



# Arlanda-Märsta

En analys av sambanden  
mellan markanvändning och  
trafik på regional nivå

---



TRAFIKVERKET



Region Stockholm

**Medverkande arbetsgrupp:**

Emma Tönnerfors, regionledningskontoret, Region Stockholm

Jenny Carlsson Widell, regionledningskontoret, Region Stockholm

Ola Karlsson, trafikförvaltningen, Region Stockholm

Erik Almlöf, trafikförvaltningen, Region Stockholm

Ioannis Ntriankos, Trafikverket

Anna Modin, Trafikverket

**Referensgrupp:**

Åsa Aalto, Sigtuna kommun

Ingela Frank, Sigtuna kommun

Petter Forssell, Sigtuna kommun

Publicerad 2023-10-02

KRN 2023-0074

# Innehållsförteckning

<b>Sammanfattning</b>	<b>4</b>
<b>1 Inledning</b>	<b>6</b>
Bakgrund	6
Syfte och mål	8
Mål för ett transporteffektivt samhälle	9
<b>2 Metodik och utgångspunkter för analysen</b>	<b>11</b>
Stegvist utforskande	11
Steg 1-Analys av basutvecklingen i geografin runt Arlanda-Märsta	11
Steg 2-Formulering och analys av alternativa markanvändningsscenarier	12
Steg 3-Formulering och analys av olika åtgärds paket	13
Avgränsning av analysen	16
<b>3 Analys och resultat</b>	<b>18</b>
Nuläget och basutvecklingen fram till år 2040	18
Effekt av olika markanvändningar	19
Effekt av olika åtgärds paket inom infrastruktur, kollektivtrafik och styrmedel	20
Effekter på vägtrafiken	25
<b>4 Slutsatser</b>	<b>29</b>

# Sammanfattning

Arlanda Märsta är, genom dess närhet till Arlanda flygplats, utpekad som en av åtta regionala stadskärnor i den regionala utvecklingsplanen RUFSS 2050.

Arlanda flygplats och de nationella och regionala kommunikationsstråken som kopplar till flygplatsen är även av stort nationellt och regionalt intresse och har stor betydelse för regionens attraktivitet och tillväxt.

Prognoserna för kärnans utveckling fram till 2040 skiljer sig mycket åt. Sigtuna kommun planerar för en betydligt högre volym av arbetsplatser och bostäder än vad som är antaget i underlagen till RUFSS 2050 och i Trafikverkets basprognos för 2040. Stora delar av arbetsplatserna föreslås i lägen som idag saknar kollektivtrafik.

Det saknas idag tillräcklig kunskap om hur olika utvecklingsinriktningar i kärnan påverkar resandet och tillgängligheten till denna geografi på lång sikt. Inför framtagandet av en ny regional utvecklingsplan har därför WSP Advisory fått i uppdrag att analysera sambanden mellan markanvändning och trafik på regional nivå, med fokus på utvecklingen i den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta. Analysen syftar till att utreda hur olika markanvändningsalternativ i den regionala stadskärnan påverkar resandet och vilken effekt olika åtgärder i väg- och kollektivtrafiksystem samt styrmedel får på resandet till denna geografi. Analysen kommer att vara ett kunskapsunderlag till arbetet med att ta fram en ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen men kommer även att kunna vara ett planeringsunderlag för statlig och kommunal planering.

Arbetet har genomförts i samverkan mellan Trafikverket och Region Stockholm. Sigtuna kommun har deltagit i arbetet som referensgrupp. Aktuell rapport är en sammanfattning av analysresultaten.

I analysen har två alternativa markanvändningar analyserats och jämförts med utvecklingen enligt basprognosen för år 2040. I "Spridd markanvändning" lokaliseras arbetsplatser ungefär i enlighet med översiktsplanen för Sigtuna kommun och i "kollektivtrafiknära markanvändning" lokaliseras arbetsplatser i högre grad i enlighet med strategierna i RUFSS 2050, om att utveckla i kollektivtrafiknära lägen i första hand. Samma volymer av arbetsplatser och bostäder har antagits i de båda alternativen.

Resultaten visar att resandet kommer att öka betydligt med de volymer av arbetsplatser och bostäder som planeras, oavsett hur de lokaliseras. En mer spridd markanvändning innebär emellertid att bilandelen ökar och att framkomligheten i vägsystemet blir sämre än i den kollektivtrafiknära markanvändningen. Fördjupade studier krävs för att närmare kunna beskriva effekter på framkomligheten i vägsystemet. I den kollektivtrafiknära markanvändningen får fler invånare nära till arbetsplatser och service vilket gör att en högre andel kommer att kunna gå och cykla i sin vardag och att bilandelen minskar.

Sammanfattningsvis visar resultaten att det är svårt att nå målen om att öka andelen resor med gång, cykel och kollektivtrafik, framför allt med den spridda markanvändningen. Inte heller med de kombinationer av kraftfulla åtgärder som prövats i denna analys, vilka i dagsläget saknar politiska beslut om genomförande och finansiering, bedöms kollektivtrafiken bli tillräckligt konkurrenskraftig gentemot bilen. Den viktigaste förklaringsfaktorn är Arlanda-Märstas perifera läge i regionen och de stora avstånden mellan kärnans olika målpunkter vilka gör att restiden med bil till denna geografi förblir fortsättningsvis mycket kortare än restiden med kollektivtrafik för de flesta resor.

Störst effekt på resande och färdmedelsval har införandet av höga styrmedel genom höjda parkeringsavgifter och avskaffad stationsavgift på Arlanda Central. Samtidigt innebär höga parkeringsavgifter att det blir mindre attraktivt att resa till den regionala stadskärnan och att tillgängligheten till denna begränsas. Förutsättningarna att implementera styrmedel har inte beaktats i studien. Åtgärder som avser styrmedel bedöms vara komplicerade att genomföra av flera skäl och de är även beroende av ett intresse hos berörda aktörer att genomföra dem.

- Regionala stadskärnan är mer tillgänglig med bil idag och beräknas vara så även i framtiden även med kraftiga åtgärder och höga styrmedel.
- Båda markanvändningsscenarierna genererar ett fördubblat resande till denna geografi, jämfört med idag.
- Den kollektivtrafiknära markanvändningsscenariot ger högre andel kollektivtrafik, gång- och cykelresor jämfört med det spridda scenariot, oavsett infrastrukturpaket.
- Det realistiska åtgärdspaketet, med utökad busstrafik och låga styrmedel, är det åtgärdspaket som ger störst effekt på resandet med förbättrad framkomlighet på E4 och ökad andel resor med kollektivtrafik. De kombinationer av kraftfulla åtgärder som prövats, vilka i dagsläget saknar politiska beslut om genomförande och finansiering, har en begränsad påverkan på resandet till den regionala stadskärnan.
- Höga styrmedel får stor effekt och ungefär samma effekt oavsett vilka åtgärder i infrastruktur och kollektivtrafik som vidtas i kombination med styrmedel.
- Samtliga analyserade scenerier, inklusive basutvecklingen, kommer medföra trängsel och hastighetssänkningar på E4:an.
- Ökad markanvändning ger ytterligare försämrad framkomlighet på E4, även när vägen är förstärkt med fler körfält. Framkomligheten behöver studeras på en mer detaljerad nivå för att förstå omfattningen.

# 1 Inledning

## Bakgrund

### Den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta i RUFSS 2050

Att utveckla en mer flerkärnig stockholmsregion med regionala stadskärnor har, sedan 2001, varit en av Region Stockholms grundläggande rumsliga strategier för en hållbar utveckling av Stockholmsregionen. Arlanda-Märsta är utpekad som en av stockholmsregionens åtta regionala stadskärnor och pekades ut i RUFSS 2010 genom dess närhet till Arlanda flygplats och den höga tillgänglighet som genereras i närheten av flygplatsen.

Enligt den regionala utvecklingsplanen, RUFSS 2050, ska de regionala stadskärnorna avlasta den centrala regionkärnan utan att regionens bebyggelsestruktur glesas ut. De regionala stadskärnorna ligger alla vid knutpunkter i kollektivtrafiksystemet och är nationella och regionala målpunkter genom sina lägen, funktioner och höga regionala tillgänglighet. Enligt RUFSS 2050 ska utvecklingen i de regionala stadskärnorna utnyttja den höga tillgängligheten och närheten till kollektivtrafik för att attrahera nya arbetsplatser, bostäder och service. Att förtäta i de mest kollektivtrafiknära lägena ska bidra till att fler får nära till arbetsplatser, service och kollektivtrafik och att fler ges möjlighet att gå, cykla och åka kollektivt i sin vardag. Att utveckla en mer flerkärnig region syftar på så vis till att bidra till en mer hållbar och resilient region och till en ökad balans mellan regionens olika delar.

Arlanda-Märsta skiljer sig åt från övriga regionala stadskärnor genom dess närhet till Arlanda flygplats och genom dess stora geografiska omfattning. Flygplatsen är motorn i kärnans utveckling, samtidigt innebär närheten till flygplatsen olika hänsynstaganden och restriktioner gällande kärnans markanvändning och gällande möjligheterna att utveckla kärnan i enlighet med intentionerna i RUFSS 2050. Arlanda flygplats och kommunikationsstråken till flygplatsen är även av stort nationellt och regionalt intresse och bidrar till tillgängligheten till Arlanda flygplats vilken har stor betydelse för regionens samlade konkurrens- och attraktionskraft. Kommunikationsstråken har även stor betydelse för den nationella trafiken i stråket Stockholm- Uppsala- Gävle. En utveckling av den regionala stadskärnan behöver därför ske med hänsyn till flygplatsens funktion och till tillgängligheten i de nationella kommunikationsstråken, på kort och på lång sikt.

### Arlanda-Märsta i Sigtuna kommuns översiktsplan

I den nya översiktsplanen för Sigtuna kommun speglas kommunens önskan att åstadkomma en utveckling i kärnan genom en möjlig expansion med upp till ca 50 000 nya arbetsplatser. Huvuddelen av tillkommande arbetsplatser planeras i södra delen av kärnan, i lägen som idag saknar kollektivtrafikförsörjning. För att kollektivtrafikförsörja planerade arbetsplatser föreslås i översiktsplanen en

utbyggnad av kollektivtrafik, bland annat en ny station på Arlandabanan och en förlängning av Roslagsbanan med två nya stationer samt en utbyggd väginfrastruktur. För dessa förslag saknas finansiering i dagsläget. Läs mer om Sigtunas översiktsplan [här!](#)

## Prognoserna för kärnans utveckling skiljer sig åt

Det finns stora skillnader mellan de nationella, regionala och lokala prognoserna för kärnans utveckling ur ett 2040/ 2050-perspektiv. I underlaget för RUFSS 2050, och i Trafikverkets basprognos för år 2040, antas att utvecklingen i kärnan framför allt sker runt de två kollektivtrafiknoderna Märsta station och Arlanda Central. Viss utveckling antas även i stråket öster om E4, inom Arlandastad, men antaganden om antalet arbetsplatser skiljer sig åt jämfört med kommunens prognoser. Totalt innehåller Sigtunas prognos för 2040 cirka 20 000–25 000 fler arbetsplatser jämfört med basprognosen för 2040 och jämfört med RUFSS 2050.

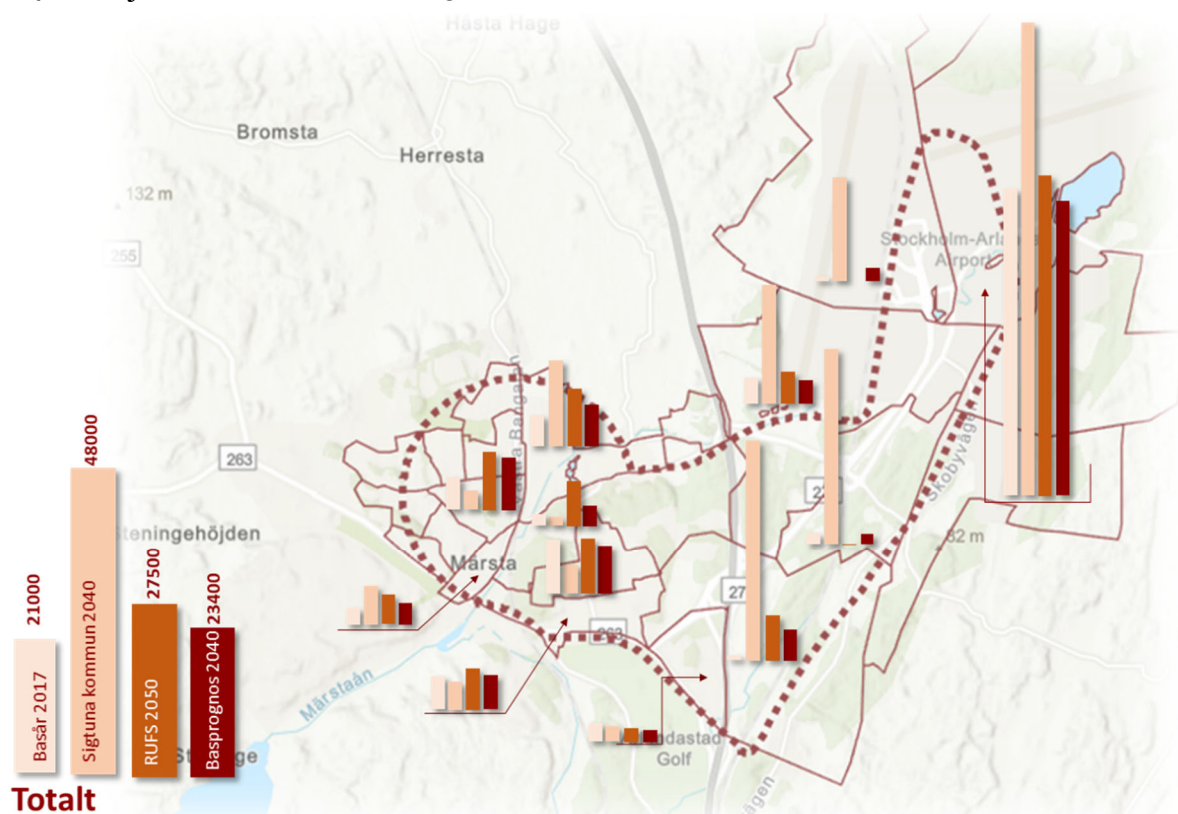


Bild: Prognoser för antal arbetsplatser inom kärnan på lång sikt och hur de skiljer sig åt

## Kunskapsunderlag till ny regional utvecklingsplan

Det har saknats tillräcklig kunskap om hur olika utvecklingsscenarier i kärnan påverkar det övergripande transportsystemet och tillgängligheten till Arlanda-Märsta samt vilka effekter föreslagna åtgärder i väg- och kollektivtrafiksystemet får för resandet till denna geografi.

Region Stockholm har fått i uppdrag att påbörja arbete med att ta fram en ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen. Inom ramen för framtagandet av en ny regional utvecklingsplan har Region Stockholm, tillsammans med Trafikverket, identifierat ett behov av att öka kunskapen kring de frågeställningar som finns, kopplat till den planerade utvecklingen av den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta, i en fördjupad analys. Med tanke på komplexiteten i frågeställningarna har analysen bedrivits på ett aktörsgemensamt plan där både den lokala- regionala- och nationella nivån har varit representerade genom Sigtuna kommun, Region Stockholm och Trafikverket.

## Syfte och mål

### Syfte

Syftet med analysen har varit att studera hur olika utvecklingsscenarier och markanvändningar i denna geografi påverkar transportarbetet och tillgängligheten till Arlanda-Märsta samt vilken effekt föreslagna åtgärder i kollektivtrafik- och vägsystem samt styrmedel får för resandet. Analysen ska svara på följande frågor:

- Hur ser resandet ut i denna geografi fram till 2040 enligt en prognostiserad basutveckling?
- Vilken effekt får olika markanvändningar inom den regionala stadskärnan på resandet jämfört med basutvecklingen?
- Vilken effekt får olika åtgärder kopplat till väg- och kollektivtrafiksystem samt styrmedel på resandet?

### Mål

Målsättningen är att analysen och det aktörsgemensamma arbetet ska ge ökad kunskap och samsyn om sambanden mellan markanvändning och trafik på en regional nivå och fungera som ett relevant underlag till arbetet med att ta fram en ny regional utvecklingsplan. Resultatet förväntas kunna ge en mer nyanserad bild av förutsättningarna att utveckla kärnan och förväntas kunna ge stöd till att formulera förhållningssätt för kärnans utveckling. Analysresultaten kan även vara av värde för statlig och kommunal planering och i dialogen med kärnans olika aktörer.

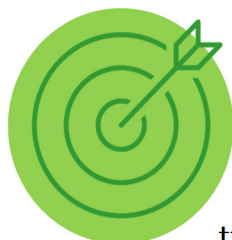
### Organisation

Analysen har utförts av WSP Advisory på uppdrag av Region Stockholm och Trafikverket. Arbetet har bedrivits gemensamt av Region Stockholm (regionledningskontoret och trafikförvaltningen) och Trafikverket. Sigtuna kommun har ingått i en referensgrupp. För arbetet har det funnits en styrgrupp och en operativ arbetsgrupp. Båda grupperna har varit bemannade med representanter från respektive aktör.



# Mål för ett transporteffektivt samhälle

## Nationella mål



För samtliga åtgärder inom transportområdet krävs att avstamp tas i de nationella transportpolitiska målen som Sveriges regering och riksdag antagit. Transportsystemet ska även bidra till att de nationella miljö kvalitetsmålen uppfylls och Trafikverket har ett ansvar för att arbeta för att miljö kvalitetsmålen nås. Det övergripande nationella transportpolitiska målet har som fokus på att ”säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”<sup>1</sup>. Under detta övergripande mål finns ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Funktionsmålet kretsar kring aspekten tillgänglighet till resor och transporter där transportsystemets utformning, funktion och användning ska verka för att ge alla en grundläggande tillgänglighet. Hänsynsmålet kretsar kring aspekterna säkerhet, miljö och hälsa där transportsystemet ska utformas så att ingen dödas eller skadas allvarligt i systemet<sup>2</sup>.

Inom arbetet med åtgärdsvalsstudie för E4 Häggvik – Arlanda, har ett antal mål för åtgärder i denna sträcka formulerats, läs mer [här!](#) Dessa samt kompletterande mål utifrån Trafikverkets framkomlighetsprogram (läs mer [här!](#)) är Trafikverkets mål för denna studie och presenteras nedan:

- Värna om en god funktion och framkomlighet för genomgående trafik på E4:n och till Arlanda flygplats.
- Förutsägbara restider för persontrafik i stråket med alla trafikslag och för godstrafik.
- Minskad sårbarhet i stråket för trafiksäkerhet, miljö och hälsa.
- Förbättrade förutsättningar för kollektivtrafik, gång- och cykelresor/transporter i stråket nationellt, regionalt och lokalt.
- Resor/transporter med lokal funktion ska tillgodoses utanför det primära vägnätet

## Regionala mål

Enligt visionen i den regionala utvecklingsplanen RUFSS 2050, ska Stockholmsregionen utvecklas till Europas mest attraktiva storstadsregion år

<sup>1</sup> Regeringens proposition 2008/09:93, Mål för framtidens resor och transporter.

<sup>2</sup> Målformuleringarna och preciseringarna är hämtade från propositionen (2008/09:93), Mål för framtidens resor och transporter. Hänsynsmålets lydelse samt den sista preciseringen av hänsynsmålet justerades i samband med att budgetpropositionen (2012/13:1) antogs av riksdagen. Justeringen gjordes som en anpassning till de förändrade begreppen inom målstrukturen för miljöpolitiken

2050. Denna vision ska uppnås med stöd av ett antal olika mål och delmål om att bland annat öka bostadsbyggandet, styra mot ett mer transporteffektivt samhälle och att utveckla en mer flerkärnig region med klimat- och resurseffektiva regionala stadskärnor, där Arlanda Märsta är en kärna. Mer konkret ska regionen sträva mot att ny bebyggelse ska tillkomma i regionens mest tillgängliga lägen, att kollektivtrafiken ska vara konkurrenskraftigt mot bilen och att marknadsandelen för kollektivtrafik, gång och cykel ska öka.

## Lokala mål

I översiktsplanen för Sigtuna kommun beskrivs övergripande hur Sigtuna ska utvecklas för att främja en hållbar samhällsutveckling genom tre utvecklingsinriktningar; mångsidig blandstad och levande landsbygd, attraktiva och klimatsmarta trafiksystem och robusta och gröna miljöer.

Kortfattat innebär utvecklingsinriktningarna att kommunens planering ska stödja en utveckling där andelen resande med kollektivtrafik, gång och cykel ökar i syfte att minska transporterens påverkan på miljön och klimatet. Kommunen ska skapa förutsättningar för hållbara resvanor och ett minskat behov av att resa genom att planera för en funktionsblandad och tät stad i kollektivtrafikhöga lägen med hög tillgänglighet, befintlig infrastruktur och offentlig och kommersiell service. I översiktsplanen identifieras ett behov av utbyggd kollektivtrafik genom en ny pendeltågsstation på Arlandabanan samt förlängning av Roslagsbanan till Arlanda Central.

# 2 Metodik och utgångspunkter för analysen

## Stegvist utforskande

Analysarbetet har bedrivits genom ett stegvist utforskande i tre steg:

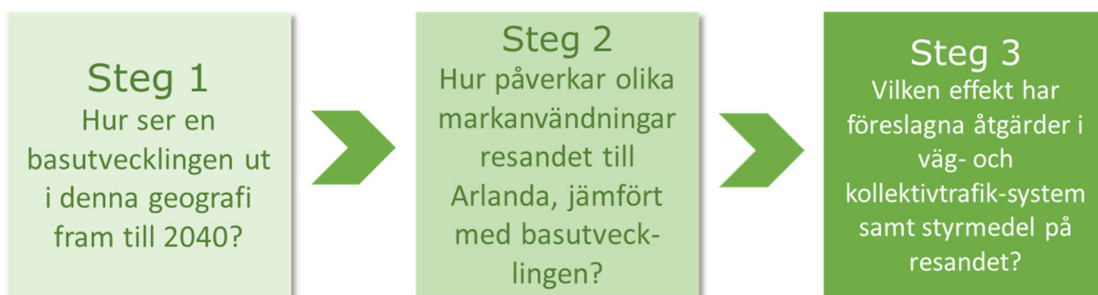


Bild: Schematisk bild över hur analysen bedrivits stegvis

## Steg 1-Analys av basutvecklingen i geografien runt Arlanda-Märsta

I steg ett analyseras hur en förväntad ”basutveckling” i Arlanda-Märsta ser ut. Basutvecklingen fungerar som ett jämförelsealternativ som utfallet i övriga scenarier kan relatera till.



Bild: Schematisk bild över var arbetsplatser lokaliseras i en basutveckling 2040

Basutvecklingen utgår från Trafikverkets basprognos för transport- och resandemönster år 2040. Prognosen baseras bland annat på beslutad infrastruktur samt på prognoser för hur befolkning, markanvändning, ekonomisk utveckling och bränslekostnader förväntas utvecklas fram till 2040. Markanvändningen i basutvecklingen utgår från SCB:s prognoser för dag- och nattbefolkning medan fördelningen av dessa har genomförts med beaktande av Sverige-förhandlingen och RUF5 2050. [Här](#) kan ni läsa mer!

I basutvecklingen för Arlanda Märsta bedöms antalet arbetsplatser öka från dagens 21 000 arbetsplatser till 23 400 till år 2040, en ökning med 12%. Antalet invånare i kärnan bedöms öka från 12 800 till 14 800 invånare till år 2040, en ökning med 16%. Utvecklingen av arbetsplatser sker framför allt i närheten av de två stationslägena. Viss utveckling av arbetsplatser antas även inom Arlandastad, men här skiljer sig antalet arbetsplatser från kommunens prognoser. Med anledning av de restriktioner som finns kopplat till flygplatsen antas bostadsutvecklingen i huvudsak ske kring Märsta station.

## Steg 2-Formulering och analys av alternativa markanvändningsscenarier

I steg två analyseras hur resandet till Arlanda-Märsta och i de regionala och nationella stråken påverkas av olika markanvändningar i den regionala stadskärnan, jämfört med idag och jämfört med basutvecklingen till 2040. Två alternativa markanvändningsscenarier har formulerats och analyserats i relation till basutvecklingen; Spridd markanvändning inom kärnan och kollektivtrafikhäna markanvändning inom kärnan.



*Bild: Schematisk bild över de olika markanvändningsscenarierna och var arbetsplatserna lokaliseras i de båda scenarierna. Bostäder lokaliseras på samma sätt i båda alternativen, i anslutning runt Märsta station. Spridd markanvändning till vänster och kollektivtrafikhäna markanvändning till höger.*

### Spridd markanvändning inom den regionala stadskärnan(S)

Scenario S-med en mer spridd markanvändning bygger på Sigtuna kommuns prognoser för bostads- och arbetsplatsutveckling fram till år 2040 och speglar i grova drag kommunens planering gällande lokaliseringen av dessa inom kärnan. Huvuddelen av tillkommande arbetsplatser lokaliseras i stråket öster om E4 och samtliga bostäder lokaliseras i närheten av Märsta station. Antalet

boende och arbetsplatser i de alternativa markanvändningsscenarierna är betydligt högre än i basutvecklingen för kärnan. Scenariot innebär att antalet arbetsplatser ökar med över 100 % och att antalet boende ökar med ca 60% jämfört med basutvecklingen år 2040.

## Kollektivtrafiknära markanvändning inom den regionala stadskärnan (K)

Det kollektivtrafiknära markanvändningsscenariot omfattar samma volymer av arbetsplatser och befolkning som det spridda markanvändningsscenariot. Skillnaden mellan alternativen ligger i lokaliseringen av tillkommande arbetsplatser inom kärnan. I det kollektivtrafiknära scenariot antas tillkommande arbetsplatser lokaliseras i närheten av de två stationslägena Märsta station och Arlanda central, dvs enligt förhållningssätten i RUFSS 2050 för de regionala stadskärnorna. Syftet med alternativets utformning är bland annat att jämföra det spridda scenariot med en markanvändning enligt lokaliseringsprinciperna i RUFSS 2050 och att testa de riktlinjer och rumsliga ställningstaganden som finns i RUFSS 2050 inför framtagandet av en ny regional utvecklingsplan.

## Steg 3-Formulering och analys av olika åtgärdspaket

I steg tre utreds vilken effekt olika åtgärder i infrastruktur, kollektivtrafik och styrmedel har på resandet till Arlanda-Märsta. Fem olika åtgärdspaket har formulerats, utöver basprognosens åtgärder, och analyserats med de olika markanvändningsscenarierna. Den spridda markanvändningen har analyserats tillsammans med samtliga åtgärdspaket medan det kollektivtrafiknära endast har analyserats tillsammans med basprognosens åtgärder och det realistiska åtgärdspaketet. Motivet för detta är att de ”kraftfulla” och ”visionära” paketen innehåller sådana åtgärder som föreslås i kommunens översiktsplan och som i högre grad riktar sig till en rumslig utveckling enligt det spridda scenariot.

### BP- Basprognosens åtgärder fram till 2040



Basprognosens åtgärdspaket utgör ett jämförelsealternativ som övriga analyserade scenarier kan relatera till. I basprognosens åtgärdspaket ingår politiskt beslutade åtgärder som planeras att genomföras till år 2040. Åtgärderna kan exempelvis vara beslutade inom ramen för Nationell plan, Länsplan eller Stockholms- och Sverigeförhandlingen. Exempel på åtgärder är tunnelbaneutbyggnaden i Stockholmsregionen, Tvärspårväg Syd och Tvärspårvägens Kistagren, Förbifart Stockholm.

## RL- Realistiskt åtgärds paket med låga styrmedel



Det så kallade realistiska åtgärds paketet omfattar sådana åtgärder i kollektivtrafik- och vägsystemet som bedömts som rimliga att genomföra för att försörja en utveckling i den regionala stadskärnan fram till år 2040. I paketet ingår bland annat utökad busstrafik och nya busslinjer inom- och till den regionala stadskärnan samt utökad tågtrafik till Arlanda Central. I paketet ingår även sådana åtgärder som redan är studerade och analyserade och som föreslagits som objekt i nationell plan men som inte kommit med, till exempel Märsta station och utökad kapacitet på E4. I kombination med ovanstående åtgärder har styrmedel adderats i form av parkeringsavgifter i området runt Märsta, Arlanda och Arlandastad.

## RL- Realistiskt åtgärds paket med höga styrmedel



Det realistiska paketet med höga styrmedel innehåller samma åtgärder i infrastruktur och trafikering som det realistiska paketet med låga styrmedel. Det som skiljer paketen åt är nivån på styrmedlen. I det höga styrmedels paketet ingår fördubblade parkeringsavgifter inom kärnan och en avskaffad stationsavgift på Arlanda Central.

Det är värt att notera att höga styrmedel enligt ovan är förenat med en rad osäkerheter kopplat till ett genomförande. Att avskaffa stationsavgiften på Arlanda Central är juridiskt utmanande<sup>3</sup> och att införa höga parkeringsavgifter inom kärnan har stora utmaningar kopplat till markägande, attraktivitet och rådighet och är beroende av ett intresse hos berörda aktörer att införa parkeringsavgifter.

---

<sup>3</sup> Frågan om staten kan avstå sin rätt till royalty från A-Train till förmån för att minska stationsavgiften på Arlanda Central har tidigare bedömts som en form av subvention och kan vara otillåtet statsstöd. Trafikverket har vidare tidigare konstaterat att det inte finns några garantier för att det skulle bli en lägre prissättning på ett snabbflygtåg om det befintliga avtalet med A-Train inte fanns. Skälet är att den trafik som i första hand ska erbjudas ska ske på kommersiella grunder då det går kommersiell kollektivtrafik till flygplatsen och resor till flygplats inte är att anse som ett offentligt åtagande. Offentlig påverkan på en öppen och konkurrensutsatt marknad med kollektivtrafik måste prövas mot kollektivtrafiklagen och statsstödsreglerna. Det inte är säkert att en eventuell samhällsekonomisk vinst är större än den ersättning som skulle behöva utgå till A-train vid sänkt biljettpris och slopad stationsavgift.



## KL- Kraftfullt åtgärds paket med låga styrmedel



Det kraftfulla paketet omfattar samtliga åtgärder som ingår i det realistiska paketet, därutöver ingår flera åtgärder som finns med i Region Stockholms kollektivtrafikplan för år 2050. I paketet ingår bland annat en förlängning av Roslagsbanan med två nya stationer inom den regionala stadskärnan, nya stombusslinjer och utökad tågtrafik till Märsta station samt en utbyggnad av Måby trafikplats. Åtgärderna är delvis kreativa och det saknas finansiering och beslut om genomförande. I kombination med ovanstående åtgärder har styrmedel studerats i form av låga parkeringsavgifter i området runt Märsta, Arlanda och Arlandastad.

## VL- Visionärt åtgärds paket med låga styrmedel



Det visionära paketet omfattar samtliga åtgärder som finns i det kraftfulla och realistiska paketet, därutöver ingår en ny station på Arlandabanan. Syftet med det visionära paketet är att kunna studera effekten av en ny station på Arlandabanan isolerat från övriga åtgärder i kollektivtrafik- och vägsystemet. Paketet omnämns som visionärt eftersom Arlandabanan ägs av en extern aktör; A-train, en ny station på Arlandabanan är därmed en åtgärd som de ingående aktörerna saknar rådighet över. Åtgärden saknar även finansiering och beslut om genomförande. I kombination med ovanstående åtgärder har styrmedel införts i form av låga parkeringsavgifter i området runt Märsta, Arlanda och Arlandastad.

## Visionärt paket med höga styrmedel (VH)



Det visionära paketet med höga styrmedel omfattar samma höga ambition beträffande åtgärder i infrastruktur och kollektivtrafik som det visionära paketet med låga styrmedel. Det som skiljer paketen åt är nivån på styrmedlen. I det höga styrmedelspaketet ingår fördubblade parkeringsavgifter inom kärnan och en avskaffad stationsavgift på Arlandabanan.

Att införa höga styrmedel enligt ovan är förenat med en rad utmaningar. Att avskaffa stationsavgiften på Arlanda Central är juridiskt komplext och är kopplat till stora kostnader som saknar finansiering i dagsläget. Att införa höga parkeringsavgifter inom kärnan är förenat med stora utmaningar kopplat till markägande, attraktivitet och rådighet och är beroende av ett intresse hos berörda aktörer att införa parkeringsavgifter.

# Avgränsning av analysen

## Flygresenärer



Utvecklingen av Arlanda flygplats och flygresenärernas resor fram till år 2040 är prognosticerade i en annan modell men ingår i det totala antalet resor i denna analys. Enligt prognosen beräknas antalet flygresor till Arlanda flygplats öka med 57% från nuläget (2017) till prognosåret 2040. Av alla resor till den regionala kärnan görs cirka en tredjedel av flygresenärer och cirka 67% av dessa genomförs med kollektivtrafik.

Analysen har inte modellerat hur antalet flygresenärer och deras färdmedelsval till Arlanda flygplats förändras till följd av olika markanvändningar eller åtgärdspaket. Utvecklingen av flygresenärernas resor till Arlanda flygplats är därmed densamma i samtliga scenarios för år 2040. Bakgrunden till avgränsningen är att syftet med analysen har varit att isolera frågan hur olika markanvändningar och åtgärder kopplat till markanvändningen påverkar resandet till denna geografi. Vill du läsa mer om framtagande av flygprognosen kan du läsa [här!](#)

## Yrkestrafik



Yrkestrafik finns representerat i modellen i form av personbilstrafik och lastbilstrafik som bidrar till trängseln i vägnätet, vilket kan påverka restider för biltrafiken. Antaganden om yrkestrafikens flöden är samma i alla framtida scenarios i denna analys. En betydlig utökning av verksamheter i den regionala stadskärnan skulle däremot kunna innebära att yrkestrafiken påverkar tillgängligheten till Arlanda negativt i högre utsträckning än vad som är antaget i analysen.

Prognostisering av personbilstrafik från basåret (2017) till prognosåret (2040) baseras på bruttoregionalprodukten (BRP) och beskrivs mer omfattande [här](#), prognostisering av lastbilstrafik baseras på Trafikverkets godstransportmodell, Samgods, läs mer [här!](#)

## Kostnader för åtgärder och samhällsekonomi



Åtgärderna som har analyserats i studien har utformats i syfte att ge ökad kunskap om vad olika typer och kombinationer av åtgärder kan ge för effekt på resandet i den regionala kärnan. Svårigheter att implementera och genomföra åtgärderna har inte beaktats i studien. Åtgärderna som avser styrmedel är svåra att genomföra av flera skäl och de är även beroende av ett intresse hos berörda aktörer att genomföra dem.



I ett 2040-perspektiv finns många finansierade åtgärder planerade vilka kommer att tillföra betydande kapacitet i transportsystemet i Stockholms län. Däremot finns det begränsat utrymme för ytterligare åtgärder och åtgärderna som testas i denna studie kräver omfattande investeringar. Det får också noteras att i alla scenarier, utom basutvecklingen, finns en utökad trafikering på både spårbunden kollektivtrafik och busstrafik. Den trafikeringen förutsätter olika åtgärder i infrastruktur och teknisk försörjning för att kunna realiseras. Deras genomförbarhet och kostnad har inte utretts i denna studie. I uppdraget har inte heller ingått att utreda samhällsekonomisk effektivitet av åtgärderna då det inte varit syftet med denna analys.

# 3 Analys och resultat

## Nuläget och basutvecklingen fram till år 2040

I nuläget (2017) genomförs, enligt analysmodellen, drygt hälften av alla resor till och från den regionala stadskärnan med bil, en tredjedel av alla resor genomförs med kollektivtrafik och cirka 13 procent med gång och cykel. När dessa andelar jämförs med resvaneundersökningen för hela Stockholmsregionen från 2019, syns att resandet till Arlanda-Märsta utgörs av en högre andel bilresor och att andelen som går och cyklar är betydligt lägre än snittet för regionen medan kollektivtrafikandelen är ungefär den samma. Bilandelen är generellt högre i regionens yttre delar och betydligt lägre i de centrala delarna av regionen. Kärnans perifera läge i regionen och stora avstånd mellan kärnans olika målpunkter är en förklaring till att andelen gång och cykeltrafikanter är låg.

I basutvecklingen fram till år 2040 bedöms antalet resor till- från- respektive inom den regionala stadskärnan att öka med 33 procent fram till år 2040. Hur folk reser till kärnan år 2040 skiljer sig inte mycket åt jämfört med nuläget. Kollektivtrafikandelen bedöms öka något fram till 2040 medan bilandelen bedöms minska något, givet basutvecklingens förutsättningar.

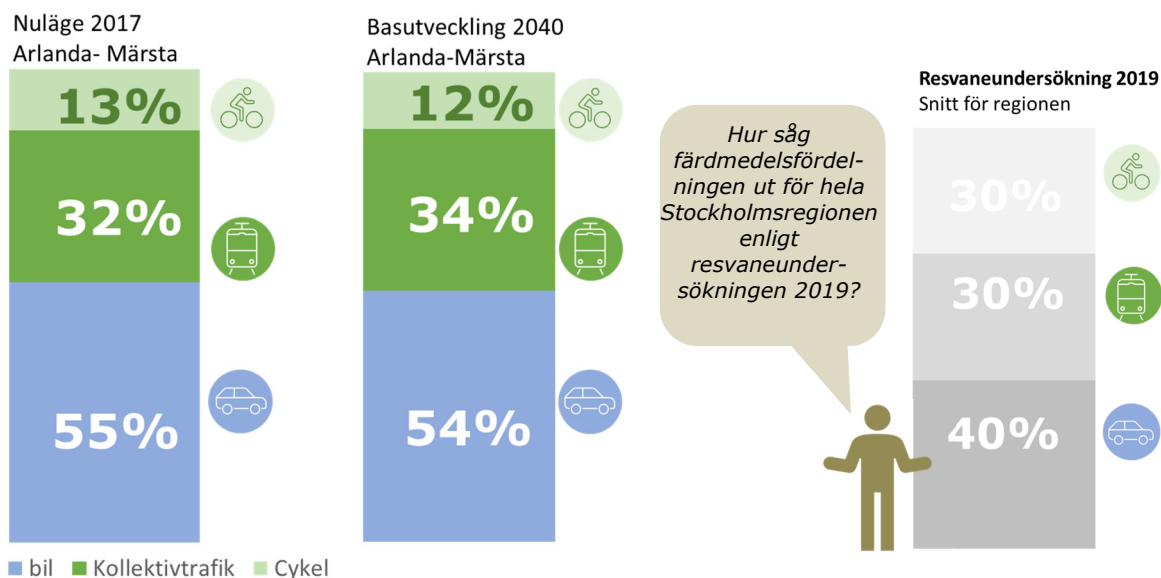


Bild Tv: Färdmedelsfördelning för resor till, från och inom Arlanda-Märsta i nuläget respektive år 2040 enligt basutvecklingen

Bild T.h.: Färdmedelsfördelningen för hela Stockholmsregionen 2019, enligt resvaneundersökning, RVU 2019

# Effekt av olika markanvändningar

Hur förändras resandet fram till år 2040 vid olika markanvändningar?



Bild: Förändring av antalet resor vid olika markanvändningar

De analyserade markanvändningsscenarierna medför en betydande ökning av resandet till och från kärnan fram till 2040. I båda scenarierna ökar antalet resor med cirka 50 % jämfört med basutvecklingen till år 2040 och med cirka 100% jämfört med nuläget (2017). Skillnaderna mellan scenarierna är små. Den spridda markanvändningen genererar något fler resor (2% fler) än den kollektivtrafknära markanvändningen.

När det gäller färdmedelsfördelningen syns större skillnader mellan de båda markanvändningsscenarierna. I den kollektivtrafknära markanvändningen lokaliseras fler arbetsplatser inom gång- och

cykelavstånd för många boende, främst i Märsta. Detta gör att andelen som går och cyklar ökar och att andelen som åker bil minskar i jämförelse med både nuläget och basutvecklingen. Även vid den spridda markanvändningen ökar andelen gång och cykelresor, däremot ökar andelen bilresor vid denna markanvändning till 57%, vilket är en stor skillnad jämfört med det kollektivtrafknära scenariot. Bilandelen vid den spridda markanvändningen är högre än både nuläge (52%) och basutveckling (54%) och kan förklaras av att stora delar av arbetsplatserna ligger i lägen som saknar kollektivtrafik.

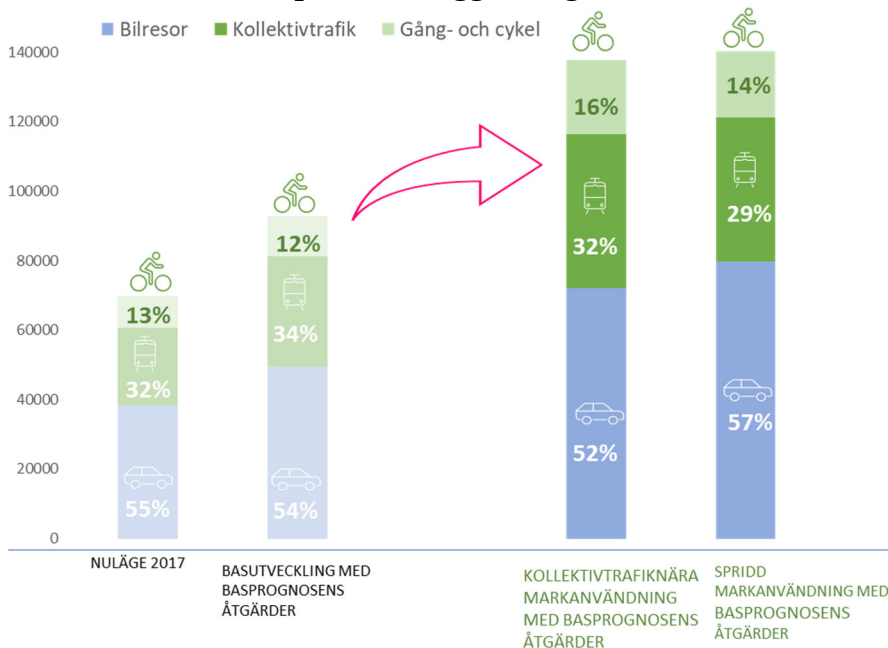


Bild: Förändring av resande och färdmedelsval vid olika markanvändningar

# Effekt av olika åtgärdspaket inom infrastruktur, kollektivtrafik och styrmedel

Vilken effekt får åtgärderna i det realistiska paketet på resandet i de olika markanvändningsscenarierna?

Det realistiska åtgärdspaketet innebär att tillgängligheten med kollektivtrafik till kärnan förbättras genom exempelvis utökad busstrafik inom- och till den regionala stadskärnan och utökad tågtrafik till Arlanda Central. För biltrafik ökar tillgängligheten genom fler körfält på E4 samtidigt innebär de låga styrmedlen en extra körkostnad vilket minskar tillgängligheten med bil. Åtgärderna ger två effekter; 1) något lägre antal resor totalt och 2) förändrad färdmedelsfördelning.

Analysen visar att det realistiska åtgärdspaketet med låga styrmedel får stor effekt på färdmedelsvalet till kärnan. I det kollektivtrafiknära markanvändningsscenariet medför det realistiska paketet att andelen som går, cyklar och reser kollektivt ökar och att andelen bilresor minskar med fem procentenheter. Även i det spridda markanvändningsscenariet ger det realistiska paketet en större andel gång, cykel och kollektivtrafikresor och andelen bilresor minskar med sex procentenheter.

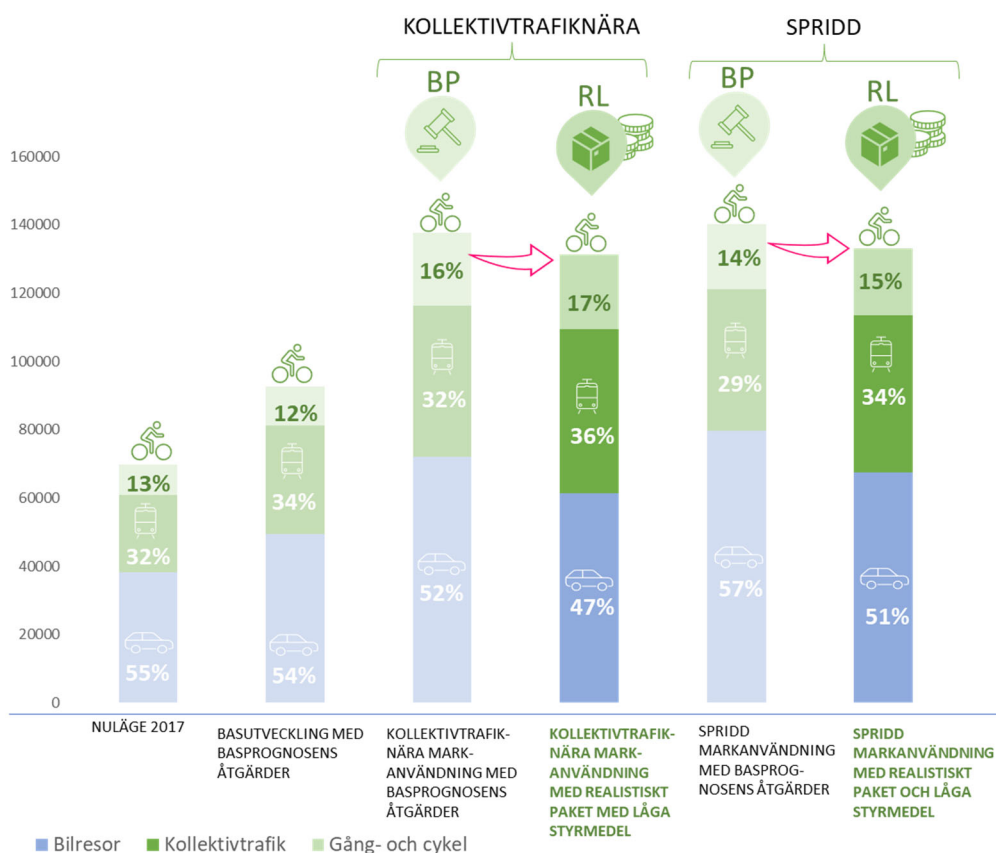


Bild: Det realistiska paketets effekt på resandet i de olika markanvändningarna

## Vilken effekt får åtgärderna i det kraftfulla och visionära paketet med låga styrmedel på resandet i det spridda scenariot?

Nedanstående resultat omfattar endast det spridda markanvändningsscenarioet. Åtgärdspaketet som analyserats nedan riktar sig framför allt mot en rumslig utveckling i enlighet med det spridda markanvändningsscenarioet och flera av åtgärderna föreslås i Sigtunas översiktsplan.

När mer omfattande infrastrukturinvesteringar, så som utbyggnad av Roslagsbanan och ny station på Arlandabanan, inkluderas till det spridda markanvändningsscenarioet får det en relativt liten effekt på det totala resandet till den regionala stadskärnan, jämfört med effekten av enbart det realistiska paketet. Trots omfattande åtgärder i kollektivtrafiksystem och trafikeringsförändras andelen kollektivtrafikresor endast marginellt från 34% med realistiskt paket, till 35% med kraftfullt paket och till 36% med visionärt paket. Andelen bilresor minskar i motsvarande storlek. Dessa åtgärdspaket får emellertid större effekt lokalt i kärnans olika geografier, se vidare under avsnitt om ”vilken effekt får olika åtgärdspaket lokalt i Arlandastad”.

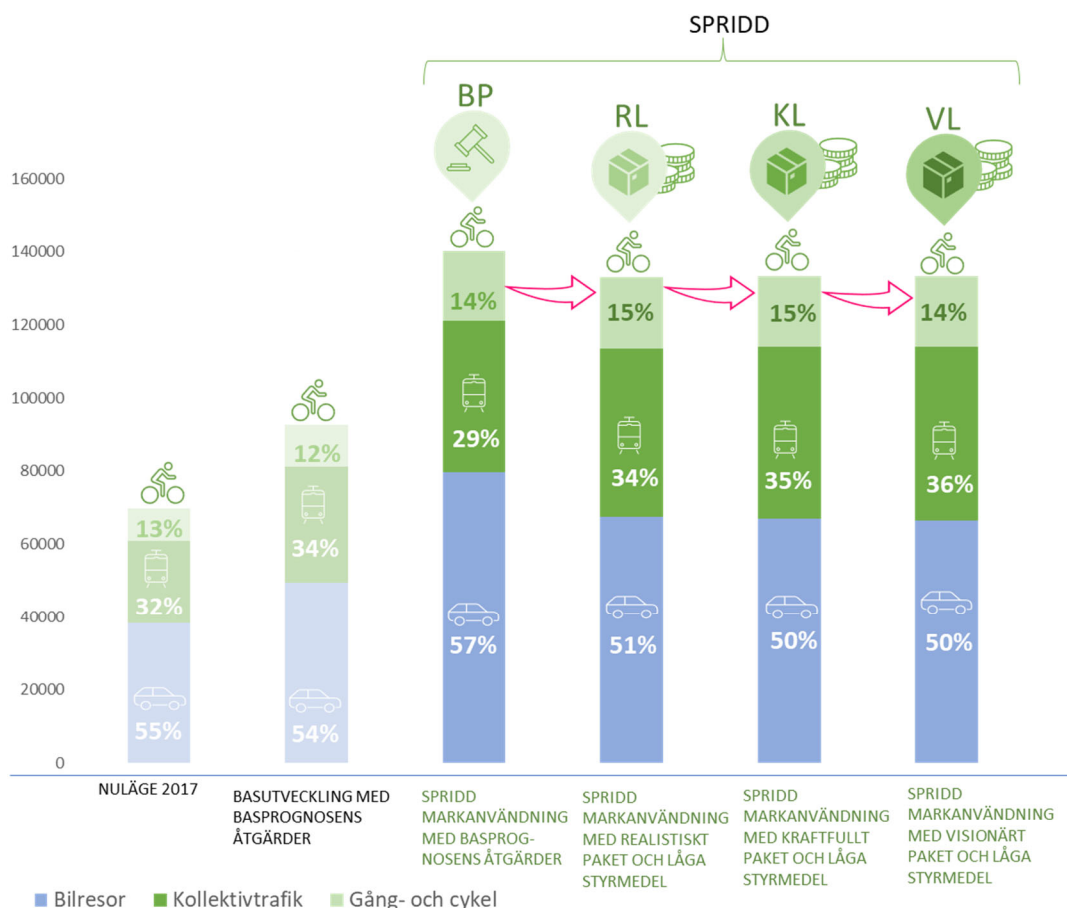


Bild: Förändring i resande och färdmedel vid olika åtgärder i infrastruktur och kollektivtrafik

## Vilken effekt får höga styrmedel på resandet i det spridda markanvändningsscenarioet?

Om höga styrmedel införs, i form av dubbelt så höga parkeringsavgifter i förhållande till avgifterna i de låga styrmedelspaketen, samt avskaffad stationsavgift på Arlandabanan, blir kostnaderna för bilresor högre och kostnaderna för att åka kollektivt till Arlanda Central blir lägre. Höga parkeringsavgifter innebär samtidigt att tillgängligheten med bil till kärnan begränsas eftersom körkostnaderna ökar. Denna både absoluta och relativa kostnadsförändring ger stor effekt på resandet och återspeglas i modellresultaten nedan.

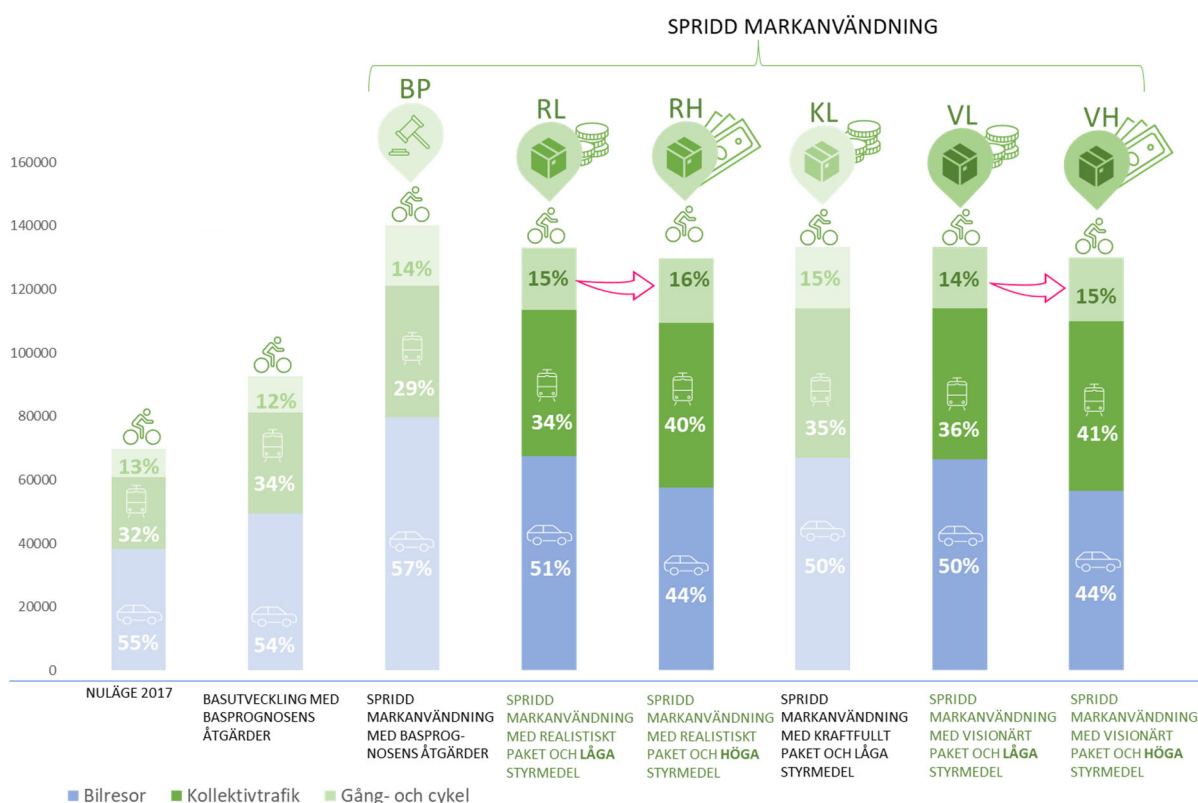


Bild: Förändring i resande och färdmedel vid införande av höga styrmedel bestående av fördubblade parkeringsavgifter och avskaffad stationsavgift på Arlandabanan.

Resultaten visar att höga styrmedel får stor effekt men att det spelar mindre roll vilket infrastrukturpaket som det adderas till. I det realistiska paketet med höga styrmedel ökar andelen som reser med kollektivtrafik med 6 procentenheter till 40 % och andelen bilresenärer minskar med 7 procentenheter till 44 %. Med det visionära paketet med höga styrmedel är andelen kollektivtrafik något högre i utgångsläget (36%) och denna andel ökar med 5 procentenheter till 41%. Andelen bilresor minskar från 50% till 44%. Gång- och cykelandelen ökar marginellt i båda paketen.

Förutsättningarna att inför styrmedel har inte studerats i den här analysen. Ingen av aktörerna som ingår i denna studie har rådighet att införa höga styrmedel. Tidigare erfarenheter visar att det är komplicerat och att det kräver ett intresse hos markägarna att införa parkeringsavgifter.

## Vilken effekt får olika åtgärds paket lokalt i Arlandastad?

I dagsläget är resandet till och från Arlandastad lågt eftersom det inte finns så många arbetsplatser där. Med den spridda markanvändningen ökar resandet kraftigt till denna del av kärnan och utan riktade infrastrukturåtgärder beräknas andelen som reser med bil vara högt och uppgår till 84% år 2040.

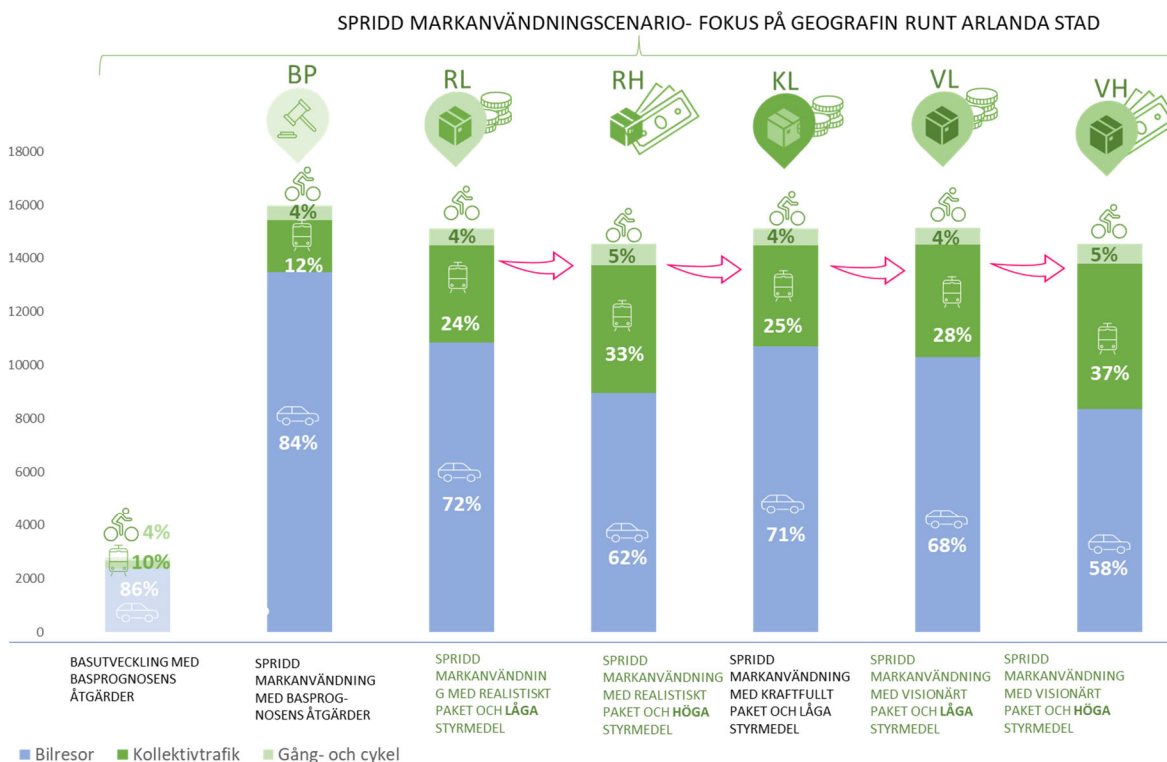


Bild: Förändring i resande och färdmedelsval lokalt i Arlandastad

### Realistiskt åtgärds paket

I det realistiska paketet ingår bland annat utökad busstrafik och nya busslinjer till Arlandastad. Av samtliga studerade åtgärds paket är det dessa åtgärder som bedöms få störst effekt på valet av färdmedel till denna geografi. Andelen kollektivtrafikresenärer bedöms fördubblas till 24% samtidigt som bilandelen minskar i samma storleksordning till 72%. Om man dessutom inför höga styrmedel ökar andelen som reser med kollektivtrafik med ytterligare 9 procentenheter till 33%. Bilresandet kommer emellertid fortsättningsvis vara högt (62%) och andelen som går och cyklar uppgår endast till 5%.

### Kraftfullt och visionärt åtgärds paket

Det kraftfulla åtgärds paketet, där bland annat en förlängning av Roslagsbanan med två nya stationer ingår, får en relativt liten effekt på resandet till arbetsplatserna i Arlandastad. Det visionära åtgärds paketet, med ny station på Arlandabanan, får däremot en större effekt på resandet till denna geografi.



Stationen kommer att öka tillgängligheten med spårburen kollektivtrafik till Arlandastad vilket medför att andelen som reser kollektivt kommer att öka med ytterligare 4 procentenheter till 28%, jämfört med det realistiska paketet. År 2040 beräknas stationen ha ca 2500 påstigande/ dygn, vilket motsvarar en mindre station av Norrvikens storlek. Endast en fjärdedel av antalet påstigande är emellertid nya kollektivtrafikresenärer, tre fjärdedelar av kollektivtrafikresenärerna utgörs av tidigare bussresenärer som övergår från buss till spårburen kollektivtrafik. Om man inför höga styrmedel till det visionära paketet ökar andelen som reser med kollektivtrafik med ytterligare 9 procentenheter och bilandelen minskar med 10 procentenheter ned till 58%.

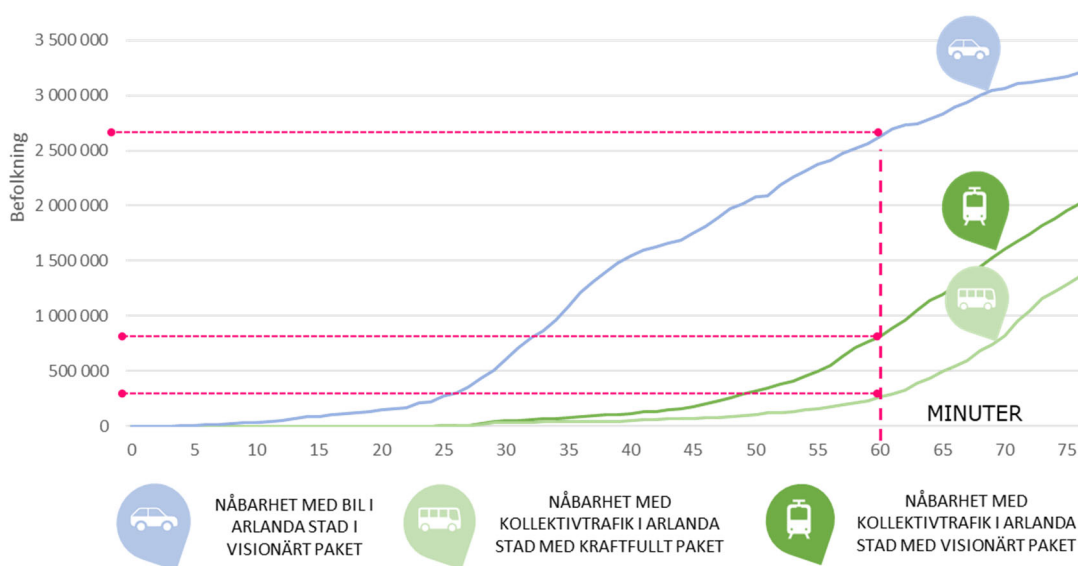


Bild: Nåbarheten med bil och kollektivtrafik i visionärt respektive kraftfullt paket

Antal invånare som når Arlandastad inom olika tidsintervall förbättras vid införande av en ny station på Arlandabanan. I det visionära paketet, med ny station på Arlandabanan, ökar antalet personer som når Arlandastad inom 60 minuter till 800 000 personer, jämfört med det kraftfulla paketet där endast 250 000 personer når Arlandastad inom 60 min.

Trots omfattande åtgärder i kollektivtrafiksystemet är nåbarheten med bil fortsättningsvis betydligt bättre. Det är närmare 2 700 000 människor som når området inom 60 minuter med bil, detta är den viktigaste förklaringsfaktorn till att bilandelen inte minskar trots omfattande kollektivtrafikförbättringar.



## Effekter på vägtrafiken

För att studera effekten på vägtrafiken har en representativ vägsträcka av E4 valts ut. I detta fall har den norrgående sträckan mellan Rosersberg och Märsta studerats under förmiddagens rusningsperiod. Det är emellertid värt att poängtera att utvecklingen i den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta påverkar vägsystemet i ett större omland, inte bara i detta snitt.

Den trafikanalysmodell som används i utredningen (Sampers) beaktar trängsel i vägnätet på en övergripande nivå. Modellen ger en bra indikation på var flaskhalsar uppstår, men underskattar deras omfattning. Detta illustreras i nedanstående figurer som visar förhållandet mellan uppmätta flöden och hastigheter och hur de förhåller sig till de teoretiskt beräknade brytpunkterna för när hastighetssänkningar uppstår. Enligt de teoretiskt beräknade brytpunkterna börjar hastigheterna på vägen att påverkas vid brytpunkt 1 och vid brytpunkt 2 påverkas hastigheten betydligt och köer bildas. Vägens teoretiska kapacitetstak ligger vid brytpunkt 3. Figurerna nedan indikerar emellertid på att kapaciteten aldrig uppnår det teoretiska kapacitetstaket i brytpunkt 3 utan att det verkliga kapacitetstaket i stället nås strax efter brytpunkt 2<sup>4</sup>.

Som nästa steg till denna analys kommer en mer detaljerad studie att göras för att ytterligare utreda hur olika scenarios påverkar vägsystemet. I den studien är det även väsentligt att studera hur framkomligheten på tillfarter och trafikplatser till E4 påverkas av ökade trafikflöden.

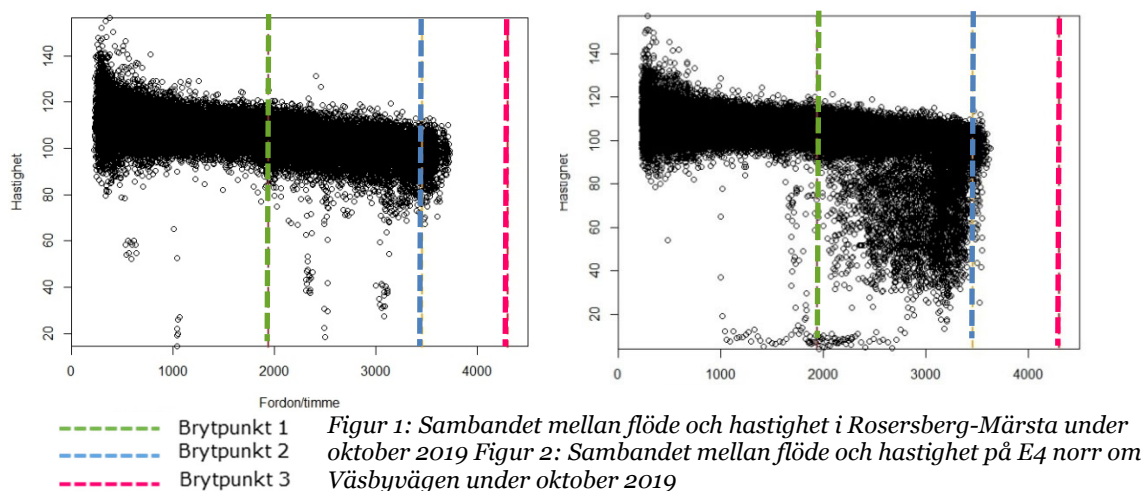


Bild: Förhållandet mellan teoretiskt beräknade brytpunkter för när flödena påverkar hastigheten på E4 jämfört med verkliga, uppmätta flöden och hastigheter.

<sup>4</sup> Mer om hur kapaciteten beräknas i de deterministiska beräkningarna finns i [VTI rapport 890 – Nya restidsfunktioner med korsningsfördröjning](#) och [TRVMB Kapacitet och framkomlighetseffekter - Trafikverkets metodbeskrivning för beräkning av kapacitet och framkomlighetseffekter i vägtrafikanläggningar](#)

## Vad händer med trafikflödena på E4 om markanvändningen ändras?

I basutvecklingens markanvändning beräknas trafiken i aktuellt snitt öka från nästan 3000 fordon/ timme i nuläget till cirka 3800 fordon per timme år 2040. Med den kollektivtrafiknära och spridda markanvändningen ökar trafiken med ytterligare 350–400 fordon/timme jämfört med basutvecklingen. Den kollektivtrafiknära markanvändningen innebär något lägre flöden på denna sträcka än en spridd markanvändning.

Samtliga analyserade markanvändningsscenarier innebär en efterfrågan som är högre än den observerade kapaciteten, vilket betyder att de kommer att medföra trängsel och hastighetssänkningar på E4. Denna situation försämras i de båda alternativa markanvändningsscenarierna jämfört med basutvecklingen till 2040.

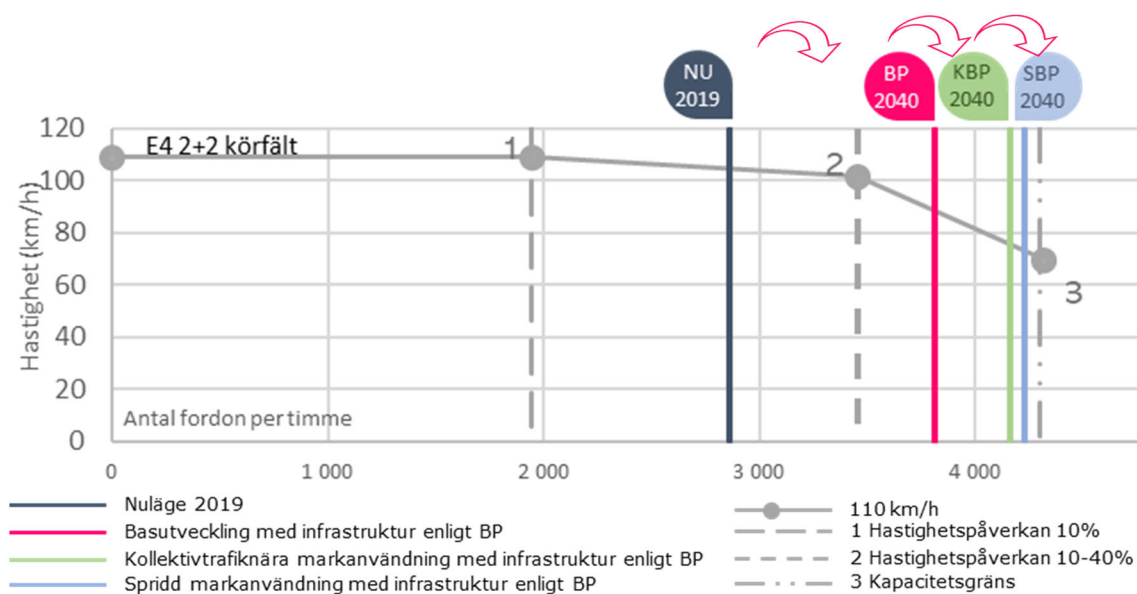


Bild: Påverkan på trafikflöden och hastigheter i studerat snitt, vid olika markanvändningar

## Vad händer med trafiken och trängseln på E4 om olika åtgärds paket införs?

Samtliga analyserade åtgärds paket innehåller en breddning av E4 mellan Häggvik och Arlanda med ytterligare ett körfält i vardera riktningen, därutöver innehåller paketen olika åtgärder i kollektivtrafik, infrastruktur, trafikering och styrmedel. Breddningen på E4 är tidigare utredd i "Kapacitetsförstärkande åtgärder kopplade till Förbifart Stockholm" (TRV 2020/73998) och har bedömts vara en samhällsekonomisk lönsam åtgärd som kan åtgärda de framkomlighetsbrister som är identifierade i basprognosen.

Med utökade antal körfält på E4 ökar vägens kapacitet avsevärt. Gränsen för att nå brytpunkt 2, vilken ligger nära den nivå där vägens verkliga kapacitetstak har observerats, höjs från 3400-3500 fordon/ timme med nuvarande utformning, till cirka 4700-4800 fordon/timme. När kapaciteten på vägen höjs ökar antalet fordon på vägen, både i det kollektivtrafiknära och i den spridda markanvändningen. Det indikerar på att det i prognosen fanns en större efterfrågan att åka bil innan vägen byggdes ut men att många valde ett annat ruttval, destination eller färd sätt på grund av trängsel i vägsystemet.

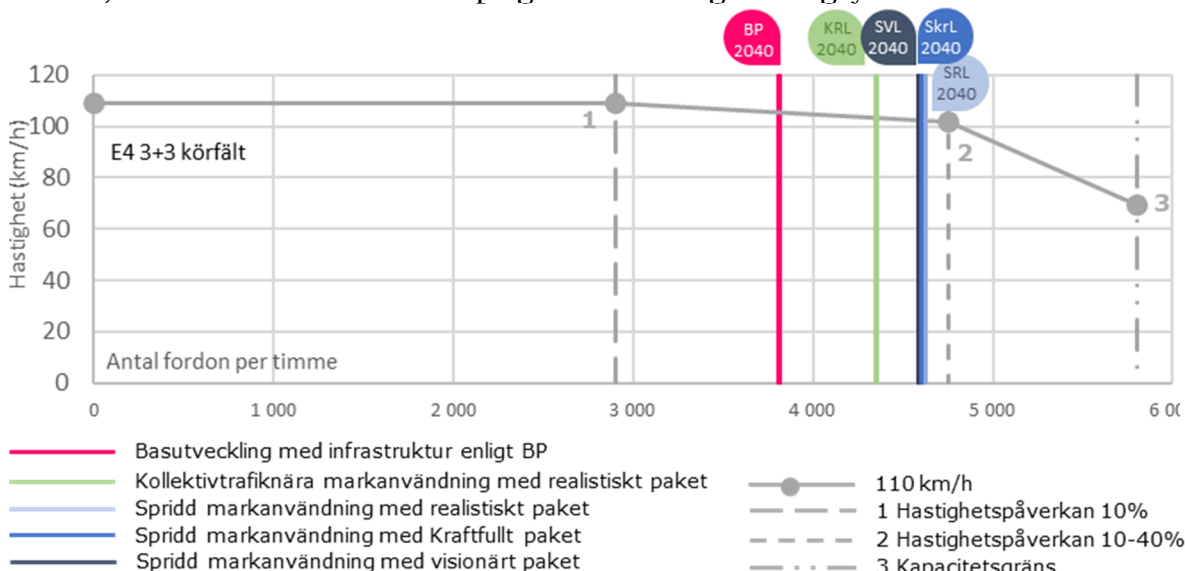


Bild: Påverkan på trafikflöden och hastigheter i studerat snitt vid olika åtgärds paket i kollektivtrafik och infrastruktur

Jämfört med basutvecklingen blir det en tydlig skillnad mellan den kollektivtrafiknära och den spridda markanvändningen när vägen förstärks med ytterligare körfält. Den spridda markanvändningen medför ett högre antal fordon på vägen (4600 fordon/timme) jämfört med det kollektivtrafiknära (4300 fordon/timme) oavsett vilket åtgärds paket som studeras och antalet fordon ökar procentuellt mer i det spridda scenariot när kapaciteten ökar och det blir mer attraktivt att köra bil. I samtliga scenarios med spridd markanvändning ligger trafikflödet nära brytpunkt 2, vilken är nära det observerade kapacitetstaket, enligt figur 1 och 2 på sidan 25.

## Vad händer med trafiken och trängseln på E4 om höga styrmedel införs?

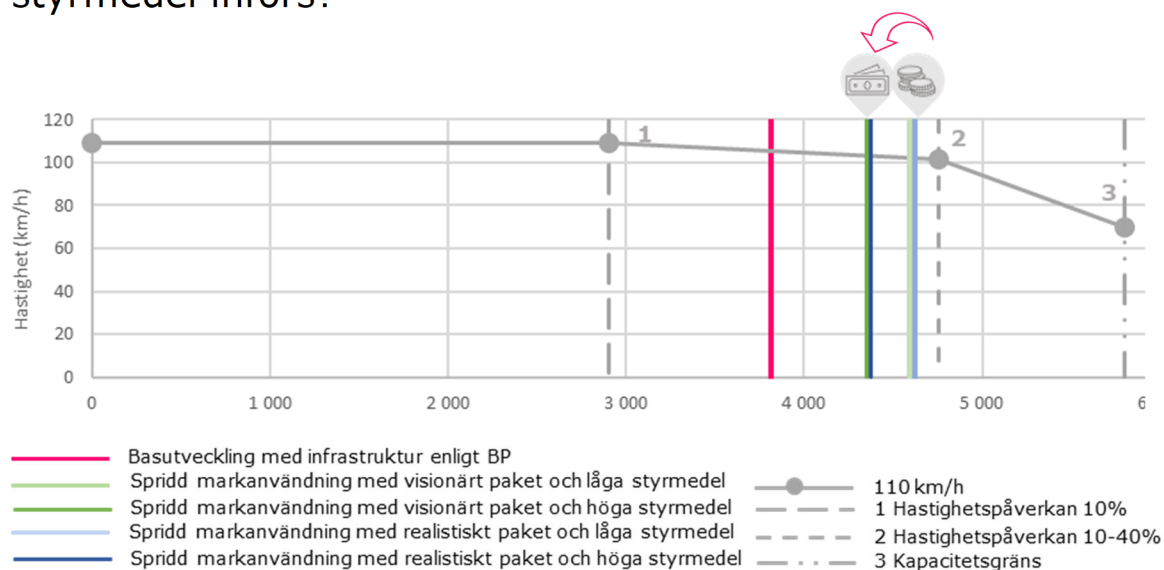


Bild: Påverkan på trafikflöden och hastigheter i studerat snitt vid införandet av höga styrmedel

Införandet av höga styrmedel bedöms ge en betydande effekt på antalet fordon i det studerade vägsnittet, vilket illustreras i figuren ovan. Höga styrmedel medför att antalet fordon/ timme minskar med ca 250 fordon. Vilket åtgärds paket som styrmedel adderas till ser inte ut att ha någon betydelse för effekten. Höga styrmedel minskar det totala antalet resor till denna geografi. Att antalet resor minskar är positivt för framkomligheten i vägsystemet men betyder samtidigt att attraktiviteten och tillgängligheten med bil till den regionala stadskärnan minskar på grund av de ökade körkostnaderna som höga parkeringsavgifter innebär.

## 4 Slutsatser



Arlanda-Märsta, som inkluderar Arlanda flygplats, är utpekad som en av åtta regionala stadskärnor i den regionala utvecklingsplanen RUF5 2050. Arlanda flygplats och de nationella kommunikationsstråken dit är av stort nationellt och regionalt intresse. Den goda tillgängligheten har stor betydelse för regionens attraktivitet och tillväxt och ger också förutsättningarna för att utveckla den regionala stadskärnan.

Analysen visar att var- och hur Sigtuna väljer att utveckla den regionala stadskärnan får stor effekt på resandet till denna geografi. Oavsett markanvändningsalternativ kommer resandet att öka betydligt om antalet arbetsplatser i Arlanda-Märsta ökar i den storleksordning som planeras. De två markanvändningsalternativ som studerats får emellertid olika påverkan på resandet och innebär olika grad av uppfyllnad av de nationella, regionala och lokala målen.

En spridd markanvändning inom den regionala stadskärnan medför en ökad andel bilresor till och från stadskärnan, jämfört med det kollektivtrafiknära, vilket går emot de regionala och lokala mål som finns om att öka resandet med kollektivtrafik, gång och cykel. Alternativet får även större konsekvenser för framkomligheten i vägtransportssystemet.

Analysen visar att det kommer att vara en utmaning att öka andelen resor med kollektivtrafik, gång och cykel i båda alternativen men framför allt i den spridda markanvändningen och i den planerade stadsdelen Arlandastad. Inte heller med de kombinationer av kraftfulla åtgärder som prövats i denna analys, vilka i dagsläget saknar politiska beslut om genomförande och finansiering, bedöms kollektivtrafiken bli tillräckligt konkurrenskraftig gentemot bilen. Den viktigaste förklaringsfaktorn är att Arlanda-Märstas perifera läge i regionen och de stora avstånden mellan kärnans olika målpunkter gör att restiden med bil även fortsättningsvis förblir mycket kortare än restiden med kollektivtrafik för huvuddelen av resorna till denna geografi.

I det kollektivtrafiknära markanvändningsalternativet ökar antalet resor till och från den regionala stadskärnan i samma storleksordning som i den spridda markanvändningen. En kollektivtrafiknära markanvändning innebär emellertid att fler får nära till arbetsplatser och service i anslutning till Märsta station vilket leder till att mängden korta resor ökar betydligt. Detta medför att andelen gång- och cykelresor ökar och att bilandelen minskar. Analysen visar även att den kollektivtrafiknära markanvändningen minskar behovet av investeringar i ny infrastruktur och kollektivtrafik vilket bidrar till en ökad resurseffektivitet.

Båda markanvändningsscenarierna medför försämrade framkomlighet på E4, även när vägen är förstärkt med fler körfält. I den kollektivtrafiknära markanvändningen blir emellertid påverkan på framkomligheten mindre eftersom alternativet genererar färre antal bilresor än det spridda alternativet.

En försämrad framkomlighet på E4 kan påverka tillgängligheten till Arlanda flygplats, riksintresset för kommunikation och målen om ökad regional tillgänglighet men kan även få konsekvenser på nyttotrafik och nationell trafik som har målpunkter utanför den regionala stadskärnan. Den exakta påverkan på framkomligheten kräver fortsatt utredning.

De styrmedel som studerats ser ut att få betydande effekt på resandet i båda markanvändningsscenarierna. Enligt analysen leder styrmedel till att resandet med bil minskar samtidigt som resandet med kollektivtrafik ökar. Införande av styrmedel medför även att det totala resandet minskar, vilket indikerar på en minskad attraktivitet att resa till den regionala stadskärnan. Det finns emellertid såväl praktiska som juridiska svårigheter att implementera och genomföra de styrmedelspaket som analyserats och förutsättningarna för detta har inte beaktats i denna studie.



Sammanfattningsvis visar analysen att ju mer bebyggelsen i den regionala stadskärnan utvecklas i linje med det kollektivtrafiknära markanvändningsalternativet, desto fler arbetsplatser och verksamheter kommer det att vara möjligt att utveckla.

För att säkerställa en hållbar utveckling av stadskärnan, i enlighet med nationella, regionala och lokala mål, är det viktigt att verka för en markanvändning där kontaktintensiva verksamheter som genererar mycket personresor lokaliseras i de lägen i stadskärnan som har den högsta tillgängligheten med kollektivtrafik. Mer ytkrävande och mindre kontaktintensiva verksamheter kan med fördel lokaliseras i stadskärnans mer perifera lägen. Närheten till Arlanda flygplats och de restriktioner i markanvändningen som är kopplade till flygplatsen, gör att bostäder endast kan utvecklas runt Märsta station.

I det fortsatta arbetet med att utveckla av den regionala stadskärnan krävs att samtliga berörda intressenter samverkar för att öka möjligheterna att nå målen om bland annat regional tillgänglighet, hållbart resande och resurseffektivitet. Detta betyder att en kombination av åtgärder behöver adresseras i ett fortsatt arbete med utvecklingen av stadskärnan: en kollektivtrafiknära bebyggelseutveckling i de bästa kollektivtrafiklägena, utbud och prissättning av parkering, säkra och trygga lösningar för gång- och cykeltrafik, ett utvecklat kollektivtrafikutbud samt kapacitetshöjande åtgärder i vägnätet.