



# Centre for Transport Studies

STOCKHOLM

## Möjligheter och utmaningar i Stockholmstrafiken

Per Kågeson



## Långsiktiga förutsättningar

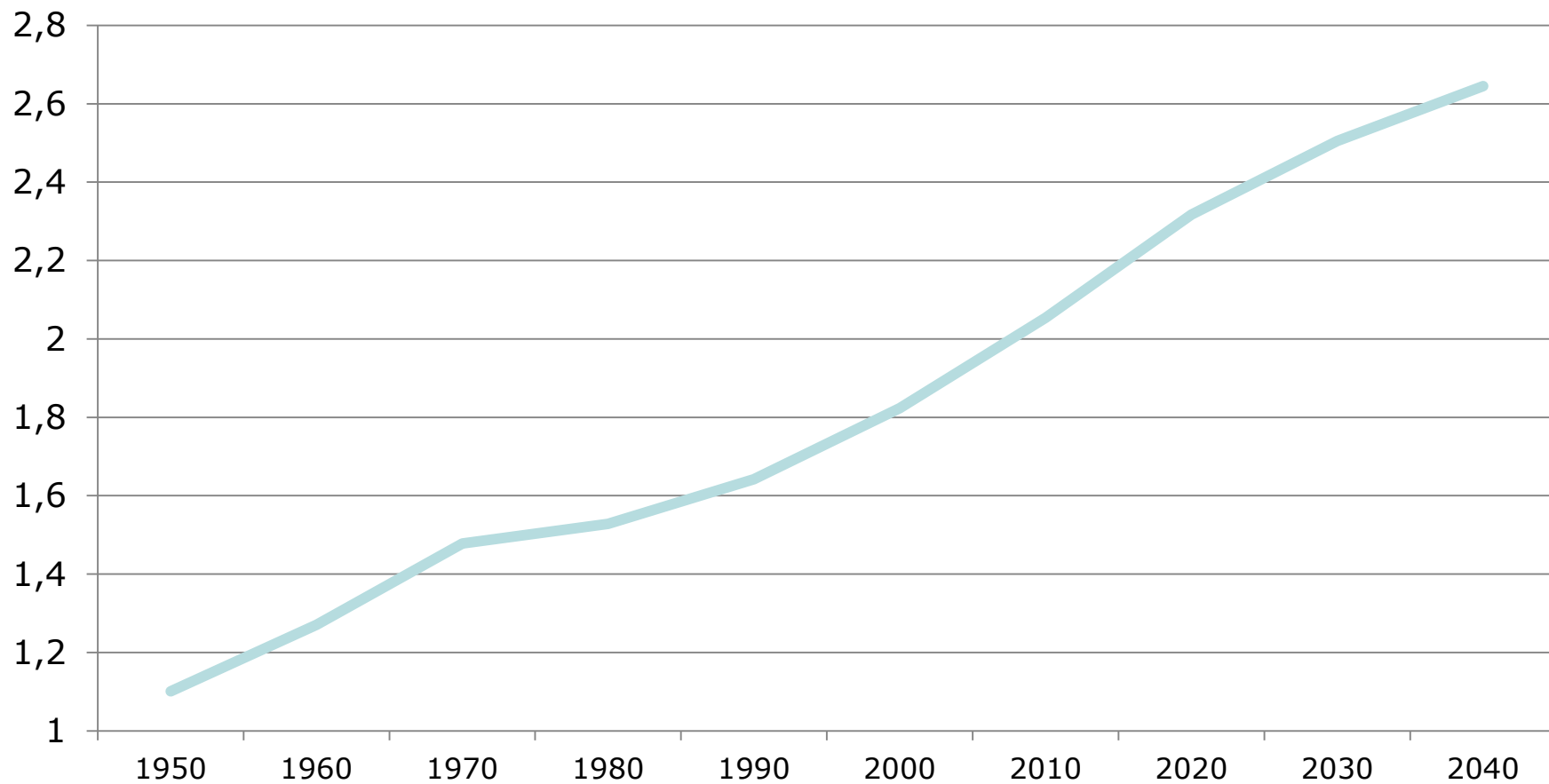
1. Befolkningstillväxt
2. Bebyggelsestruktur
3. Pendlingsmönster
4. Fordonsinnehav
5. Kapacitetsbehov
6. Åtgärder som dämpar behovet av nyinvesteringar

## RUFS 2010

1. Underskattar befolkningstillväxten
2. Inga regionala stadscentra ännu i sikte
3. Samma infrastruktursatsningar som togs upp i RUFS 2001
4. Tillämpar inte fyrstegsprincipen

**Resultat:** Monocentrisk region med ökad trängsel

# Stockholms läns befolkningstillväxt



## Befolkningstillväxten drivs av invandring

Snitt 2008-2010	Antal	Procent
Födelseöverskott	13 271	38
Nettoinvandring från andra län	5 384	15
Nettoinvandring från utlandet	16 361	47
Summa	35 016	100

## Består den höga nettoinvandringen?

Sverige hade 2008 per miljon invånare den näst högst andelen utomeuropeiska invandrare i Europa

Stockholms län tar emot nästan hälften av alla invandrare

28 % av länets invånare har utländsk bakgrund (2010)

Med 3 miljoner invånare år 2040 kommer ca 37% att ha utländsk bakgrund

Bör vi räkna med 4-5 miljoner invånare år 2100?

# Alternativa bebyggelsestrukturer

1. Regionala stadscentra förbundna av kapacitetsstark kollektivtrafik
2. Central förtätning
3. Urban sprawl
4. Bandstad runt Mälaren

# Klimatfrågans betydelse

Förtätning av centrala Stockholm har både för- och nackdelar från klimatsynpunkt

Regionala stadscentra har stora fördelar

Bandstaden bra om man kan förena lokal cykling med inomregionala tågresor (men alla jobbar inte vid Sthlm C)



# Tillämpa fyrstegsprincipen

- Dämpa efterfrågan
- Underlätta jobb på nära håll – bidra till att göra familjepusslet lättare – se över skolpolitiken
- Utnyttja kollektivkörfälten optimalt
- Prissätt rätt
- Trängselavgifter på Essingeleden inom några få år
- Parkeringspolitik och förmånsbeskattning
- Kollektivtrafiktaxorna

## Förverkliga regionala stadscentra

- Tät stadsbebyggelse med bostäder, arbetsplatser, service, attraktioner och parker
- Ska präglas av ”promenadstadens ” kvaliteter (RUFS)
- Förutsätter djärva prioriteringar och beslut om rivning av befintlig bebyggelse samt besked om var de nya stationerna ska ligga

## Regiontåg, pendeltåg och t-bana

Om länets befolkning ökar med 50% till 2040 kommer man inte långt med spårvagnar

Pendeltågen behöver kompletteras med snabba regiontåg (RUFS) som bara stannar på en del stationer

Tunnelbanan måste snabbt byggas ut till viktiga tillväxtområden (främst Solna-Sundbyberg och Nacka-Värmdö)

# Förbifart Stockholm nästan utan kollektivtrafik

- Sex körfält, ca 20 km, i huvudsak i tunnel
- Bara några få procent förbifartstrafik
- Förbinder flera regionala tillväxtcentra
- ca 170 000 resenärer per dygn
- Men bara 10-12 000 med buss
- Max 7% kollektivtrafikresenärer



# Goda tvärförbindelser nödvändiga

BRT i ett yttre band

Kanske tunnelbana (snarare än spårväg) i ett inre

## Satsa mer än halvhjärtat på cykel

Cykelbanorna tar plats och konkurrerar om utrymme

Satsningen per invånare är mångdubbelt större i Köpenhamn, Amsterdam mfl städer

Parkeringsbehoven behöver lösas

Kanske cykel från pendeltåget till arbetsplatsen?

Beredskap för elcyklar, inklusive trehjulingar

## Rimliga antaganden avseende 2040?

- Befolkningen växer med 50%
- Fordonsinnehavet per 1 000 invånare ökar måttligt
- Resemönstren förändras obetydligt
- Halva ökningen kan hanteras på befintliga vägar och spår (kräver dock många fler fordon)
- Spår- och huvudvägskapaciteten måste i så fall öka med 25% på 30 år



## Bussar och båtar

- En betydande del av kollektivtrafikarbetet i regionen måste utföras med bussar
  - Låga infrastrukturkostnader
  - Möjligt med snabb expansion
  - Hög kapacitet med BRT
- Båttrafik kan komplettera
  - Låg infrastrukturkostnad och korta ledtider

## Hur klara behoven?

- Skatteintäkterna ökar men troligen inte tillräckligt snabbt – landstingsskatten kan behöva höjas
- Inget utrymme för sänkta kollektivtrafiktaxor
- Nödvändigt att staten bistår – halva invandringen sker till Stockholms län
- Nödvändigt med kommunal medfinansiering



Tack för  
uppmärksamheten!

Per Kågeson

[kageson@kth.se](mailto:kageson@kth.se)