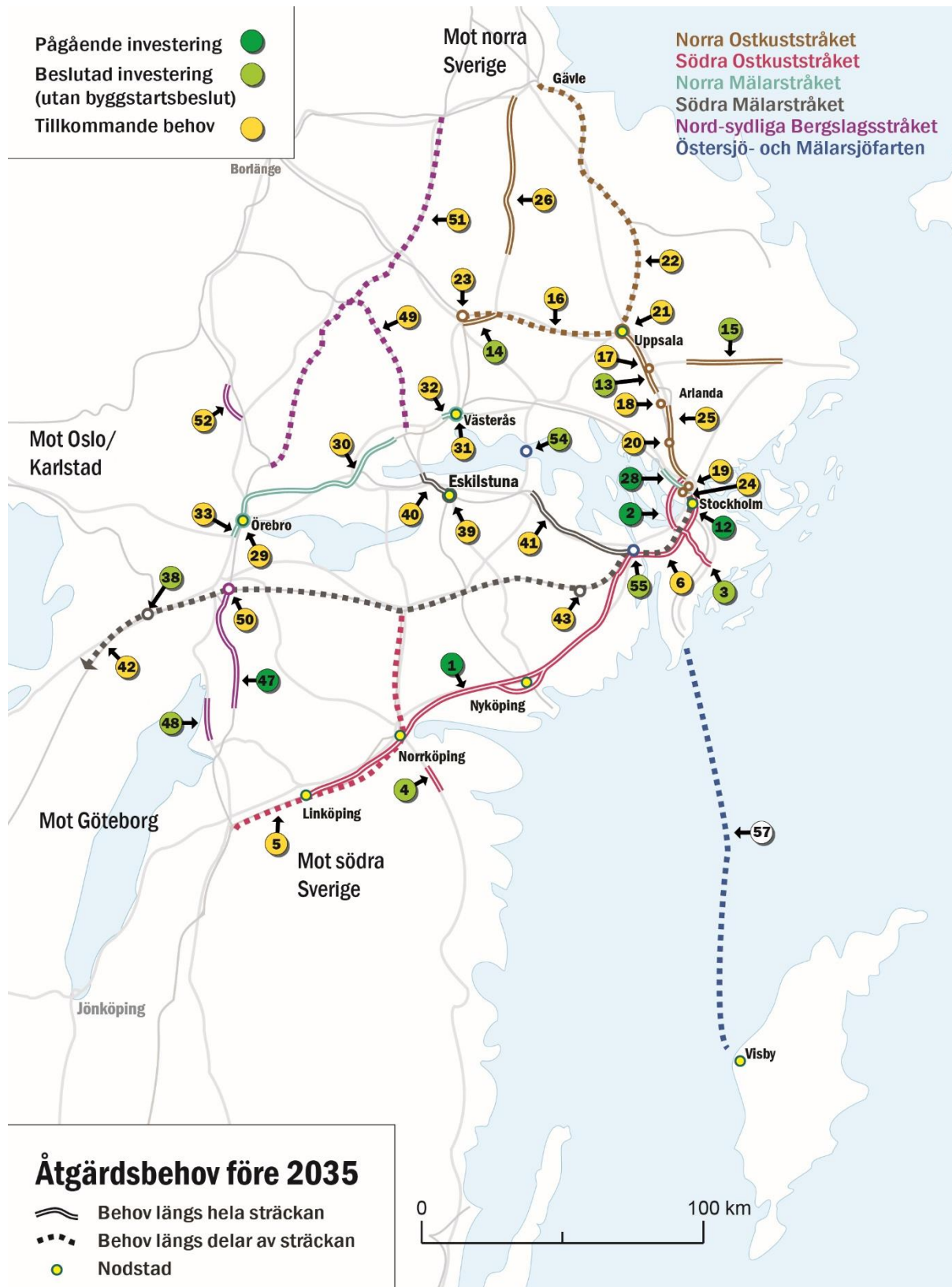
Tillkommande behov 2035-2045:

56. Norvik hamn. Ökade förutsättningar för Mälarsjöfarten och avlastning av landinfrastrukturen genom IVV (inre vattenväg)-farled och anslutningar. [gods]

Övrigt

57. Gotlands färjetrafik. Långsiktiga förutsättningar samt ökad och robust tillgänglighet. [kollektivtrafik][gods]

Karta 12. Investerings- och åtgärdsbehov innan 2035



Karta 12. Investerings- och åtgärdsbehov 2035-2045 och efter 2045



5.8 Finansiering av infrastruktur – olika former behövs

En utgångspunkt för en gemensam, långsiktig och sammanhållen transportinfrastrukturplanering är finansiering via den nationella transportinfrastrukturplanen och dess planeringsprocess. Grunden måste vara att den nationella planen inklusive länstransportplanerna ska bära kostnaderna för sina respektive investeringar. Ökade nationella krav inom exempelvis trafiksäkerhetsarbete på regionala vägar samt utfasningen av stadsmiljöavtalen utgör en risk att ansvar och kostnader förskjuts från den statliga planeringen till länstransportplanerna och medfinansieringsavtal. Länstransportplanerna måste därför tilldelas avsevärt ökade ekonomiska ramar samt en större andel av den totala planeringsramen.

I komplexa miljöer, så som ofta återfinns i storstäderna i Stockholm-Mälarenregionen, där nyttor, ansvar och ägarskap är fördelat mellan många parter kan exempelvis avtalsfinansiering vara lämpligt. Stadsmiljöavtal är ett viktigt verktyg för många sådana komplexa projekt och stimulerar samtidigt ett effektivt genomförande och hållbar samhällsutveckling genom möjligheter till etappindelning och finansiering av steg 1- och 2-lösningar. Utan besked om hur stadsmiljöavtalens funktion ska ersättas, medför den utvecklade finansieringen (som minst) ett glapp i omställningen.

Att undersöka alternativa finansieringsformer, däribland brukaravgifter, lånefinansiering och EU-finansiering, är betydelsefullt för att skapa ökade medel till infrastrukturens utbyggnad. Det är exempelvis angeläget att Sverige tillvaratar möjligheterna med och arbetar mer strategiskt med fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF) för medfinansiering till viktiga objekt och sträckor. De medel som frigörs genom CEF-finansiering bör återföras till nationell plan och transportinfrastrukturinvesteringar.

Framtagandet av alternativa finansieringsformer ska alltid ske i dialog med berörda regioner och kommuner och måste utredas för varje enskilt objekt. Detta för att säkerställa affärsmodeller och upplägg som effektivt löser behoven samt styr mot önskade effekter såväl långsiktigt som kortsiktigt. Vid analys och dialog om eventuell alternativ finansiering, särskilt med OPS-avtal (offentlig-privat samverkan) eller liknande avtal, är det viktigt att gå tillbaka till och dra lärdom av erfarenheter från tidigare genomförda projekt, som exempelvis Arlandabanan (där avtalets upplägg ger oönskade effekter).

6. Stockholm-Mälardalens regionens prioriteringar

Ingångna avtal och beslutade åtgärder förutsätts genomföras

Stockholm-Mälardalens regionen förutsätter att ingångna avtal och redan beslutade åtgärder i nu gällande Nationell plan för transportinfrastruktur 2022-2033 genomförs enligt tidsplan och utan förseningar, däribland:

- **Ostlänken:** Ny järnväg Järna-Linköping, med tillhörande stationer.
- **Ostkustbanan Uppsala till länsgränsen Stockholm/Uppsala:** Två nya spår på sträckan Uppsala-länsgränsen Stockholm/Uppsala, dvs. fyra spår hela sträckan Stockholm-Uppsala.
- **Mälardalensbanan Tomtebodavägen-Kallhäll:** Utbyggnad till fyra spår mellan Tomtebodavägen och Kallhäll.
- **Godsstråket genom Bergslagen Hallsberg-Degerön:** Utbyggnad till dubbelspår.
- **E4 Förbifart Stockholm:** Ny sträckning från Kungens kurva till Häggvik.
- **E22 Förbifart Söderköping:** Ny sträckning och mötesfri väg väster om Söderköping.
- **Tvärförbindelse Södertörn:** Ny väg och stärkt kapacitet i anslutning till Norviks hamn.
- **Hjulstabron:** Ny bro som möjliggör utvecklade godstransporter på Mälaren och krävs för att dra full nytta av genomförda investeringar i Södertälje sluss, farleder i Mälaren samt Västerås och Köpings hamnar.
- med flera beslutade och pågående åtgärder beskrivna i kapitel 5.

Prioriteringar inför kommande planperiod

Inför kommande planperiod vill Stockholm-Mälardalens regionen särskilt lyfta följande tillkommande investeringsbehov – utan inbördes rangordning – som bidrar till en stärkt tillgänglighet i de storregionala stråken till och från centrala Stockholm och Stockholms regionala stadskärnor, stärkt internationell tillgänglighet, samt en effektiv godshantering och varuförsörjning:

- **Förstärkt trimningspaket** i nära samverkan med Trafikverket för att möjliggöra den storregionala tågtrafik som regionerna genom bland annat Mälardalstrafik bedriver, inklusive utveckling av pendeltågstrafiken och anpassning till nya och längre fordon
- **Ostkustbanan:** Ny station för regionaltåg i Solna, med anslutning till pendeltåg, tunnelbana och spårväg samt åtgärder för bättre vändkapacitet, utökad fordonsuppställning och serviceplattformar på Uppsala central.
- **Mälardalensbanan:** Kapacitet för utökad trafik på sträckan Kolbäck-Hovsta genom fullständigt dubbelspår, till nytta även för en utökad trafik på Svealandsbanan. Därtill ombyggnad av spår genom Örebro samt ny bro över spår och ombyggnad, av spår vid Västerås resecentrum för att hantera kapacitetsbrister och frigöra kapacitet för gods.
- **Svealandsbanan:** Kapacitet för utökad trafik på sträckan Folkesta-Rekarne, till nytta även för trafiken med UVEN samt för att knyta samman Eskilstuna kombiterminal med Mälardalens hamnarna. Därtill åtgärder i och omkring Eskilstuna för att hantera kapacitetsbrister för en utvecklad person- och godstrafik.
- **Hallsberg gods- och personbangård:** Ökad kapacitet på rangerbangården och personbangården, 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.

Samtliga dessa behöver vara åtgärdade innan 2035.

Andra prioriteringar för transportsystemets utveckling

- **Gotlands tillgänglighet.** Staten måste säkra god tillgänglighet i färjetrafiken till och från Gotland. Färjetrafiken ska ses som en given del av den nationella infrastrukturen och som sådan få ta del av satsningar för ökad tillgänglighet och för omställning till fossilfrihet.
- **Taket för trimningsåtgärder.** Potentialen i trimningsåtgärder behöver nyttjas i större utsträckning och regeringen behöver utreda en höjning av eller ökad flexibilitet i kostnadsgränsen som ett led i arbetet för effektivisering av infrastrukturplaneringen.
- **Steg 1- och 2-åtgärder.** Regeringen bör utfärda direktiv som gör det möjligt för Trafikverket att finansiera och hantera steg 1- och steg 2-åtgärder.
- **Stationsavgift Arlanda.** Staten behöver skyndsamt inleda en förhandling med A-Train i syfte att avveckla stationsavgiften vid Arlanda C.
- **Övningsanläggningar.** Regeringen behöver rikta uppdrag och anslag till Trafikverket om att etablera en eller flera järnvägstekniska övningsanläggningar i Stockholm-Mälardalenregionen.

Om En Bättre Sits

Sju regioner – Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland – samarbetar sedan många år politiskt kring infrastruktur- och transportfrågor i Mälardalsrådets En Bättre Sits-samarbete. Det är en bred process där ett stort antal kommun- och regionpolitiker från samtliga riksdagspartier enas kring prioriteringar i syfte att stärka utvecklingen i Stockholm-Mälardalsregionen och hela Sverige.

Mälardalsrådet, den politiska samverkansorganisationen för kommuner och regioner i Stockholm-Mälardalsregionen, driver och koordinerar arbetet. Gemensamma transportpolitiska mål är vägledande i framtagandet av det viktigaste styrdokumentet, Systemanalysen, en utvecklingsstrategi med gemensamma ställningstaganden för transportsystemets utveckling.

En Bättre Sits-samarbetet har växt fram som en stark och historiskt unik process mellan en stor grupp politiker från samtliga riksdagspartier med stöd av experter från kommuner och regioner i nära dialog med myndigheter och näringsliv.

Det strukturerade arbetet tog sin början 2003 då ledande politiker i Stockholm-Mälardalsregionen såg behovet av samarbete inom infrastruktur- och transportfrågorna med sikte på nationell transportplan 2010-2021. En storregional systemanalys togs fram 2009 med gemensamma prioriteringar. Arbetet kompletterades 2012 med en PM om Behov av infrastrukturåtgärder 2014-2025.

Metodiken vidareutvecklades från stråkarbete till tematiska fördjupningar. 2013 startade ett brett politiskt arbete inom fyra temaområden, Regional utveckling, Transporttillgänglighet, Kollektivtrafik och Godsfrågor, med cirka 60 politiker. Det resulterade i Storregional systemanalys 2016 med en utvecklad systematik kring nuläge, funktioner, strategier, behov och gemensamma prioriteringar för transportinfrastrukturen.

Nästa steg togs 2018 då 70 politiker från kommuner och regioner samlades inför kommande nationella process och beslut. Fyra temaområden var i fokus, Storregional kollektivtrafik, Godsstrategi, Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft samt Framtidens resande. Resultatet blev uppdaterade gemensamma prioriteringar genom Storregional systemanalys 2020.

Arbetet med nuvarande Systemanalys 2024 har samlat drygt 70 politiker och innefattat en vidareutveckling av arbetssätt, processmetodik och typen av prioriteringar. Se vidare Kapitel 1.2 Genomförandeprocess 2022-2024.

Alltsedan starten sker arbetet med Systemanalysens uppdatering genom kartläggning och identifiering av nuläge och utmaningar, politiska vägvalsdiskussioner och beslutsprocess kring funktioner, brister, behov och prioriteringar. Faktabaserade kunskapsunderlag, möten, studiebesök och politiska ställningstaganden är centrala beståndsdelar och underlag i den gemensamma strategin.

Samsyn, systemsyn, kontinuitet och långsiktighet är ledord för En Bättre Sits-samarbetet.

Bilaga 1 Deltagare

En Bättre Sits Lilla gruppen (styrgrupp)

Region Stockholm

Kristoffer Tamsons (M), regionråd Region Stockholm och ordförande En Bättre Sits

Jens Sjöström (S), investeringsregionråd Region Stockholm, vice ordförande En Bättre Sits och ordförande Mälardalsrådet

Anton Fendert (MP) trafikregionråd, Region Stockholm

Region Uppsala

Jenny Lundström (MP), ordförande trafik- och samhällsutvecklingsnämnden, Region Uppsala
Cecilia Linder (M), regionråd, Region Uppsala

Region Västmanland

Jenny Landernäs (M), ordförande regionala utvecklingsnämnden och kollektivtrafiknämnden, Region Västmanland
Kenneth Östberg (S), regionråd, Region Västmanland

Region Örebro län

Andreas Svahn (S), regionstyrelsens ordförande, Region Örebro län
Sebastian Cehlin (M), regionråd, Region Örebro län

Region Sörmland

Monica Johansson (S), regionråd Region Sörmland och vice ordförande En Bättre Sits
Christoffer Öqvist (M), regionstyrelsens ordförande, Region Sörmland

Region Östergötland

Jan Owe-Larsson (M), ordförande trafik- och samhällsplaneringsnämnden, Region Östergötland
Annsöfi Ramevik (S), regionråd, Region Östergötland

Region Gotland

Meit Fohlin (S), regionstyrelsens ordförande, Region Gotland
Eva Nypelius (C), regionråd, Region Gotland

En Bättre Sits Stora gruppen (presidierna)

Region Stockholm

Anton Fendert (MP)
Kristoffer Tamsons (M)
Gustav Hemming (C)

Region Uppsala

Jenny Lundström (MP)
Cecilia Linder (M)
Frida Björk (KD)

Region Västmanland

Jenny Landernäs (M)
Kenneth Östberg (S)
Elisabeth Unell (M)

Region Örebro län

Andreas Svahn (S)
Sebastian Cehlin (M)
Nina Höijer (S)

Region Sörmland

Christoffer Öqvist (M)
Monica Johansson (S)
Mattias Claesson (C)

Region Östergötland

Jan Owe-Larsson (M)
Annsöfi Ramevik (S)
Annette Olsson (M)

Region Gotland

Meit Fohlin (S)
Eva Nypelius (C)
Andreas Unger (M)

Temagrupp Storregional kollektivtrafik

Ledamöter

Anton Fendert (MP), Region Stockholm, ordförande
 Jenny Landermäs (M), Region Västmanland, vice ordförande
 Therez Almerfors (M), Uppsala kommun
 Peter Book (M), Enköpings kommun
 Saga Carlgren (V), Region Gotland
 Sebastian Cehlin (M), Region Örebro län
 Magnus Ekblad (C), Region Västmanland
 Stefan Erikson (M), Linköpings kommun
 Boel Godner (S), Södertälje kommun
 Joel Gohari Moghadam (S), Region Uppsala
 Leif Gripestam (M), Region Stockholm
 Michaela Haga (C), Region Stockholm
 Erik Hamrin (M), Sala kommun
 Nina Höijer (S), Region Örebro län
 Oscar Lindster (S), Region Gotland
 Linda Lundin (S), Gnesta kommun
 Ann-Charlotte Munter (S), Flens kommun
 Karolina Myllergård (S), Region Västmanland
 Annette Olsson (M), Region Östergötland
 Mikael Pihlgren (SD), Region Örebro län
 Daniel Portnoff (M), Trosa kommun
 Sara Sjödal (C), Tierps kommun
 Claes Sjökvist (S), Region Östergötland
 Samuel Stephan (SD), Region Stockholm
 Anders Önbäck (S), Nykvarns kommun

Tjänstepersoner

Christian Udin, Region Sörmland, sammankallande
 Anna Anderman, Stockholm Nordost
 Niclas Andersson, Uppsala kommun
 Linda Berntsen, Trafikverket Region Öst
 Bosse Björk, Karlskoga kommun
 Jan Eklund, Swedavia
 Anna-Ida Eriksson, Region Uppsala
 Thomas Byström, Företagarna
 Thomas Fylkehed, Region Sörmland
 Göran Gullbrand, Mälardalstrafik
 Mats Johannesson, Södertälje kommun
 Linus Johnson, Region Östergötland
 Johan Kindén, Östgötatrafiken
 Jakob Klasander, Norrköpings kommun
 Sofia Lindblad, Trafikverket Region Stockholm
 Alva Lundqvist, Region Örebro län
 Daniel Pettersson, Enköpings kommun
 Matthias Pfeil, Mälardalstrafik
 Elenor Sibborn, Region Stockholm
 Carl Silfverhielm, Region Stockholm
 Jonas Sjöholm, Linköpings kommun
 Karin Widén, Västerås stad
 Maria Wikenstål, Huddinge kommun

Temagrupp Godstransporter

Ledamöter

Jan Owe-Larsson (M), Region Östergötland, ordförande
 Christoffer Öqvist (M), Region Sörmland, vice ordförande
 Magnus Andersson (S), Hallsbergs kommun
 Frida Björk (KD), Region Uppsala
 Cecilia Burenby (S), Region Östergötland
 Mattias Claesson (C), Region Sörmland
 Richard Fallqvist (L), Region Västmanland
 Mark Henriksson (M), Region Östergötland
 Katrin Jakobsson (S), Älvkarleby kommun
 Jimmy Jansson (S), Eskilstuna kommun
 Tomas Klockars (M), Lindesbergs kommun
 Magnus Lagergren (KD), Region Örebro län
 Christian Lindefjärd (SD), Haninge kommun
 Rolf Lindell (S), Region Stockholm
 Eleonore Lundkvist (M), Västerås stad
 Jenny Lundström (MP), Region Uppsala
 Eva Nypelius (C), Region Gotland
 Mikael Peterson (S), Kungsörs kommun
 Charlotte Prennfors (M), Vingåkers kommun
 Anna Sehlin (V), Region Stockholm
 Fabian Sjöberg (M), Östhammars kommun
 Reidar Svedahl (L), Norrköpings kommun
 Marcus Svinhufvud (M), Nynäshamns kommun
 Andreas Unger (M), Region Gotland
 Lars-Göran Zetterlund (C), Hällefors kommun

Tjänstepersoner

Simon Jäderberg, Region Örebro län, sammankallande
 Maja-Malin Ekelöf, Region Gotland
 Isa Eriksson, Nynäshamns kommun
 Olof Evers Holm, Region Stockholm
 Henning Grauers, Sjöfartsverket
 Martina Hellgren, Region Dalarna
 Fredrik Högberg, Sjöfartsverket
 Erik Johansson, Region Västmanland
 Thor-Björn Käck, Handelskammaren Mälardalen
 Magnus Larsson, Hallsbergs kommun
 Anna Larsson, Norrköpings kommun
 Daniel Lund, Region Uppsala
 Christian Mineur, Trafikverket Region Öst
 Helene Olofsson, Södertörns kommunerna
 Claes Sörman, Eskilstuna logistik
 Josefin Årevall, Region Stockholm
 Otto Åstrand, Trafikverket Region Stockholm

Temagrupp Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft

Ledamöter

Andreas Svahn (S), Region Örebro län, ordförande
Cecilia Linder (M), Region Uppsala, vice ordförande
Hugo Andersson (C), Region Östergötland
Cecilia Askerskär Philipsson (M), Region Örebro län
Meit Fohlin (S), Region Gotland
Urban Granström (S), Nyköpings kommun
Joakim Gustafsson (SD), Region Östergötland
Gustav Hemming (C), Region Stockholm
Karl Henriksson (KD), Huddinge kommun
Olov Holst (M), Sigtuna kommun
Kemal Hosó (S), Örebro kommun
Jacob Högfeldt (M), Strängnäs kommun
Mathias Lindow (L), Region Stockholm
Mariette Nicander (M), Region Gotland
Erik Pelling (S), Uppsala kommun
Janeth Persson (SD), Region Västmanland
Helena Proos (S), Region Uppsala
Annsofi Ramevik (S), Region Östergötland
Johan Skog (M), Vallentuna kommun
Eva Ullberg (S), Järfälla kommun
Elisabeth Unell (M), Västerås stad
Kenneth Östberg (S), Region Västmanland

Tjänstepersoner

Siv Living, Region Västmanland, sammankallande
Anna Anderman, Arlandaregionen
Oskar Axelsson, Handelskammaren Mälardalen
Heléne Bermell, Trafikverket Region Öst
Torben Buzas Eliasson, Nyköpings kommun
Tomas Stavbom, Stockholms Handelskammare
Sanna Edling, Västerås stad
Fredrik Elgh, Swedavia
Per Elvingson, Örebro kommun
Emma Hammarbäck, Region Uppsala
Tove Holmström, Linköpings kommun
Ola Kahlström, Uppsala kommun
Jenny Kihlberg, Trafikverket Region Stockholm
Micaela Nordin, Region Sörmland
David Stenergard, Stockholms Handelskammare
Karin Wallin, Region Örebro län
Anders Wilandson, Region Stockholm

En Bättre Sits Direktörsgrupp

Anton Västberg, Region Stockholm
Jens Plambeck, Region Stockholm
Kenneth Hagström, Region Sörmland
Karin Svingby, Region Uppsala
Arne Andersson, Region Västmanland
Simon Bölling, Region Västmanland
Petter Arneback, Region Örebro län
Johan Ljung, Region Örebro län
Richard Widén, Region Östergötland
Stefan Persson, Region Gotland

En Bättre Sits Lilla tjänstepersonsgrupp

Vahid Fararos, Region Stockholm
Carl Silfverhielm, Region Stockholm
Daniel Lund, Region Uppsala
Anna-Ida Eriksson, Region Uppsala
Siv Living, Region Västmanland
Simon Jäderberg, Region Örebro län
Alva Lundqvist, Region Örebro län
Christian Udin, Region Sörmland
Micaela Nordin, Region Sörmland
Linus Johnson, Region Östergötland
Maja-Malin Ekelöf, Region Gotland
Göran Gullbrand, Mälardalstrafik
Matthias Pfeil, Mälardalstrafik
Anna Nyberg, Mälardalstrafik

Mälardalsrådets kansli

Maria Nimvik Stern, Mälardalsrådet
Aviva Blomquist, Mälardalsrådet
Johan Hjelm, Mälardalsrådet

Bilaga 2 Framtidsbild Stockholm-Mälardalen 2050

För oss i Stockholm-Mälardalen är det attraktivt och enkelt att bo, leva och verka. Tillgång till service och rekreation skapar livskvalitet, både för den som bor i staden och på landsbygden. Det är lätt att ta sig till arbete, utbildning och fritidsaktiviteter. Som invånare är vi trygga med att resan är hållbar och att regionens transportinfrastruktur kontinuerligt utvecklas för att möta framtidens utmaningar.

Transporterna i regionen är klimatneutrala och resurseffektiva. Med kollektivtrafik kan vi smidigt, pålitligt och punktligt nå alla delar av Stockholm-Mälardalen. Biljettsystemet är gemensamt för alla resor. Godstransporter – från logistikterminaler och containerhantering till paketleveranser hem till regionens invånare – är robusta, oavsett trafikslag.

I Stockholm-Mälardalen har vi goda förutsättningar att få jobb och driva företag. Arbetsgivare i alla delar av regionen har lätt att hitta kompetens. Arbetsmarknaden kännetecknas av närhet till utbildning, hållbar tillväxt, mångfald, jämställdhet, tolerans och kreativitet. Utbildningssystemet erbjuder invånarna goda möjligheter till omställning och livslångt lärande.

För boende och företag i Stockholm-Mälardalen känns världen nära. Den internationella tillgängligheten för person- och godstransporter är hög. Regionen i sin tur uppfattas som öppen mot omvärlden och drar aktivt lärdom av andra regioners kunskap och erfarenheter. Samtidigt är regionen känd för att ligga i framkant vad gäller hållbar omställning.

I Stockholm Mälardalen är samarbete mellan kommuner, regioner, företag, organisationer, civilsamhället, universitet och högskolor nyckeln till framgång. Samarbetet är väl utvecklat och sker med hög tillit och stor respekt för olikheter, vilket ger goda förutsättningar för nya lösningar och gemensamt ansvarstagande för regionens attraktivitet och hållbara utveckling.

Antagen vid Mälardalsrådets Rådsmöte den 16 december 2022.

Källförteckning

- avstandmellan.com och SJ:s reseplanerare (2024)
- European Commission (2023): TENtec Map Finder Chart for European Transport Corridors
- European Commission (2024): Fit for 55: Delivering on the proposals. Webb (hämtad 2024-02-27)
- Fossilfritt Sverige (2018): Färdplan för fossilfri konkurrenskraft: Flygbranschen
- Johan Klaesson och Lars Pettersson (2024): Regionlyftet. Transportinfrastrukturens betydelse för regioners tillväxt
- Mälardalsrådet (2018): Storregional godsstrategi för Stockholm-Mälarenregionen. Delrapport om mål, nuläge och utmaningar
- Mälardalsrådet (2020): Bristen på samhällsbyggare i infrastruktursektorn. Vilka samhällsekonomiska värden går Stockholm-Mälarenregionen minste om?
- Mälardalsrådet (2020): Framtidens resor. Storregional systemanalys för Stockholm-Mälarenregionen
- Mälardalsrådet (2020): Storregional godsstrategi för Stockholm-Mälarenregionen. Strategier och åtgärder
- Mälardalsrådet (2022): Samhällsbyggarnas arbetsmarknad i Stockholm-Mälarenregionen
- Mälardalsrådet (2023): Stockholm-Mälarenregionen 2023 – nuläge och trender
- Mälardalsrådet (2023): Stockholm-Mälarenregionens internationella samband
- Mälardalsrådet (2024): Stockholm-Mälarenregionens godstransporter. Ställningstaganden från En Bättre Sits temagrupp
- Mälardalsrådet (2024): Stockholm-Mälarenregionens internationella tillgänglighet och konkurrenskraft. Ställningstaganden från En Bättre Sits temagrupp
- Mälardalsrådet (2024): Storregional kollektivtrafik i Stockholm-Mälarenregionen. Ställningstaganden från En Bättre Sits temagrupp
- Nationella emissionsdatabasen (2024)
- Naturvårdsverket (2024): Klimatet och transporter. Webb (hämtad 2024-03-12)
- Naturvårdsverket (2024): Sveriges klimatmål och klimatpolitiska ramverk. Webb (hämtad 2024-02-27)
- Oslo-Sthlm 2.55 (2017): Oslo-Stockholm Nyttotransport 2040
- QS Quacquarelli Symonds (2024): QS World Ranking of Universities
- Region Gotland (2022): Gotlands länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033
- Region Stockholm (2018): RUF5 2050. Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen
- Region Stockholm (2022): Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022-2033
- Region Sörmland (2022): Länsplan för regional transportinfrastruktur för Södermanland län 2022-2033
- Region Uppsala (2022): Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2022-2033
- Region Västmanland (2022): Länsplan för regional transportinfrastruktur i Västmanlands län 2022-2033
- Region Örebro län (2022): Länsplan för regional transportinfrastruktur i Örebro län 2022-2033
- Region Östergötland (2022): Länsplan för regional transportinfrastruktur för Östergötlands län 2022-2033
- Regionerna i östra Mellansverige (2018): ÖMS 2050
- Regionerna i Östra Mellansverige (2019): På väg mot en mer integrerad bostads-, utbildnings- och arbetsmarknad i östra Mellansverige – Nodstädernas roller, stadsutveckling och funktionella samband
- Regionerna i östra Mellansverige (2023): Framskrivningar av befolkning och sysselsättning i östra Mellansverige
- RISE (2024): Elflyg i Sverige – här befinner sig utvecklingen. Webb (hämtad 2024-05-07)
- SCB Statistikdatabasen (2024)
- Stockholms Handelskammare (2023): Stockholm – Capital of Finance
- Stockholms handelskammare (2017): Kampen om kajerna. En rapport om sjöfarten i Stockholm
- Stockholms handelskammare (2024): Föreseningar mellan Stockholm och Uppsala
- Svenska kollektivtrafik (2024): Kollektivtrafikbarometern, årsrapport 2023
- Swedavia (2017): Miljörapport Stockholm Arlanda Airport
- Swedavia (2023): Resvaneundersökning
- Swedavia Flygstatistik (2024)
- Trafikanalys (2021): Varuflydesundersökningen
- Trafikverket (2015): Regionala systemanalyser - en vägledning
- Trafikverket (2017): Åtgärdsvalsstudie Stockholm-Oslo
- Trafikverket (2018): Rapport Analys av kapacitet för väg- och spårinfrastruktur som ansluter till Arlanda – Underlag till Arlandarådets kansli
- Trafikverket (2020): Underlagsrapport till Nattågstrafik till Europa. Marknad och ekonomi för nattåg till kontinenten
- Trafikverket (2022): Handbok för trafikstrategiskt arbete -Tillgänglighet i ett hållbart samhälle
- Trafikverket (2022): Trender i transportsystemet. Trafikverkets omvärldsanalys 2022
- Trafikverket (2024): Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen. För perioden 2026–2037
- Trafikverket (2024): Prognos för godstransporter 2045. Trafikverkets basprognoser 2024
- WSP (2019): Tid är pengar. En samhällsekonomisk analys av kostnader för föreseningar inom kollektivtrafiken
- WSP (2021): Ökat distansarbete – så påverkas svenska städer och kommuner