



Nyttoanalys av Systemanalys för Stockholm-Mälardalenregionen

Samhällsekonomiska och regionala effekter

Innehåll

I korthet	3
Stockholm-Mälardalenregionen bygger Sverige starkare	4
Prioriteringar för transportinfrastrukturen	5
En samlad nyttoanalys i två delar	5
Nyttoanalysernas utredningsalternativ	7
Systemanalysens prioriteringar leder till förändrade trafikflöden	10
Förändrat tågresande	10
Förändrade trafikflöden på väg	11
Del 1. Samhällsekonomiska nyttor – tillgänglighetsnyttor, godsnyttor, samt effekter för kollektivtrafikoperatörer och externa effekter	16
Persontrafikresor med kollektivtrafik	19
Persontrafikresor och yrkesresor vägtrafik	20
Godstransporter	22
Del 2. Regionala utvecklingseffekter av ökad tillgänglighet i transportsystemet	23
Ökad tillgänglighet till arbetstillfällen	24
Ökad sysselsättning	26
Ökade arbetsinkomster	26
Ökade skatteintäkter	28
Ökade fastighetsvärden	30
Sammanfattning och samlade nyttor	33
Referenser	35

I korthet

- Systemanalys för Stockholm-Mälarenregionen är den politiskt antagna och gemensamma utvecklingsstrategin för transportsystemet i sju regioner som ingår i Mälardalsrådets transportpolitiska samarbete En Bättre Sitt: Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland. Dokumentet visar regionernas prioriterade infrastrukturesatsningar för att en utvecklad kollektivtrafik, effektiva godstransporter, samt en starkt internationell tillgänglighet och konkurrenskraft.
- Denna rapport innefattar en nyttoanalys av Systemanalysen i två delar, där den första utgått från Trafikverkets metoder för samhällsekonomiska beräkningar. Del två innefattar en fördjupad analys av hur nyttorna faller ut regionalt och lokalt, illustrerat som bland annat ökad sysselsättning, ökade inkomstskatter och höjda fastighetsvärden.
- **Del ett:** Den samhällsekonomiska nyttan av Systemanalysens identifierade transportinfrastrukturbehov före 2035 är 222 miljarder kronor. Merparten av dessa nyttor utgår från persontrafikresor med kollektivtrafik (cirka 102 miljarder kronor), följt av persontrafikresor med vägtrafik (cirka 92 miljarder kronor), yrkesresor med vägtrafik (cirka 17 miljarder kronor) och godstransporter (cirka 12 miljarder kronor).
- **Del två:** Systemanalysens prioriterade transportinfrastruktur bidrar till en mer integrerad och effektiv arbetsmarknadsregion, samt genererar ökade skatteintäkter om 30 miljarder kronor i inkomstskatter och ytterligare 11 miljarder kronor i moms. Den förbättrade tillgången till arbetsmarknaden medför höjda fastighetsvärden på bostäder motsvarande cirka 95 miljarder kronor. Dessa värden ska inte summeras med varandra, eller med nyttorna i del ett, eftersom de till viss del överlappar och visar olika sidor av samma mynt.
- Nyttorna är tydligast i de mest befolkningstäta delarna av Stockholm-Mälarenregionen, men effekterna sprids även till omgivande län genom förbättrade långväga resmöjligheter och avlastning av befintlig infrastruktur. Ostlänken, Förbifart Stockholm, Tvärförbindelse Södertörn, fyrspårsutbyggnaden mellan Uppsala och länsgränsen Stockholm/Uppsala, samt utveckling av Mälärbanan är exempel på investeringar som medför stora samhällsekonomiska nyttor med bred regional påverkan. Hjulstabron är ett exempel på en transportlänk i en mindre tätbefolkad del av regionen, som bedöms ge påtaglig samhällsnytta ur ett godsperspektiv.
- Nyttoanalysen visar de positiva samhällsekonomiska effekterna som följer av ökade investeringar i Stockholm-Mälarenregionens transportinfrastruktur. Från pendlaren som får en kortare restid mellan hem och jobb till ökade skatteintäkter för det allmänna. En förbättrad transportinfrastruktur är en viktig förutsättning för att Stockholm-Mälarenregionens förmåga att fortsätta som draglok för den nationella utvecklingen och Sveriges internationella konkurrenskraft.

Karta 4. Stockholm-Mälarsregionen och de sju regionerna i En Rättare Site samarbetet

A map of central Sweden showing the locations of Falun and Gävle. Falun is marked with a black dot in the west, and Gävle is marked with a black dot in the east, near the coast. The map includes a scale bar from 0 to 100 km and a north arrow.

Stockholm-Mälardalsregionen har, med sina 4,3 miljoner invånare och 2,2 miljoner arbetstillfällen, en ledande roll i landets utveckling och internationella konkurrenskraft. Här finns 6 av landets 10 största städer. 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.¹ Samhällsutvecklingen talar entydigt för fortsatt tillväxt. Regionen förväntas öka sin befolkning med 800 000 till 900 000 invånare – ett helt Göteborg och mer därtill – och upp emot en halv miljon arbetstillfällen till år 2050.²

Prioriteringar för transportinfrastrukturen

För att fullt ut ta tillvara Stockholm-Mälardalsregionens tillväxtpotential är det nödvändigt att infrastrukturen underhålls och byggs ut i samma takt som behovet av väl fungerande transporter ökar. Det är därför helt avgörande att de behov av åtgärder som regionerna har identifierat i den gemensamma utvecklingsstrategin för transportsystemet – Systemanalys för Stockholm-Mälardalsregionen – prioriteras av statlig nivå och genomförs.³

Stockholm-Mälardalsregionen har under lång tid fått en väsentligt mindre del av de statliga infrastrukturinvesteringarna än vad som motiveras av regionens bidrag till rikets samlade tillväxt. När transportinfrastrukturplan 2022-2033 fastställdes så allokerades exempelvis endast 42 procent av investeringarna till Stockholm-Mälardalsregionen⁴, trots att de sju regionerna i En Bättre Sits-samarbetet bidrog till 46 procent av rikets BNP.⁵ Transportefterfrågan är starkt kopplad till den ekonomiska utvecklingen och om den statliga infrastrukturpolitiken vore strikt rationell skulle detta återspeglas i hur investeringarna fördelas mellan olika delar av landet.

För att visa vilka värden som står på spel har en nyttoanalys gjorts avseende de åtgärder inom transportinfrastrukturen i Stockholm-Mälardalsregionen som behöver genomföras senast 2035 för en utvecklad storregional kollektivtrafik, effektiva godstransporter, samt en stärkt internationell tillgänglighet och konkurrenskraft (se figur 1, sida 6). Flera av investeringsbehoven är pågående åtgärder som redan fått byggstartsbeslut. Andra behov finns med som namngivna projekt i gällande nationell plan 2022-2033. Därtill har regionerna identifierat tillkommande behov innan 2035 som behöver hanteras inför kommande nationella plan 2026-2037.

En samlad nyttoanalys i två delar

Nyttoanalysen visar på samhällsekonomiska och regionala nyttoeffekter som skapas om samtliga investeringsbehov före 2035 i Stockholm-Mälardalsregionens systemanalys tillgodoses i den nationella planen för transportinfrastrukturen 2026-2037. Analysen innefattar även vilka samhällsliga nyttor som riskerar att utebli om inte transportinfrastrukturen stärks i Stockholm-Mälardalsregionen. Sammantaget talar det för en ökad investeringstakt för att säkra Stockholm-Mälardalsregionens utveckling.

¹ SCB (2024). Statistikdatabasen

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

³ Mälardalsrådet (2024). Systemanalys för Stockholm-Mälardalsregionen

⁴ Mälardalsrådet (2022). PM Stockholm-Mälardalsregionens infrastrukturprioriteringar och utfallet i Nationell plan 2022-2033 - Behov kontra utfall (Ej publicerad)

⁵ SCB (2025). Statistikdatabasen. Bruttoregionprodukt (BRP, ENS2010), löpande priser, mnkr efter region och år

Del 1.

- Tillgänglighetsförbättringar
- Godsnyttor
- Effekter för kollektivtrafikoperatörer
- Externa effekter

Nedan följer en beskrivning av nyttoanalysens två delar och dess metoder. En utförligare metodbeskrivning ges i de underlagsrapporter som ligger till grund för den samlade nyttoanalysen och som tagits fram av Bouvier.

Del 1. Samhällsekonomiska nyttor enligt Trafikverkets metodik

Den första delen av rapporten visar på samhällsekonomiska nyttor från tillgänglighetsförbättringar (exempelvis kortare restider), godsnyttor, effekter för kollektivtrafikoperatörer och externa effekter (exempelvis luftföroreningar, koldioxid och trafikolyckor) på sammanlagt 222 miljarder kronor. Nyttorna har beräknats enligt den metodik - de verktyg (Sampers, Samkalk, Samgods) och de samhällsekonomiska beräkningsförutsättningar (ASEK 8) - som tillämpas inom Trafikverkets nationella planering.⁶ Nyttorna är nuvärdesberäknade till år 2028 med en kalkylränta på 3,5 procent över en kalkylperiod på 60 år, och redovisas i miljarder kronor i 2019 års prisnivå i enlighet med Trafikverkets gällande beräkningsförutsättningar.

Att Trafikverket redovisar kalkyler i 2019 års penningvärde beror på att ASEK 8 anger 2019 som gemensamt basår för alla samhällsekonomiska värden. Ett fast basår gör projekten jämförbara, minskar behovet av återkommande omräkningar och bygger på den senaste kompletta statistik som fanns tillgänglig när ASEK 8 togs fram. Kalkylperioden som användes var 2033-2092, och valdes för att spegla att flera av de stora objekten öppnar för trafik först en bit fram i tiden.

Förutom beräknade samhällsekonomiska nyttor totalt så omfattar resultaten geografisk fördelning av restidsnyttor på läns- och kommunnivå, samt förändringar i resmönster, trafikflöden och tillgänglighet som redovisas i kartor i nästkommande kapitel.

Del 2. Fördjupad analys och illustration av tillgänglighetsnyttorna

Den andra delen av rapporten visar på regionala nyttor i form av arbetsmarknads- och näringslivseffekter samt fastighetsrelaterade nyttor som en konsekvens av ökad tillgänglighet. Syftet har varit att ge en samlad bild av hur ökad tillgänglighet i transportsystemet påverkar sysselsättning, arbetsinkomster, skatteintäkter och bostadsvärden i regionen. Analyserna har genomförts enligt vedertagna metoder och i så hög grad som möjligt i enlighet med Trafikverkets ramverk och beräkningsmetoder.

En försiktig beräkningsgrund har tillämpats för att undvika risk för överskattning. Ett exempel är att elasticiteter mellan tillgänglighet till arbetstillfällen och påverkan på bostadspriser baseras på resultat i en studie av Sörmland⁷, och innebär en konservativ beräkning jämfört med vad som indikerats i andra studier som undersökt Örebro och Västmanlands län.⁸

Del 2.

- Regionala nyttor i form av arbetsmarknads- och näringslivseffekter samt fastighetsrelaterade nyttor

⁶ Trafikverket (2024). Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn, ASEK 8.0

⁷ Franklin, J., Berglund, L. & Pleiborn, M. (2021). Tillgänglighet, Tobins Q och bostadsbyggande i Sörmland. Rapport för Region Sörmland

⁸ Berglund, L., Pleiborn, M. & Franklin, J. (2019). Köpa eller bygga nytt? 2.0. Tillgänglighet, Tobins Q och bostadsbyggande i Örebro län. Rapport för Region Örebro samt Franklin, J., Pleiborn, M. & Ölfvingsson, M. (2023). Bostadsmarknadsanalys Västmanland. Rapport för Region Västmanland

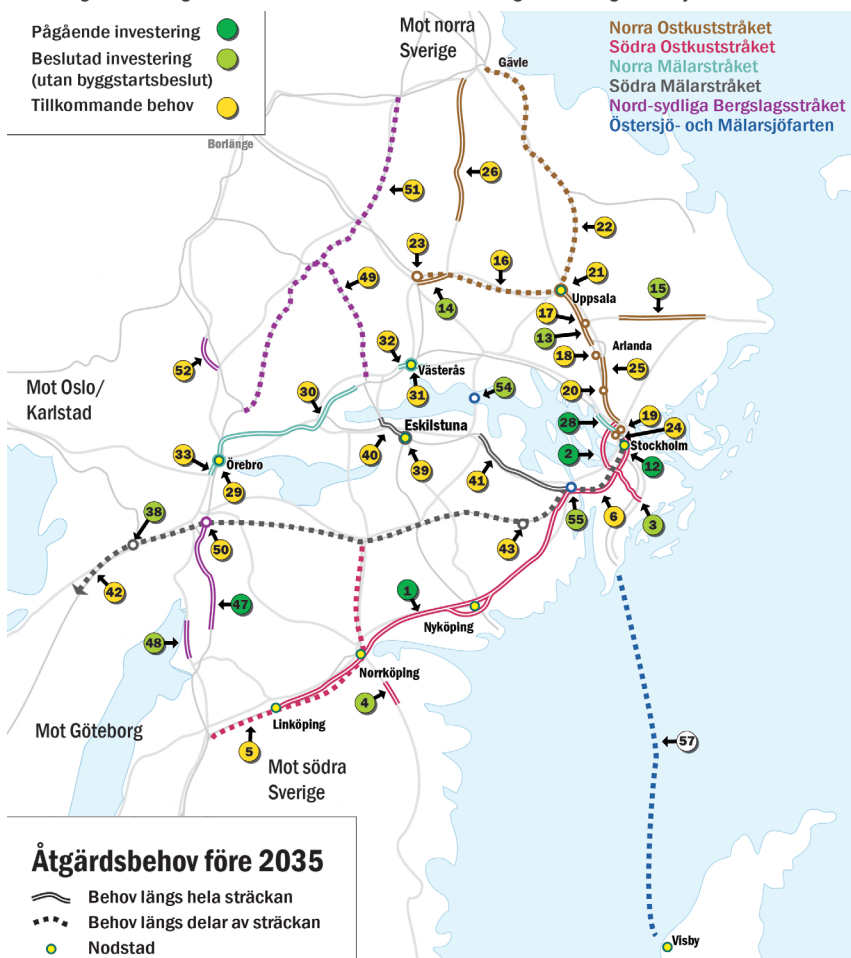
Ökade arbetsinkomster uppgår till 45,4 miljarder kronor (diskonterat över 60 år), motsvarande 1,4 miljarder kronor per år i dagens penningvärde. Detta genererar i sin tur ökade skatteintäkter om 30 miljarder kronor i inkomstskatter samt ytterligare 11,4 miljarder kronor i moms. Tillgänglighetsökningen påverkar även fastighetsmarknaden. Den förbättrade tillgången till arbetsmarknaden medför höjda fastighetsvärden på bostäder motsvarande cirka 95 miljarder kronor, eller 2,1 procents genomsnittlig värdeökning i Stockholm-Mälardalenregionen.

De regionala nyttorna i del två överlappar delvis med tillgänglighetsnyttorna som beskrivs i rapportens första del, och ska därför ses som en fördjupad beskrivning av hur dessa tar sig uttryck. Nyttorna ska inte summeras med varandra eller med nyttorna i del ett eftersom de delvis visar på olika sidor av samma mynt.

Nyttoanalysernas utredningsalternativ

I Systemanalys för Stockholm-Mälardalenregionen har regionerna identifierat nedan investeringshuv och åtgärder före 2035. Dessa har använts som utredningsalternativ i genomförandet av nyttoanalyserna. Resultaten har jämförts med ett jämförelsealternativ, som representerat trafiksystemet helt utan dessa investeringar. Nyttorna som beskrivs i denna rapport beskrivs med andra ord utifrån ett systemperspektiv där åtgärderna samspelar med varandra. Exempelvis nås inte full kapacitet på i järnvägssystemet utan förbättrad plattformskapacitet på Stockholm C.

Figur 1. Investerings- och åtgärdsbehov före 2035 i Systemanalys för Stockholm-Mälardalenregionen. Angiven status för behoven i kartan utgår från läget i maj 2024.





→ Södra ostkuststråket

- 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.
- 2. E4 Förbifart Stockholm.** Ökad tillgänglighet och framkomlighet mellan norra och södra Stockholm genom ny motorväg i tunnel Kungens Kurva–Häggvik.
- 3. Tvärförbindelse Södertörn.** Ökad framkomlighet till Norviks hamn genom ny motortrafikled med separat gång- och cykelväg Kungens Kurva–Flemingsberg–Jordbro.
- 4. E22 Förbifart Söderköping.** Ökad framkomlighet och trafiksäkerhet genom ny mötesseparerad väg med dragning väster om Söderköping.
- 5. Södra stambanan.** Ökad kapacitet och bättre tåglägen genom trimningsåtgärder samt fler förbigångsmöjligheter och mötesspår.
- 6. Västra stambanan Järna–Stockholm C.** Ökad kapacitet genom trimningsåtgärder och utbyggnad med ytterligare två spår.

→ Norra ostkuststråket

- 12. Stockholm C.** Förbättrad plattformskapacitet för utvecklad tågtrafik genom anpassningar efter Citybanans färdigställande.
- 13. Ostkustbanan Uppsala till länsgränsen Stockholm/Uppsala.** Ökad tillgänglighet, kapacitet och tillförlitlighet genom två nya spår och två nya stationer.
- 14. Riksväg 56 Sala–Heby.** Ökad trafiksäkerhet och framkomlighet genom mötesfri väg.
- 15. Riksväg 77 länsgränsen Knivsta/Rimbo–anslutning E18.** Ökad kapacitet och trafiksäkerhet genom ombyggnad Uppsala länsgräns–Eknäs samt ny vägsträcka Eknäs–trafikplats Leding.
- 16. Dalabanan. Uppsala–Sala.** Ökad kapacitet genom hastighetshöjande åtgärder för direkttåg.
- 17. Ostkustbanan Knivsta.** Upprätthållen funktionalitet genom upprustning av befintlig banvall. Behövs för att säkra fyra funktionella spår på hela sträckan Stockholm–Uppsala.
- 18. Ostkustbanan. Märsta station.** Ökad kapacitet, trafiksäkerhet och robusthet samt förbättrad bytespunktsfunktion genom bangårdsombyggnad.
- 19. Ostkustbanan. Solna station.** Bättre samordning mellan pendel- och regionaltåg och funktion som bytespunkt.
- 20. Ostkustbanan. Upplands Väsby station.** Ökad kapacitet och bättre samordning mellan pendel- och regionaltåg genom ombyggnad till fyra plattformsspår.
- 21. Ostkustbanan. Uppsala C.** Förbättrad funktionalitet genom åtgärder för bättre vändkapacitet, utökad fordonsuppställning och serviceplattformar samt snabba till- och fränkopplingar.
- 22. Ostkustbanan. Uppsala–Gävle.** Ökad kapacitet och bättre tåglägen genom partiella fyrspar.
- 23. Sala bangård.** Ökad kapacitet för att klara tågmöten för fyra tåg samtidigt.
- 24. Stockholm C och Tomtebodas bangård.** 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 Tomtebodas.
- 25. E4 norr om Förbifart Stockholm till Arlanda.** Ökad kapacitet.
- 26. Väg 56 Tärnsjö–Valbo.** Ökad framkomlighet och trafiksäkerhet genom mötesfri väg.

→ Norra Mälardalenstråket

- 28. Mälardalenstråket TomtebodavKallhäll.** Ökad kapacitet genom fyrsparutbyggnad.
- 29. Godsstråket genom Bergslagen Örebro.** Ökad kapacitet genom ombyggnad av spår genom Örebro och stationer.
- 30. Mälardalenstråket KolbäckHovsta.** Ökad kapacitet och kortare restider genom dubbelsparutbyggnad och bättre anslutning mellan Mälardalenstråket och Godsstråket genom Bergslagen.
- 31. Mälardalenstråket Västerås C.** Ökad kapacitet genom ny bro över spår vid resecentrum och ombyggnad av spårområde.
- 32. E18 Genomfart Västerås.** Ökad kapacitet, trafiksäkerhet och framkomlighet.
- 33. E18 Genomfart Örebro.** Ökad kapacitet, trafiksäkerhet och framkomlighet.

→ Södra Mälardalenstråket

- 38. Västra stambanan. Laxå bangård.** Ökad kapacitet och förbättrad säkerhet genom ombyggnad av bangård och station.
- 39. Svealandstråket Eskilstuna.** Ökad kapacitet och bättre anslutningar vid och omkring Eskilstuna central och Folkesta kombiterminal genom trimningsåtgärder.
- 40. Svealandstråket FolkestaRekarne.** Ökad kapacitet genom utbyggnad till dubbelspar.
- 41. Svealandstråket SträngnäsSödertälje.** Ökad kapacitet.
- 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.
- 43. Västra stambanan Gnesta bangård.** Ökad kapacitet för regional- och pendeltåg.

→ Nord-sydliga Bergslagsstråket

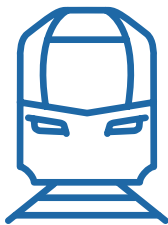
- 47. Godsstråket genom Bergslagen HallsbergDegerön.** Ökad kapacitet genom utbyggnad av dubbelspar.
- 48. Väg 50 NykyrkaBrattebro backe.** Ökad framkomlighet och trafiksäkerhet genom mötesfri väg.
- 49. Bergslagspendeln VästeråsFagersta.** Ökad kapacitet och kortare restider.
- 50. Godsstråket genom Bergslagen Hallsberg.** Ökad kapacitet genom ombyggnad gods- och personbangård.
- 51. Godsstråket genom Bergslagen StorvikFrövi.** Ökad kapacitet genom förbigångsspår, mötesstationer och partiellt dubbelspar.
- 52. Väg 50 LindesbergStorå.** Ökad framkomlighet och trafiksäkerhet genom mötesfri väg.

→ Östersjö- och Mälarsjöfarten

- 54. Hjulstabilen.** Ökad kapacitet/tonnagestorlek för Mälarsjöfarten genom ny bro.
- 55. Södertälje.** Farled till Landsort samt säkrad kapacitet E4/E20 över/under Södertälje kanal (i samband med Trafikplats Hovsjö).⁹
- 57. Gotlands färjetrafik.** Långsiktiga förutsättningar samt ökad och robust tillgänglighet.

Systemanalysens prioriteringar leder till förändrade trafikflöden

Ett färdigställande av Systemanalysens investeringsbehov före 2035 leder till förändrade trafik- och transportflöden i Stockholm-Mälardalen. Nedan följer en analys av tågresenärflödena och flödena för vägtrafiken. De förändrade flödena utgår från ett systemperspektiv där samtliga investeringsbehov före 2035 i Systemanalysen färdigställs och samspelar med varandra. För information om analysens antaganden, se rubrik ”Del 1. Samhällsekonomiska nyttor enligt Trafikverkets metodik”.



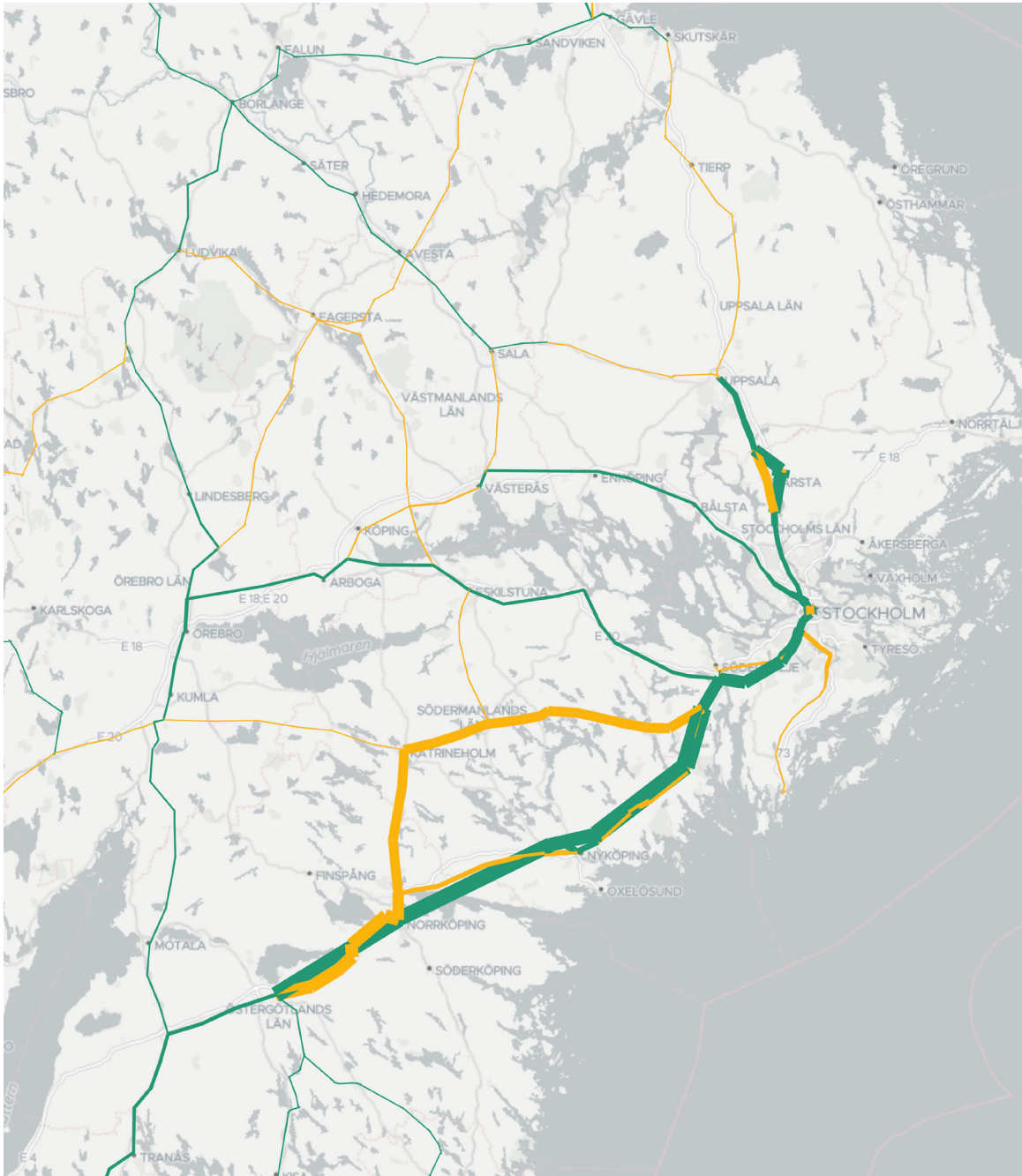
Förändrat tågresande

Av de förändrade resenärflödena på järnvägen kommer den tydligaste effekten från Ostlänken, som genererar ett betydande resande, samtidigt som Västra stambanan mellan Järna och Katrineholm samt Södra stambanan mellan Katrineholm och Norrköping avlastas. Även resandet söder om Norrköping ökar, vilket förklaras av förbättrad tågtrafik mellan Stockholm och Malmö/Köpenhamn, både genom kortare restider och fler avgångar.

Mellan Stockholm och Uppsala noteras en tydlig ökning i tågresandet, särskilt söder om Uppsala. Denna effekt beror dels på utbyggnaden till fyra spår mellan länsgränsen (Stockholms län–Uppsala län) och Uppsala, dels på nya stationsuppehåll vid Uppsala Södra och Alsike. Ökningen av resande via Arlanda, samtidigt som det minskar via Märsta, beror på generella modellantaganden om vilka tåg som trafikerar Arlandabanan, varför denna effekt bör tolkas med viss försiktighet.

Tågresandet på Mälardalen mellan Stockholm och Västerås ökar till följd av utbyggnader till dubbel- eller flerspår på vissa sträckor. Även satsningarna på Svealandsbanan bidrar till ett ökat tågresande. De positiva effekterna av investeringarna i Stockholm-Mälardalens järnvägsnät märks även i angränsande län.

Figur 2. Schematisk bild över förändrat resande med tåg med Systemanalysens identifierade transportinfrastrukturbehov före 2035, jämfört med om dessa inte genomförs. Grönt betyder att resandet ökar, gult att resandet minskar.



Förändrade trafikflöden på väg

I analysen av trafikflöden på väg ingår personbilstrafik samt yrkes- och godstransporter. Beräkningar har gjorts på förändrat antal resor och transporter, samt vissa ruttvalseffekter. Vägnetet är mer finmaskigt än järnvägsnätet, vilket gör att förändrade vägtrafikflöden redovisas på separata kartor för nordöstra, nordvästra respektive södra Stockholm-Mälarenregionen, samt för Stockholmsregionen.

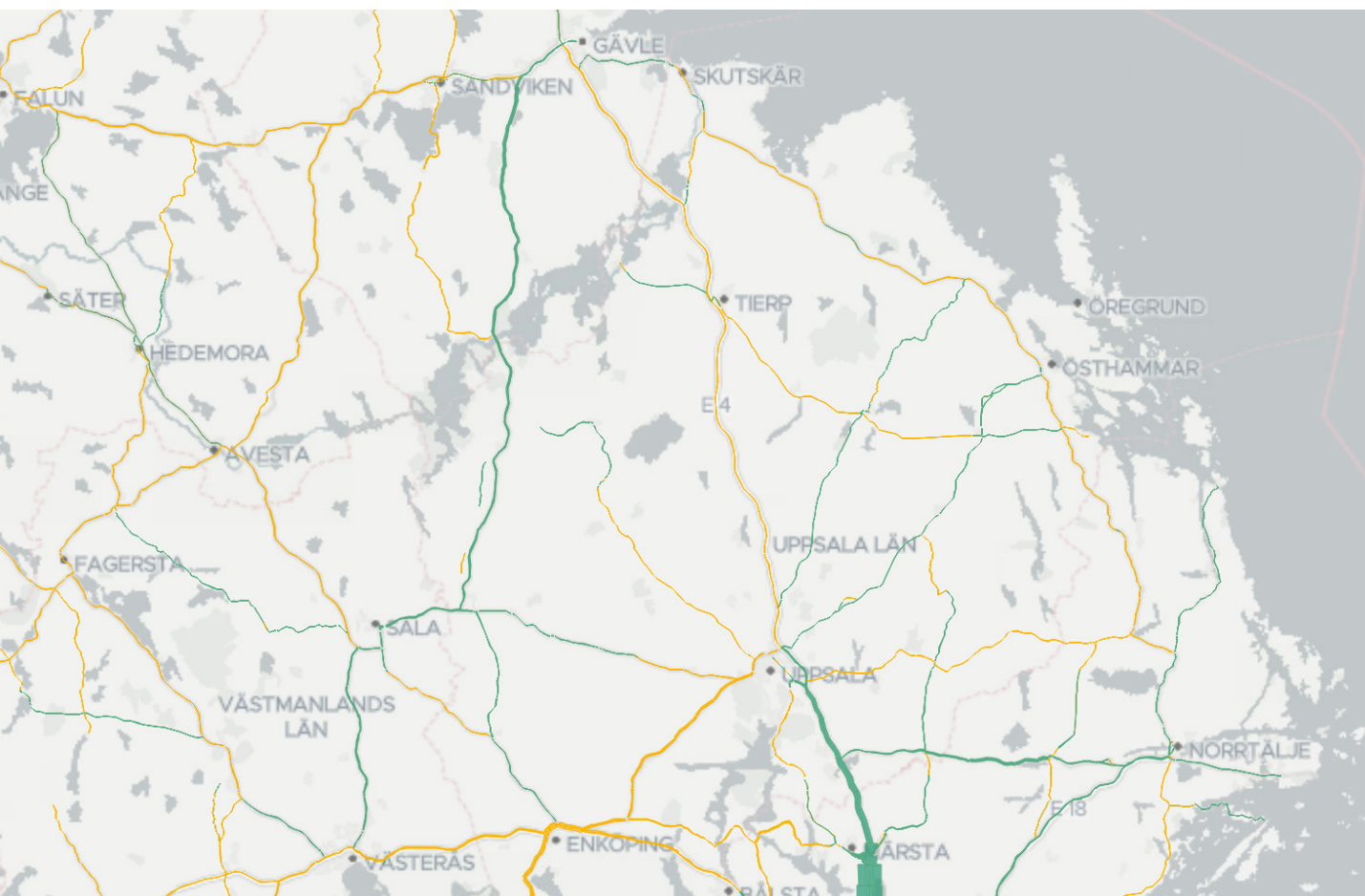


Effekter på vägtrafiken i norra Stockholm-Mälmarregionen

Den mest framträdande effekten av investeringsbehoven i systemanalysen på nordöstra delen av Stockholm-Mälmarregionen är ökade trafikflöden på E4 söder om Uppsala (se figur 3). Detta förklaras av att breddningen av E4 norr om Stockholm i kombination med Förbifart Stockholm, förbättrar framkomligheten. Det medför ett ökat trafikflöde som speglar förbättrad tillgänglighet. Åtgärderna medför också förändrade ruttval för nord-sydlig trafik, exempelvis mellan Östergötland och Uppsala, vilket märks genom minskad trafik mellan Uppsala och Enköping. Region Uppsala har dock prioriterat medel för att mötesseparera väg 55 mellan Uppsala och Enköping, med ökad kapacitet som följd, vilket väntas dämpa eller helt motverka den prognosticerade trafikminskningen. Att trafiken minskar norr om Uppsala bedöms bero på förändrade destinationsval, där resenärer i Uppsala i högre grad väljer att resa söderut snarare än norrut som en följd av den förbättrade tillgängligheten i riktning mot Stockholm.

I figur 3 syns även en effekt av åtgärden Riksväg 77 länsgränsen Knivsta/Rimbo–anslutning E18, främst genom förändrade ruttval för trafik från de östra delarna av regionen mot E18 och E4, samt åtgärden Väg 56 Tärnsjö–Valbo, som ger högre tillgänglighet och ökade trafikflöden i stråket mellan Sala och Gävle.

Figur 3. Schematisk bild över vägtrafikflöden i nordöstra Stockholm-Mälmarregionen med Systemanalysens identifierade transportinfrastrukturbehov före 2035, jämfört med om dessa inte genomförs. Grönt betyder högre trafikflöden, gult lägre trafikflöden.



I figur 4 syns förändrade trafikflöden i den nordvästra delen av Stockholm-Mälardalenregionen. Här syns fortsatt effekter av förändrade nord-sydliga ruttval, vilket illustreras genom minskat trafikflöde på väg 55 söder om Enköping. De ökade trafikflödena söder om Sala förklaras med den ökade tillgängligheten av åtgärden Väg 56 Tärnsjö-Valbo. Trafikökningen på väg 50, både norr och söder om Lindesberg, förklaras av åtgärden Väg 50 Lindesberg-Storå som medför förändrade resmönster och nya vägval.

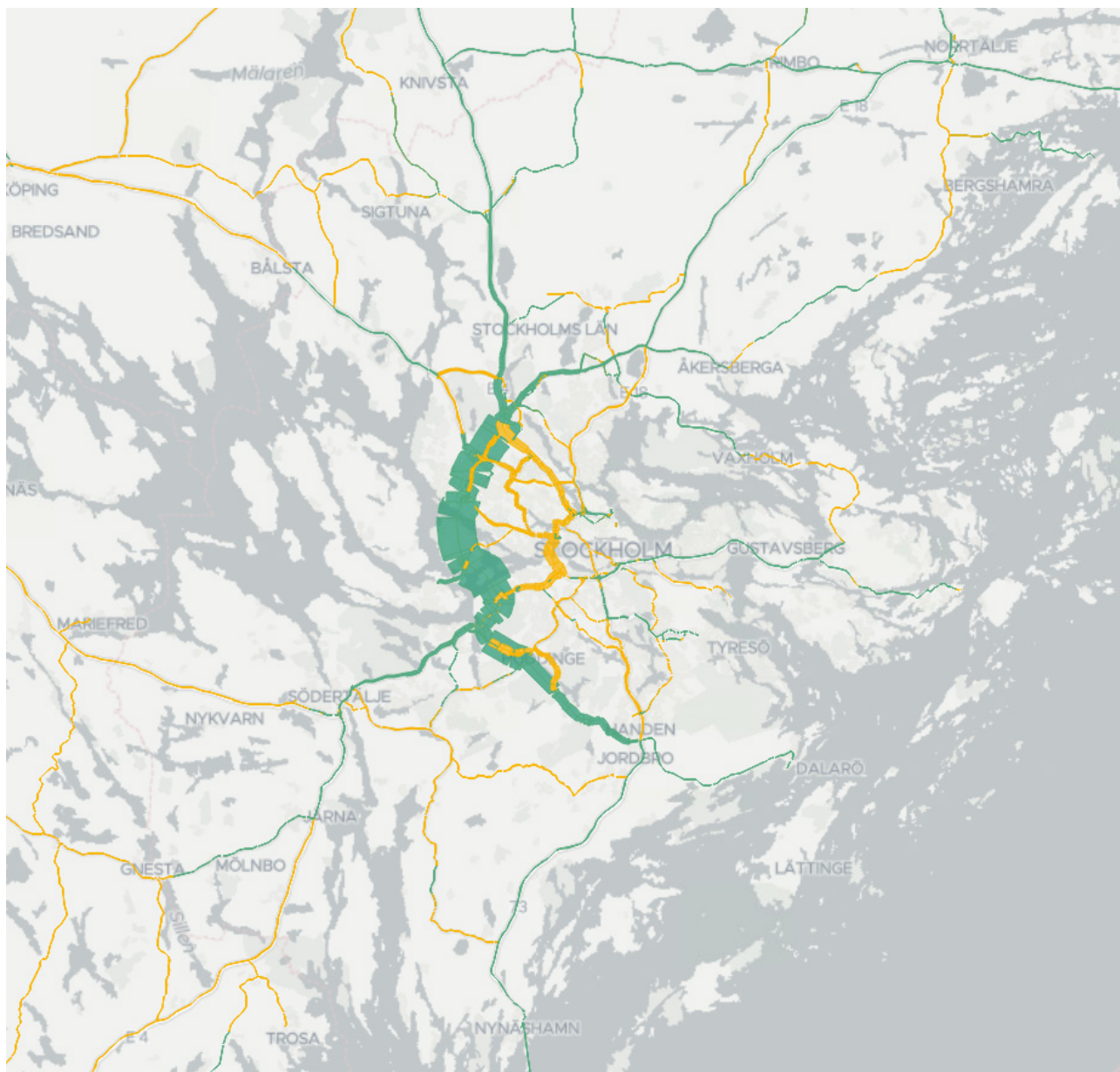
Figur 4. Schematisk bild över vägtrafikflöden i nordvästra Stockholm-Mälardalenregionen med Systemanalysens identifierade transportinfrastrukturbehov före 2035, jämfört med om dessa inte genomförs. Grönt betyder högre trafikflöden, gult lägre trafikflöden.



Effekter på vägtrafiken i Stockholmsregionen

Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn har stor påverkan på trafikflödena på väg i regionen. Stora delar av vägnätet öster om dessa sträckningar avlastas, med den tydligaste effekten på nuvarande sträckning av E4 mellan Huddinge och Sollentuna. Det kan även noteras en viss trafikökning i Södra länken och på delar av väg 73, vilket hänger samman med att minskad belastning på Essingeleden leder till förändrade ruttval.

Figur 5. Schematisk bild över vägtrafikflöden i Stockholmsregionen med Systemanalysens identifierade transportinfrastrukturbehov före 2035, jämfört med om dessa inte genomförs. Grönt betyder högre trafikflöden, gult lägre trafikflöden. Eftersom trafiknivåerna i Stockholmsregionen är betydligt högre än i övriga delar av Stockholm-Mälarsregionen och effekterna av Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn är särskilt stora, presenteras kartorna med en annan skala än övriga figurer i detta kapitel.

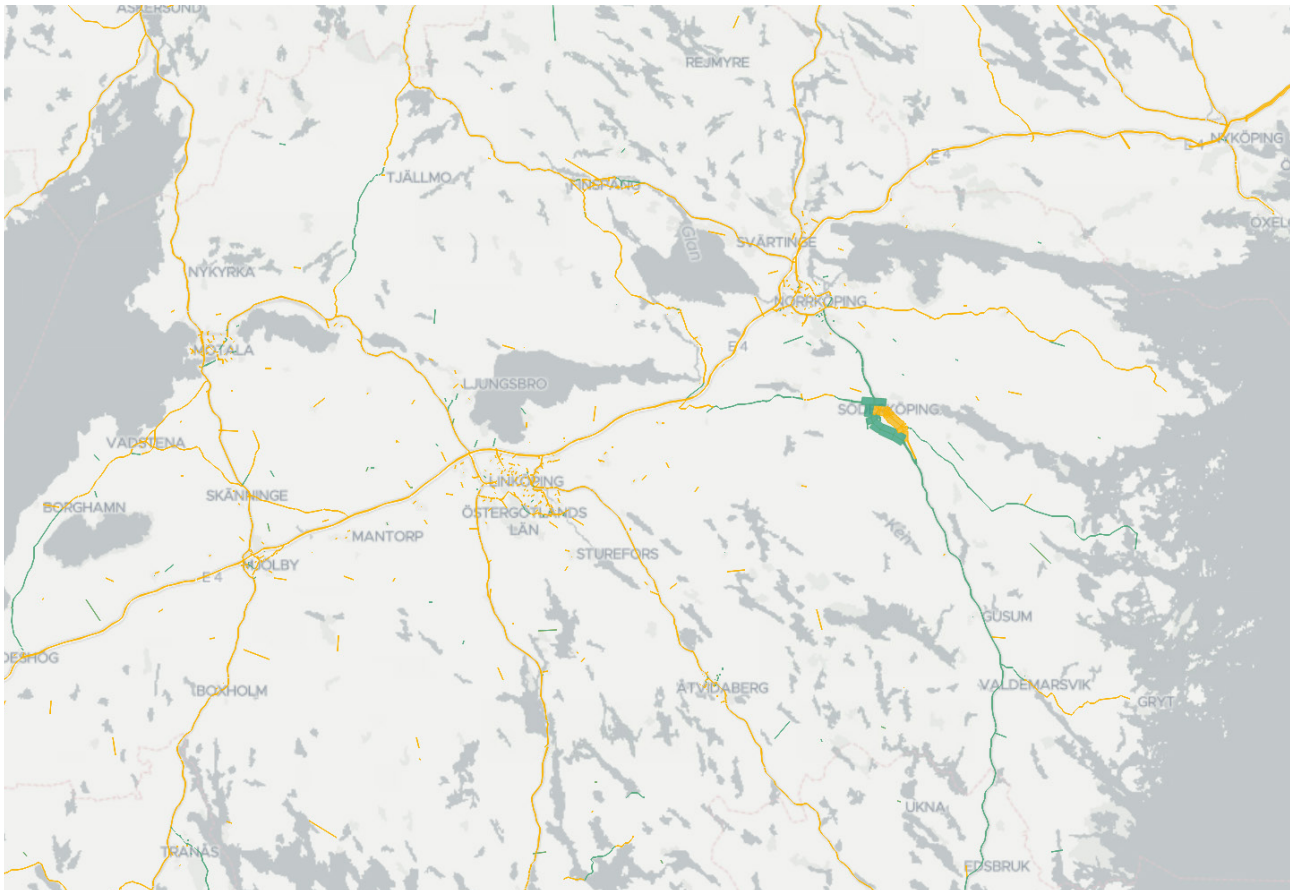


Effekter på vägtrafiken i södra Stockholm-Mälarenregionen

Den tydligaste effekten på vägtrafiken i södra Stockholm-Mälarenregionen är förändrade ruttval vid Söderköping till följd av Förbifart Söderköping. Eftersom trafiken på väg 23 och väg 35 söder om Linköping minskar kan det också anas att denna åtgärd får en viss påverkan på ruttval till och från de södra delarna av Sverige.

En viss minskning av trafikflödet på E4 kan också noteras, vilket beror på att en del resenärer väljer att resa med järnväg i stället för bil som en följd av förbättrat järnvägsutbud.

Figur 6. Schematisk bild över vägtrafikflöden i södra Stockholm-Mälarenregionen med Systemanalysens identifierade transportinfrastrukturbehov före 2035, jämfört med om dessa inte genomförs. Grönt betyder högre trafikflöden, gult lägre trafikflöden.



Del 1. Samhällsekonomiska nyttor

– tillgänglighetsnyttor, godsnyttor, samt effekter för kollektivtrafikoperatörer och externa effekter



De samhällsekonomiska nyttorna från restidsnyttor, godsnyttor, effekter för kollektivtrafikoperatörer och externa effekter uppgår till cirka 222 miljarder kronor över en kalkylperiod på 60 år (2033-2092) (se tabell 1). Den största delen av dessa nyttor tillfaller persontrafikresor med kollektivtrafik (cirka 102 miljarder kronor), följt av persontrafikresor vägtrafik (cirka 92 miljarder kronor), yrkesresor vägtrafik (cirka 17 miljarder kronor) och godstransporter (cirka 12 miljarder kronor).

Konsumentöverskottet står för den största andelen av nyttorna, med cirka 193 miljarder kronor. Denna post speglar framför allt förkortade restider för persontrafik med kollektivtrafik och vägtrafik. Producentöverskott (exempelvis biljettintäkter och fordonskostnader kopplat till kollektivtrafik), budgeteffekter och externa effekter bidrar med vardera omkring 10 miljarder kronor i nyttor. Bland de externa effekterna finns miljönyttor som minskade luftföroreningar och koldioxidutsläpp på omkring 4 miljarder kronor. Detta är lägre än i tidigare kalkyler, vilket beror på ändrade beräkningsförutsättningar. I den senaste versionen av ASEK är koldioxidkostnader internaliserade i drivmedelskostnaderna genom skatter och biodrivmedel. Trafikanterna betalar därmed redan för klimatpåverkan via ökade drivmedelskostnader.

Tabell 1 visar på de samlade samhällsekonomiska nyttorna fördelat på trafikgrupp.

Tabell 1. Samhällsekonomiska nyttor av Systemanalysens identifierade transportinfrastrukturbehov före 2035 (miljarder kronor under kalkylperioden).

	Totalt	Person- trafikresor, kollektivtrafik	Person- trafikresor vägtrafik	Yrkesresor, vägtrafik	Gods- transporter
Producentöverskott	13,3	13,3	0,0	0,0	0,0
Biljettintäkter	24,5	24,5			
Fordonskostnader kollektivtrafik	-7,8	-7,8			
Moms på biljettintäkter och banavgifter	-3,4	-3,4			
Budgeteffekter	8,4	3,4	7,3	-1,3	-1,0
Trängselskatt och andra skatter för vägtrafik	5,0		7,3	-1,3	-1,0
Moms på biljettintäkter och banavgifter	3,4	3,4			
Konsumentöverskott	193,4	87,7	79,3	16,3	10,1
Restider	181,0	87,7	69,7	15,0	8,7
Res- och transportkostnad	1,0		0,6	0,0	0,5
Trängselskatt	11,4		9,1	1,3	1,0
Externa effekter	7,3	-2,8	5,2	2,1	2,8
Luftföroreningar	3,7	0,0	1,9	0,6	1,2
Koldioxid	0,2	0,2			
Trafikolyckor	6,4	-1,0	4,3	1,5	1,6
Trafikberoende underhållskostnad	-3,0	-2,0	-1,0	0,0	0,0
Summa nyttor	222,3	101,7	91,8	17,1	11,9

Nyttorna är tydligast i de mest befolkningstäta delarna av regionen, men effekterna sprids även till omgivande län genom förbättrade långväga resmöjligheter och avlastning av befintlig infrastruktur. Färdigställandet av Ostlänken, Förbifart Stockholm, Tvärförbindelse Södertörn och fyrspårsutbyggnaden mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala/Stockholm leder till stora samhällsekonomiska nyttor med bred regional påverkan.

Utöver de åtgärder som genererar stora absoluta nyttor finns även investeringar som bedöms ge särskilt höga nyttor lokalt. Exempel på detta är Förbifart Söderköping, som kraftigt förbättrar tillgängligheten och minskar genomfartstrafiken i en mindre ort, samt fyrspårsutbyggnaden Uppsala-länsgränsen Uppsala/Stockholm, som ger stora effekter för bland annat Knivsta och södra Uppsala. Även vägförbättringar mellan Lindesberg och Storå samt Hjulstabron bedöms ge påtaglig samhällsnytta i delar av Stockholm-Mälarenregionen.

Se tabell 2 för en genomgång av samlade tillgänglighetsnyttor (konsumentöverskott i tabell 1) per kommun för de sju regionerna.

Tabell 2. Tillgänglighetsnyttor (konsumentöverskott i den samhällsekonomiska kalkylen) per kommun för de sju regionerna. Miljoner kronor under kalkylperioden.

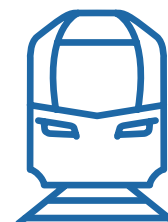
	Totalt	Kollektiv- trafik	Personbil, persontrafik	Personbil, yrkestrafik	Godstrafik
Stockholms län	132 122	37 232	73 274	14 901	6 714
Upplands Väsby	3 385	1 082	1 777	295	230
Vallentuna	1 236	191	809	152	84
Österåker	1 006	115	631	133	127
Värmdö	976	75	682	189	30
Järfälla	9 677	3 525	4 980	712	460
Ekerö	10 077	2 796	5 505	1 382	394
Huddinge	11 463	2 425	7 620	944	474
Botkyrka	9 119	1 562	5 832	1 302	423
Salem	1 258	457	672	112	16
Haninge	6 253	447	4 668	630	508
Tyresö	1 419	298	988	89	44
Upplands-Bro	2 903	1 388	1 256	178	80
Nykvarn	542	167	283	62	30
Täby	2 713	330	1 966	246	171
Danderyd	1 155	115	809	191	40
Sollentuna	6 506	2 009	3 342	807	348
Stockholm	41 228	13 245	21 164	5 086	1 733
Södertälje	6 082	2 955	2 360	515	251
Nacka	1 980	646	1 171	120	42
Sundbyberg	2 287	971	959	232	124
Solna	4 359	2 132	1 449	436	342
Lidingö	1 356	160	1 040	142	14
Vaxholm	402	24	300	60	18
Norrtälje	1 303	38	781	314	171
Sigtuna	1 987	74	1 266	410	237
Nynäshamn	1 454	3	966	161	323

	Totalt	Kollektiv- trafik	Personbil, persontrafik	Personbil, yrkestrafik	Godstrafik
Uppsala län	12 782	9 487	2 321	557	416
Håbo	1 586	770	508	266	42
Älvkarleby	61	44	1	2	13
Knivsta	1 176	1 090	86	0	0
Heby	233	111	103	8	12
Tierp	217	195	1	4	17
Uppsala	7 226	5 833	1 008	152	233
Enköping	1 999	1 215	596	120	69
Östhammar	283	230	17	7	30
Västmanlands län	6 175	3 368	691	88	2 028
Skinnskatteberg	24	13	5	1	5
Surahammar	72	49	13	4	5
Kungsör	221	162	38	5	16
Hallstahammar	170	92	53	7	18
Norberg	11	1	2	1	6
Västerås	3 681	2 327	441	48	865
Sala	105	8	52	6	39
Fagersta	39	21	8	4	7
Köping	1 372	278	48	8	1 038
Arboga	480	415	31	4	29
Örebro län	2 703	1 799	520	146	238
Lekeberg	32	20	8	2	2
Laxå	56	8	24	3	22
Hallsberg	224	182	26	8	8
Degerfors	13	6	3	2	2
Hällefors	20	17	3	0	1
Ljusnarsberg	140	92	36	6	7
Örebro	1 000	781	138	22	58
Kumla	288	242	27	8	11
Askersund	121	25	89	1	5
Karlskoga	113	62	10	5	36
Nora	93	31	13	2	46
Lindesberg	603	333	143	87	41
Södermanlands län	11 113	8 694	1 747	325	348
Vingåker	89	67	16	2	3
Gnesta	467	256	123	63	26
Nyköping	3 802	3 395	275	18	114
Oxelösund	535	474	42	11	8
Flen	436	290	109	17	19
Katrineholm	616	352	218	16	30
Eskilstuna	1 146	659	369	24	94
Strängnäs	1 792	1 245	426	83	38
Trosa	2 231	1 955	169	91	16

	Totalt	Kollektiv- trafik	Personbil, persontrafik	Personbil, yrkestrafik	Godstrafik
Östergötlands län	14 609	13 717	548	222	122
Ödeshög	46	20	4	1	21
Ydre	9	8	0	0	0
Kinda	97	73	5	2	17
Boxholm	47	42	3	1	1
Åtvidaberg	158	144	9	3	2
Finspång	281	270	5	5	1
Valdemarsvik	321	135	131	40	14
Linköping	6 632	6 530	65	31	6
Norrköping	5 769	5 532	123	85	29
Söderköping	407	204	169	29	5
Motala	471	437	20	12	2
Vadstena	76	47	2	5	23
Mjölby	295	275	12	7	1
Gotlands län	467	290	90	19	68
Stockholm- Mälarenregionen	179 972	74 588	79 192	16 258	9 935
Övriga län	13 559	13 151	103	87	217
Summa riket	193 530	87 739	79 295	16 345	10 152

Persontrafikresor med kollektivtrafik

Persontrafikresor med kollektivtrafik står för de största totala nyttorna i analysen, cirka 102 miljarder kronor under kalkylperioden. Den största delen utgörs av konsumentöverskott, där nyttorna från kortare restider beräknas till cirka 88 miljarder kronor. Även producentöverskottet, det vill säga nyttor för kollektivtrafikoperatörer, är betydande och uppgår till cirka 13 miljarder kronor.



Det ökade resandet med kollektivtrafik leder till högre biljettintäkter, men också till ökade kostnader för fordonsdrift samt till högre avgifter till staten i form av moms på biljettintäkter och banavgifter. Dessa statliga intäkter redovisas som positiva budgeteffekter, vilket balanserar motsvarande kostnadsökningar på operatörssidan. Intäkterna och kostnaderna redovisas var för sig, trots att de i praktiken tar ut varandra och därmed inte påverkar den samhällsekonomiska nettoytan.

De externa effekterna för denna trafikantgrupp är jämförelsevis små. Att trafikolyckseffekten blir negativ för persontrafikresor med kollektivtrafik kan förklaras av att järnvägsprojekt innebär en överflyttning av resenärer från bil till tåg. Det leder i sin tur till fler gång- och cykelresor till och från stationer, samt ökad tågtrafik vid plankorsningar. Dessa faktorer kan medföra en viss ökning av olycksrisker, vilket gör att olycksposten i kalkylen får ett negativt nettobidrag. Detta trots att järnvägen som transportslag är mycket säker.

Geografisk spridning av nyttorna

För persontrafikresor med kollektivtrafik uppstår stora tillgänglighetsförbättringarna genom Ostlänken, särskilt i Linköping och Norrköping, i Nyköping, Trosa, Oxelösund, och de södra delarna av Stockholms län. Ostlänken medför även att den befintliga stambanan avlastas, vilket tillsammans med åtgärder på Svealandsbanan, särskilt mellan Folkesta och Rekarne samt mellan Strängnäs och Södertälje, även ger betydande nyttor för övriga kommuner i Södermanlands län.

Flerspårsutbyggnader på Mälarbanan får stor effekt på tillgängligheten, främst genom kortare restider och minskade förseningar. I Västmanland är effekterna särskilt tydliga för kommunerna Västerås, Arboga, Köping och Hallstahammar. En utvecklad Mälarbanan får även positiva effekter på delar av Stockholms län, samt ger ökad tillgänglighet genom förkortade restider och förbättrad turtäthet för Enköpings kommun. Kungsör kommun får förbättrad tillgänglighet, både genom Mälarbanan och genom åtgärder på Svealandsbanan.

Utbyggnaden av fler spår mellan länsgränsen Stockholm–Uppsala och Uppsala, samt tillkommande stationsuppehåll i Alsike och Bergsbrunna, stora tillgänglighetsförbättringar för bland annat kommunerna Uppsala och Knivsta, samt delar av Stockholms län. För Stockholms län bidrar även förbättringar i busstrafiken kopplade till Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn till ökad tillgänglighet för kollektivtrafikresenärer.

Investeringarna i Stockholm-Mälarregionen ger nyttor för stora delar av Sverige. Över 13 miljarder kronor i restidsnyttor tillfaller länen utanför Stockholm-Mälarregionen. Exempelvis förstärks kapaciteten i stråket längs Södra stambanan när Ostlänken står färdig, vilket gynnar södra Sverige.



Persontrafikresor och yrkesresor vägtrafik

För persontrafik med bil beräknas de totala nyttorna uppgå till cirka 92 miljarder kronor. Precis som för kollektivtrafiken utgörs den största andelen av konsumentöverskott, med ett totalt värde på cirka 79 miljarder kronor. Av detta utgör ungefär 70 miljarder kronor restidsvinster, och cirka 9 miljarder kronor utgörs av lägre kostnader för trängselskatt. För staten innebär detta lägre intäkter från trängselskatter, men samtidigt innebär högre trafikvolymerna ökade skatteintäkter från fordonsskatt och andra trafikrelaterade avgifter. Sammantaget leder detta till positiva budgeteffekter.

De externa effekterna för vägtrafik uppgår till cirka 5 miljarder kronor i nyttor. Dessa nyttor härrör huvudsakligen från minskade trafikolyckor, eftersom den nya infrastrukturen erbjuder säkrare vägsträckor eller leder om trafik bort från miljöer med oskyddade trafikanter.

Det kan vid första anblick tyckas förvånande att de externa effekterna för koldioxidutsläpp från vägtrafik blir marginella. Den främsta orsaken är att kostnaderna i stor utsträckning redan är internaliserade genom befintliga styrmedel, framför allt koldioxidskatt och energiskatt på drivmedel, och högre priser för biodrivmedel. Eftersom trafikanterna därmed redan betalar för sin klimatpåverkan, tillkommer ingen ytterligare extern kostnad i de samhällsekonomiska kalkylerna. På motsvarande sätt innebär ökad drivmedelsanvändning inte någon samhällsekonomisk vinst i form av ökade skatteintäkter.

För yrkesresor i vägtrafik beräknas de totala nyttorna till cirka 17 miljarder kronor. Den i särklass största nyttoposten för denna trafikantgrupp utgörs av förkortade restider, vilket ger betydande tidsvinster för företag och verksamheter som är beroende av transport i tjänsten.

Geografisk spridning av nyttorna

De stora nyttorna för trafikantgrupperna persontrafik och yrkesresor vägtrafik i Stockholms län förklaras i huvudsak av effekterna av Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn. Dessa två infrastrukturåtgärder har särskilt stor betydelse för resenärer som bor i eller nära de berörda områdena, och genererar betydande nyttor i kommunerna Stockholm, Huddinge, Botkyrka, Ekerö, Järfälla, Haninge och Sollentuna.

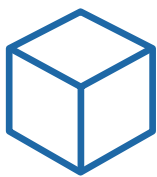
Att nyttorna är särskilt stora för Stockholms kommun förklaras av det stora antalet invånare och dessutom av de betydande tillgänglighetsförbättringar som uppstår när Essingeleden och Södra länken avlastas. Denna avlastning medför även positiva effekter för andra kommuner, såsom Nacka och Lidingö, där tillgängligheten förbättras påtagligt. Därtill innebär åtgärderna att tillgängligheten från flera kommuner i Sörmland till arbetsmarknadsregionen i Stockholm förbättras.

Åtgärderna på E4 söder om Arlanda bidrar till att minska trängseln och förbättra tillgängligheten, särskilt för kommunerna Sollentuna, Sigtuna, Upplands Väsby och Uppsala kommun. Dessa åtgärder, i kombination med Förbifart Stockholm, beräknas medföra avlastning av E18, vilket även ger förbättrad tillgänglighet för bland annat Enköping och Håbo.

Riksväg 77 länsgränsen Knivsta/Rimbo–anslutning E18 bidrar till förbättrad tillgänglighet, framför allt i Norrtälje kommun, och E18 Genomfart Västerås ger förbättrad framkomlighet med nyttor för bland annat Västerås.

Förbifart Söderköping ger de största tillgänglighetseffekterna i Östergötlands län. Störst blir nyttorna för kommunerna Söderköping och Valdemarsvik.

Ombyggnaden av väg 50 Lindesberg–Storå ger ökad framkomlighet och tillgänglighet i Örebro län, med störst nytta för Lindesbergs kommun och Örebro kommun.



Ostlänken leder till avlastning av vägnätet, eftersom vissa resenärer väljer att resa med tåg i stället för bil. Detta ger upphov till tillgänglighetsnyttor för bland annat kommunerna Strängnäs, Eskilstuna, Nyköping och Norrköping.

Gotland bedöms påverkas positivt av stärkt koppling till det regionala vägnätet via investeringar på fastlandet.

För övriga län beräknas nyttorna för person- och yrkestrafik till omkring 200 miljoner kronor när vägtrafiken förbättras till, från och genom Stockholm-Mälarenregionen. Ett exempel som nämns ovan är väg 56 Tärnsjö–Valbo, som ger högre tillgänglighet och ökade trafikflöden från Sala och vidare mot norra Sverige.

Godstransporter

För godstransporter utgör förbättrade restider den största nyttoposten. Totalt beräknas nyttorna uppgå till knappt 12 miljarder kronor under kalkylperioden. Dessa nyttor uppstår genom kortare transporttider, ökad tillförlitlighet och bättre kapacitetsutnyttjande i det samlade transportsystemet.

Geografisk spridning av nyttorna

Effekterna på godstrafiken följer i stort sett de för övrig vägtrafik i Stockholms, Uppsala och Sörmlands län. En skillnad är dock att Nynäshamn, med omfattande godstransporter till och från hamnen, får förhållandevis höga godsnyttor. I Sörmland frigör Ostlänken kapacitet för godstrafik på befintliga banor, vilket ger relativt höga godsnyttorna för Nyköping.

Västerås kommun och Köpings kommun får betydande nyttor genom att Hjulstabron möjliggör ökad kapacitet och större tillåtet tonnage för Mälarsjöfarten, vilket förbättrar förutsättningarna för effektiva godstransporter till och från Mälarhamnarna. En överflyttning av gods från väg till sjöfart medför kvalitativa nyttor såsom avlastning av väg- och järnvägsnät samt minskad energiförbrukning i transportsystemet.

I Örebro län uppstår de största godsnyttorna i kommunerna Lindesberg och Örebro. Detta bedöms bero på en kombination av dubbelspårsutbyggnaden Kolbäck–Hovsta, förbättringar av Godsstråket genom Bergslagen, samt ombyggnaden av väg 50 mellan Lindesberg och Stora.

Del 2. Regionala utvecklingseffekter av ökad tillgänglighet i transportsystemet

Det finns brett stöd i forskningen för att ökad tillgänglighet i transportsystemet på flera sätt ger upphov till regionala utvecklingsnyttor. En ökad tillgänglighet till arbetstillfällen medför såväl ökad sysselsättning som ökade inkomster och skatteintäkter. Åtgärderna medför även ökade fastighetsvärden på bostäder, vilket kan göra fler lokala platser i Stockholm-Mälardalen regionen intressanta för kommersiellt bostadsbyggande.



I detta kapitel presenteras regionala utvecklingsnyttor i separata avsnitt för tillgänglighet till arbetstillfällen, sysselsättning, arbetsinkomster, skatteintäkter samt fastighetsrelaterade nyttor. Sammantaget får de infrastrukturinvesteringar som En Bättre Sitts-samarbetet identifierat som behov före 2035 positiva regionala effekter:

- Tillgängligheten till arbetstillfällen ökar med 3,6 procent med kollektivtrafik och 8,4 procent med bil.
- Antalet sysselsatta ökar med omkring 760 personer, kopplat till en mer effektiv arbetsmarknad och förbättrad kompetensmatchning.
- Ökade arbetsinkomster uppgår till 45,4 miljarder kronor (diskonterat över 60 år), motsvarande 1,4 miljarder kronor per år i dagens penningvärde.
- Ökade arbetsinkomster genererar i sin tur ökade skatteintäkter om 30 miljarder kronor i inkomstskatter samt ytterligare 11,4 miljarder kronor i moms.
- Den förbättrade tillgången till arbetsmarknaden medför höjda fastighetsvärden på bostäder motsvarande cirka 95 miljarder kronor, eller 2,1 procents genomsnittlig värdeökning i Stockholm-Mälardalen regionen.
- Effekterna på bostadsvärden är som störst i kommuner med nya stationer eller förbättrade kollektivtrafikförbindelser, samt i anslutning till större väginvesteringar. För vissa kommuner innebär detta att de kommersiella förutsättningarna för bostadsbyggande förbättras, vilket kan främja ökad nyproduktion.

Nyttorna kan ställas upp tillsammans men bör inte summeras eftersom en del av nyttorna speglar olika sidor av samma mynt. Exempelvis läggs sannolikt en del av inkomstökningar på bostadsinköp. Det finns därför risk för dubbelräkning av nyttor ifall de summeras rakt av. Detta gäller även summering med restidsnyttor från del 1 av denna nyttoanalys, vars värden delvis överlappar de nyttor som presenteras i detta kapitel.

Ökad tillgänglighet till arbetstillfällen

Genom de pågående, beslutade och tillkommande infrastrukturinvesteringarna före 2035 i Systemanalys för Stockholm-Mälardregionen (2024) ökar tillgängligheten till arbetstillfällen i stora delar av regionen. För Stockholm-Mälardregionen som helhet ökar tillgängligheten 3,6 procent med kollektivtrafik och 8,4 procent med bil. Under rubrikerna nedan presenteras regionala analyser för respektive färdmedel.

Tabell 3. Procentuell förändring av tillgängligheten till arbete genom Systemanalysens identifierade transportinfrastrukturbehov före 2035.

Kommun/län	Tillgänglighetsförändring	
	Kollektivtrafik	Bil
Stockholms län	1,2%	13,6%
Upplands Väsby	3,0%	13,8%
Vallentuna	0,6%	7,4%
Österåker	0,3%	4,8%
Värmdö	0,2%	5,4%
Järfälla	5,0%	20,8%
Ekerö	13,7%	120,5%
Huddinge	1,2%	23,7%
Botkyrka	1,0%	21,5%
Salem	2,5%	11,8%
Haninge	0,6%	20,1%
Tyresö	0,6%	8,1%
Upplands-Bro	8,9%	12,3%
Nykvarn	11,8%	4,6%
Täby	0,4%	8,2%
Danderyd	0,3%	8,5%
Sollentuna	2,5%	14,0%
Stockholm	0,6%	13,5%
Södertälje	2,6%	5,7%
Nacka	0,2%	4,0%
Sundbyberg	0,7%	7,8%
Solna	1,3%	7,5%
Lidingö	0,3%	10,3%
Vaxholm	0,2%	9,8%
Norrtälje	0,1%	4,6%
Sigtuna	0,0%	8,9%
Nynäshamn	0,1%	12,1%
Uppsala län	6,0%	1,4%
Håbo	11,2%	6,1%
Älvkarleby	5,4%	0,2%
Knivsta	12,4%	2,3%
Heby	2,1%	2,2%
Tierp	2,9%	0,2%
Uppsala	5,0%	0,8%
Enköping	9,7%	2,8%
Östhammar	2,6%	0,3%

Tillgänglighetsförändring		
Kommun/län	Kollektivtrafik	Bil
Västmanlands län	7,0%	0,3%
Skinnskatteberg	5,1%	0,3%
Surahammar	3,0%	0,1%
Kungsör	18,1%	0,2%
Hallstahammar	3,4%	0,6%
Norberg	0,3%	0,1%
Västerås	6,5%	0,3%
Sala	0,3%	0,5%
Fagersta	2,7%	0,0%
Köping	12,6%	0,1%
Arboga	22,1%	0,2%
Örebro län	4,8%	0,2%
Lekeberg	2,3%	0,1%
Laxå	1,9%	1,2%
Hallsberg	12,7%	0,2%
Degerfors	0,5%	0,0%
Hällefors	0,6%	0,1%
Ljusnarsberg	55,7%	0,9%
Örebro	2,6%	0,0%
Kumla	10,4%	0,0%
Askersund	3,9%	2,2%
Karlskoga	0,7%	0,0%
Nora	1,7%	0,2%
Lindesberg	15,0%	1,0%
Södermanlands län	19,5%	0,7%
Vingåker	8,9%	0,2%
Gnesta	6,4%	1,1%
Nyköping	46,0%	0,1%
Oxelösund	38,3%	0,1%
Flen	12,0%	1,2%
Katrineholm	10,8%	0,5%
Eskilstuna	3,4%	0,5%
Strängnäs	12,6%	2,5%
Trosa	72,1%	0,1%
Östergötlands län	3,3%	0,2%
Ödeshög	1,1%	0,2%
Ydre	0,2%	0,0%
Kinda	1,8%	0,1%
Boxholm	1,3%	0,3%
Åtvidaberg	3,0%	0,2%
Finspång	4,5%	0,0%
Valdemarsvik	5,5%	4,6%
Linköping	2,4%	0,0%
Norrköping	4,7%	0,0%
Söderköping	4,2%	2,1%
Motala	4,2%	0,0%
Vadstena	1,3%	0,1%
Mjölby	2,2%	0,0%
Gotland	0,1%	0,0%
Stockholm-Mälardregionen	3,6%	8,4%

Ökad sysselsättning

Ökad tillgänglighet i transportsystemet ger en mer effektiv arbetsmarknad där kompetens och arbetskraft lättare kan matcha arbetsgivarnas behov. Detta skapar nya arbetstillfällen som annars inte uppstått. Som helhet beräknas sysselsättningseffekten av infrastrukturinvesteringarna ge 760 nya arbetstillfällen i Stockholm-Mälardalenregionen, motsvarande 0,02 procent av den totala sysselsättningen år 2045 enligt gällande prognoser. Den geografiska spridningen av den ökade sysselsättningen är stor, med mätbara effekter i flera delar av Stockholm-Mälardalenregionen.

Störst procentuell tillgänglighetsökning regionalt syns i Sörmland med 0,05%, motsvarande 80 heltidssysselsatta. På lokal nivå är ökningen störst på Ekerö med ca 60 sysselsatta, vilket kopplar till den stora lokala påverkan av Förbifart Stockholm.

Tabell 4. Sysselsättningseffekter genom Systemanalysens identifierade transportinfrastrukturbehov före 2035.

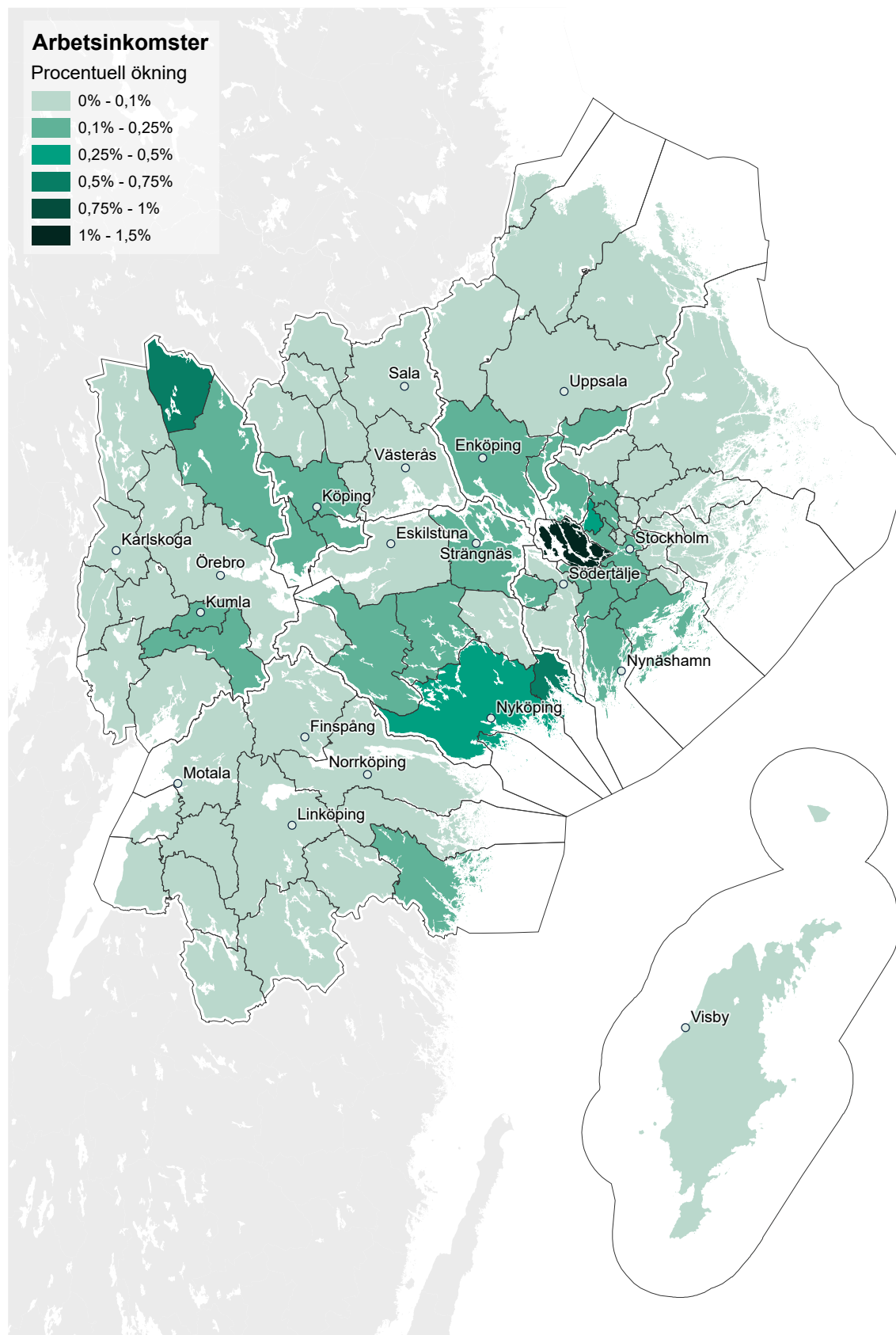
Län	Sysselsatta (heltid)
Stockholms län	550
Uppsala län	40
Västmanlands län	30
Örebro län	20
Södermanlands län	80
Östergötlands län	40
Gotlands län	0*
Stockholm-Mälardalenregionen	760

*Avrundat till närmaste heltal

Ökade arbetsinkomster

En del av den ökade produktiviteten av en effektivare arbetsmarknad i Stockholm-Mälardalenregionen kommer de sysselsatta till dels genom ökade löner. Över 60 år beräknas infrastrukturinvesteringarna ge upphov till ökade arbetsinkomster motsvarande 45,4 miljarder kronor, sett som diskonterade inkomstökningar. Per år motsvarar det 1,4 miljarder kronor i dagens penningvärde. De största procentuella inkomstökningarna syns i anslutning till flera större investeringsobjekt. Allra störst på Ekerö i Stockholms län, Trosa i Sörmland och Ljusnarsberg i Örebro län.

Figur 7. Procentuell ökning av arbetsinkomster som effekt av infrastrukturinvesteringarna och åtgärderna i Systemanalysen före 2035.



Tabell 5. Ökade av arbetsinkomster som effekt av Systemanalysens identifierade transportinfrastrukturbehov före 2035.

60 år, milj kr		60 år, milj kr		60 år, milj kr	
Stockholms län	34 287	Uppsala län	2 337	Södermanlands län	4 632
Upplands Väsby	665	Håbo	328	Vingåker	58
Vallentuna	256	Älvkarleby	40	Gnesta	67
Österåker	222	Knivsta	253	Nyköping	2 078
Värmdö	235	Heby	45	Oxelösund	348
Järfälla	1 767	Tierp	48	Flen	152
Ekerö	3 931	Uppsala	1 114	Katrineholm	286
Huddinge	2 384	Enköping	458	Eskilstuna	301
Botkyrka	1 533	Östhammar	52	Strängnäs	466
Salem	209	Västmanlands län	1 611	Trosa	877
Haninge	1 526	Skinnskatteberg	17	Östergötlands län	1 305
Tyresö	390	Surahammar	24	Ödeshög	5
Upplands-Bro	504	Kungsör	115	Ydre	1
Nykvarn	167	Hallstahammar	49	Kinda	14
Täby	706	Norberg	2	Boxholm	7
Danderyd	422	Västerås	878	Åtvidaberg	28
Sollentuna	1 254	Sala	14	Finspång	77
Stockholm	14 228	Fagersta	27	Valdemarsvik	57
Södertälje	609	Köping	248	Linköping	327
Nacka	471	Arboga	237	Norrköping	521
Sundbyberg	428	Örebro län	1 233	Söderköping	74
Solna	753	Lekeberg	16	Motala	139
Lidingö	632	Laxå	13	Vadstena	8
Vaxholm	128	Hallsberg	151	Mjölby	48
Norrtälje	240	Degerfors	4	Gotland	6,2
Sigtuna	342	Hällefors	3	Stockholm-Mälarenregionen	45 412
Nynäshamn	285	Ljusnarsberg	184		
		Örebro	318		
		Kumla	172		
		Askersund	56		
		Karlskoga	17		
		Nora	16		
		Lindesberg	284		

Ökade skatteintäkter

Som en direkt följd av de ökade inkomsterna ökar också skatteintäkterna till både kommuner, regioner och staten. Både i form av inkomstskatter och moms till följd av ökad konsumtion.

Inkomstskatter

45,4 miljarder kronor i ökade arbetsinkomster medför 30 miljarder kronor i ökad kommunal och statlig inkomstskatt sett över 60 års tid (diskonterade värden). Per år motsvarar detta över 900 miljoner i skatteintäkter på arbetsinkomster. Skatteintäkterna består av skatt på både kommunal, regional och nationell nivå. Tabell 6 anger var skatterna uppkommer i form av var personerna bor.

De största procentuella ökningarna i skatteintäkter återfinns i anslutning till flera utpekade investeringsobjekt. Allra störst på Ekerö i Stockholms län, Trosa i Sörmland och Ljusnarsberg i Örebro län.

Tabell 6. Förändring av inkomstskatteintäkter genom Systemanalysens identifierade transportinfrastrukturbehov före 2035.

60 år, milj kr		60 år, milj kr		60 år, milj kr	
Stockholms län	22 630	Uppsala län	1 543	Södermanlands län	3 057
Upplands Väsby	439	Håbo	217	Vingåker	38
Vallentuna	169	Älvkarleby	26	Gnesta	44
Österåker	146	Knivsta	167	Nyköping	1 372
Värmdö	155	Heby	29	Oxelösund	229
Järfälla	1 166	Tierp	32	Flen	100
Ekerö	2 595	Uppsala	735	Katrineholm	188
Huddinge	1 574	Enköping	302	Eskilstuna	199
Botkyrka	1 012	Östhammar	34	Strängnäs	308
Salem	138	Västmanlands län	1 063	Trosa	579
Haninge	1 007	Skinnskatteberg	11	Östergötlands län	861
Tyresö	258	Surahammar	16	Ödeshög	3
Upplands-Bro	333	Kungsör	76	Ydre	0
Nykvarn	110	Hallstahammar	32	Kinda	9
Täby	466	Norberg	1	Boxholm	4
Danderyd	279	Västerås	579	Åtvidaberg	18
Sollentuna	828	Sala	9	Finspång	51
Stockholm	9 391	Fagersta	18	Valdemarsvik	38
Södertälje	402	Köping	164	Linköping	216
Nacka	311	Arboga	156	Norrköping	344
Sundbyberg	282	Örebro län	814	Söderköping	49
Solna	497	Lekeberg	10	Motala	92
Lidingö	417	Laxå	8	Vadstena	5
Vaxholm	84	Hallsberg	100	Mjölby	32
Norrtälje	158	Degerfors	3	Gotland	4,1
Sigtuna	226	Hällefors	2	Stockholm-Mälarenregionen	29 972
Nynäshamn	188	Ljusnarsberg	122		
		Örebro	210		
		Kumla	113		
		Askersund	37		
		Karlskoga	11		
		Nora	10		
		Lindesberg	187		

Moms

En del av ökade arbetsinkomster läggs sannolikt på konsumtion, vilket innebär ökade statliga skatteintäkter även genom moms. Historiskt har skatteintäkterna från moms motsvarat strax under 40% av de direkta och indirekta skatteintäkterna på arbete.¹⁰ Sett över 60 år kan inkomstökningen då medföra 11,4 miljarder kronor i diskonterade momsintäkter. Per år motsvarar detta 350 miljoner kronor i momsintäkter.

Tabell 7. Förändring av momsintäkter genom Systemanalysens identifierade transportinfrastrukturbehov före 2035. Momsintäkterna redovisas regionalt efter befolkningens bostadslän.

Län	Moms 60 år, milj kr
Stockholms län	8 580
Uppsala län	590
Västmanlands län	400
Örebro län	310
Södermanlands län	1 160
Östergötlands län	330
Gotlands län	1,6
Stockholm-Mälarenregionen	11 350

¹⁰ År 2023 var andelen 37,9%, se Ekonomifakta (2025).

Ökade fastighetsvärden

Ökad tillgänglighet till arbete ger höjda fastighetsvärden för bostäder. Flertalet studier i Mälardalen har visat hur lokala och regionala skillnader i tillgänglighet till arbetstillfällen är den enskilt viktigaste faktorn bakom skillnader i bostadspris mellan olika platser.¹¹

Infrastrukturåtgärderna i Systemanalys för Stockholm-Mälarenregionen beräknas medföra höjda taxeringsvärden för bostäder med ca 95 miljarder kronor, motsvarande en värdeökning för regionen som helhet på 2,1 procent. Siffrorna avser småhus och lägenheter sammantaget, och i lägenheterna ingår både bostads- och hyresrätter.

Tabell 8. Förändring av taxerade bostadsvärden genom Systemanalysens identifierade transportinfrastrukturbehov före 2035.

Bostadstaxering, procent			Bostadstaxering, procent			Bostadstaxering, procent		
	Milj kr	Procent		Milj kr	Procent		Milj kr	Procent
Stockholms län	77 877	2,5%	Uppsala län	4 532	2,2%	Södermanlands län	6 748	2,5%
Upplands Väsby	1 134	2,3%	Håbo	512	1,9%	Vingåker	48	0,9%
Vallentuna	438	1,0%	Älvkarleby	33	0,6%	Gnesta	93	0,8%
Österåker	552	0,6%	Knivsta	345	1,5%	Nyköping	3 197	6,4%
Värmdö	771	0,5%	Heby	35	0,4%	Oxelösund	461	4,3%
Järfälla	3 453	3,7%	Tierp	44	0,3%	Flen	157	1,4%
Ekerö	8 128	14,4%	Uppsala	2 783	1,0%	Katrineholm	342	1,6%
Huddinge	4 277	3,0%	Enköping	690	1,6%	Eskilstuna	488	0,6%
Botkyrka	2 391	3,0%	Östhammar	90	0,4%	Strängnäs	762	1,8%
Salem	320	1,7%	Västmanlands län	2 100	1,5%	Trosa	1 200	5,2%
Haninge	3 097	2,6%	Skinnskatteberg	13	0,5%	Östergötlands län	2 086	0,5%
Tyresö	758	1,1%	Surahammar	15	0,3%	Ödeshög	4	0,2%
Upplands-Bro	869	2,7%	Kungsör	101	1,8%	Ydre	0	0,0%
Nykvarn	273	1,9%	Hallstahammar	45	0,5%	Kinda	13	0,2%
Täby	1 579	1,1%	Norberg	1	0,1%	Boxholm	7	0,2%
Danderyd	1 073	1,0%	Västerås	1 459	1,0%	Åtvidaberg	21	0,3%
Sollentuna	2 508	2,1%	Sala	20	0,2%	Finspång	70	0,5%
Stockholm	37 428	2,3%	Fagersta	16	0,3%	Valdemarsvik	87	1,0%
Södertälje	952	1,2%	Köping	214	1,5%	Linköping	642	0,4%
Nacka	1 187	0,6%	Arboga	217	2,7%	Norrköping	923	0,7%
Sundbyberg	970	1,5%	Örebro län	1 295	0,4%	Söderköping	102	0,6%
Solna	1 760	1,6%	Lekeberg	11	0,2%	Motala	153	0,5%
Lidingö	1 661	1,3%	Laxå	7	0,3%	Vadstena	9	0,1%
Vaxholm	401	1,1%	Hallsberg	111	1,4%	Mjölby	56	0,3%
Norrtälje	731	0,6%	Degerfors	2	0,1%	Gotland	12,3	0,0%
Sigtuna	601	1,2%	Hällefors	1	0,1%	Stockholm-Mälarenregionen	94 650	2,1%
Nynäshamn	567	1,5%	Ljusnarsberg	79	5,3%			
			Örebro	643	0,5%			
			Kumla	192	1,3%			
			Askersund	49	0,6%			
			Karlskoga	15	0,1%			
			Nora	10	0,2%			
			Lindesberg	174	1,7%			

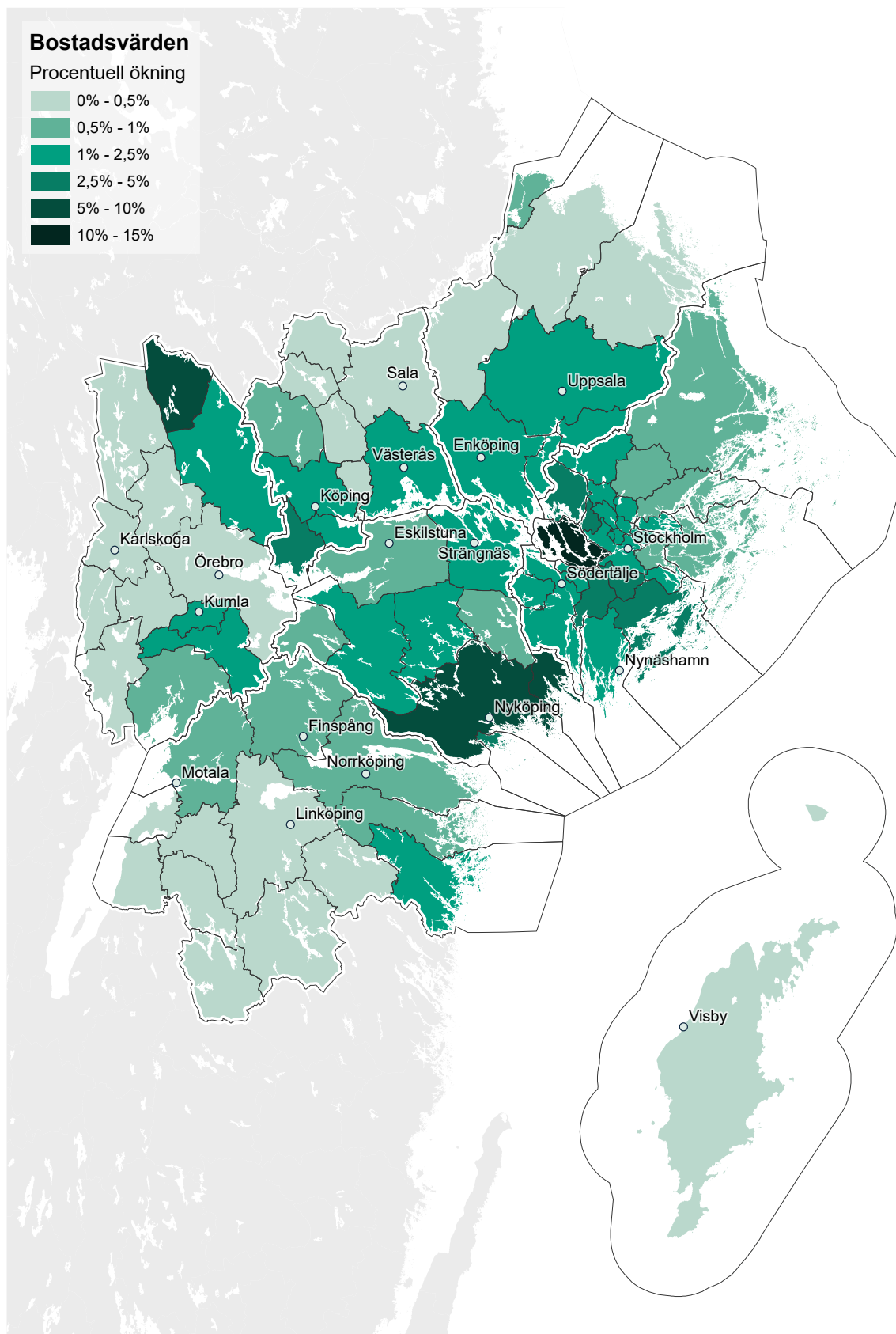
Den geografiska spridningen av ökade bostadsvärden är omfattande med mätbara effekter i stora delar av Stockholm-Mälardalen. På kommunal nivå är den procentuella effekten som störst på Ekerö samt i Nyköpings, Trosas och Ljusnarsbergs kommuner. I dessa kommuner medför tillgänglighetsökningen i genomsnitt minst 5 procent högre fastighetsvärden på kommunnivå.

På lokal nivå kan tillgänglighetseffekterna på bostadsvärden variera kraftigt:

- Kollektivtrafiktillgängligheten ökar procentuellt sett allra mest intill nya stationslägen, samt i landsbygder vars tillgänglighet i hög grad är beroende av resmöjligheterna till kringliggande tätorter. Kollektivtrafikåtgärder har extra stark påverkan på bostadsvärden för lägenheter. Stationsorter samt tätortsnära landsbygder i anslutning till dessa är därför platser där just kollektivtrafikåtgärderna har som störst relativ påverkan på bostadsvärden.
- Ökad tillgänglighet med bil sprids geografiskt mer jämnt från själva investeringen, med avtagande effekt på längre avstånd. Ökad tillgänglighet med bil påverkar också småhusvärden mer än lägenhetsvärden. Störst är påverkan vid de större vägåtgärderna i Stockholm-Mälardalen och de stråk de ingår i.

I delar av i Stockholm-Mälardalen kan högre bostadsvärden medföra ökat bostadsbyggande, då lokala försäljningspriser ökar i förhållande till byggkostnaderna. Störst margineffekt på byggande sker på platser där värdeökningen medför att de kommersiella kalkylerna går från att vara negativa till att med marginal ge en vinst. Var de platserna finns är därför till stor del beroende av ränteläge, konjunktur och utveckling av lokal och regional arbetsmarknad.

Figur 8. Ökade bostadsvärden i Stockholm-Mälarsregionen som effekt av Systemanalysens identifierade transportinfrastrukturbehov före 2035.



Sammanfattning och samlade nyttor

Denna rapport redovisar samhällsekonomiska nyttor och regionala nyttoeffekter som uppstår vid genomförandet av den gemensamma utvecklingsstrategin, Systemanalysen, som de sju regionerna – Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro län, Sörmland, Östergötland och Gotland – i Mälardalsrådets transportpolitiska samarbete En Bättre Sits tagit fram. Nyttoanalysen består av två delar och omfattar infrastrukturinvesteringar som regionerna identifierat som pågående, beslutade eller identifierade som tillkommande behov innan 2035. Den första delen visar på samhällsekonomiska nyttor som beräknats enligt Trafikverkets metodik och den andra delen illustrerar tillgänglighetsnyttor uttryckt som regionala utvecklingsnyttor som ökade arbetsinkomster, skatteintäkter och fastighetsvärden. Nyttorna i de två delarna ska inte summeras, då samhällsekonomiska nyttor och regionala utvecklingsnyttor delvis överlappar.

Analysen visar att investeringspaketet i transportinfrastrukturen bidrar till en mer integrerad och effektiv arbetsmarknadsregion, med positiva effekter på sysselsättning, inkomster och bostadsmarknad, samt bidrar till stora restids- och godsnyttor. Nyttorna inte är begränsade till ett enskilt län eller åtgärd, utan uppstår som resultat av ett samlat investeringspaket som stärker funktionaliteten och tillgängligheten i hela Stockholm-Mälarenregionen.

De samhällsekonomiska nyttorna från restidsnyttor, godsnyttor, effekter för kollektivtrafikoperatörer och externa effekter uppgår till cirka 222 miljarder kronor under kalkylperioden. Den största delen av dessa nyttor tillfaller persontrafikresor med kollektivtrafik (cirka 102 miljarder kronor), följt av persontrafikresor vägtrafik (cirka 92 miljarder kronor), yrkesresor vägtrafik (cirka 17 miljarder kronor) och godstransporter (cirka 12 miljarder kronor). Åtgärder som Ostlänken, Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn bidrar med störst nytta, men även fyrspår Uppsala-länsgränsen Uppsala/Stockholm, utbyggnader av Mälärbanan, Svealandsbanan och förbättringar i vägnätet ger positiva effekter.

Stockholms län får de största nyttorna i absoluta tal, vilket främst förklaras av länets höga befolkningstäthet, omfattande trafikvolymer och flera större investeringar i väg- och kollektivtrafiksystemet, såsom Förbifart Stockholm, Tvärförbindelse Södertörn och Ostlänken, men även övriga län i Stockholm-Mälarenregionen får betydande tillgänglighetsförbättringar. I Södermanlands och Östergötlands län genererar Ostlänken särskilt stora nyttor, både genom förbättrade restider och avlastning av befintliga stambanor. Uppsala län påverkas positivt av fyrspårsutbyggnaden söder om Uppsala och av ökade resealternativ via nya stationer. I Västmanlands och Örebro län bidrar bland annat utbyggnaden av Mälärbanan och förbättringar av Godsstråket genom Bergslagen till tydliga effekter för både person- och godstrafik. Gotland bedöms påverkas positivt av förbättrad färjetrafik samt stärkt koppling till det regionala vägnätet via investeringar på fastlandet.

Vad gäller sammantagna regionala nyttoeffekter för hela Stockholm-Mälardalsregionen så ökar tillgängligheten till arbetstillfällen med 3,6 procent med kollektivtrafik, respektive 8,4 procent med bil. Antalet sysselsatta ökar med omkring 760 personer och arbetsinkomsterna ökar med 45 miljarder kronor (diskonterat över 60 år). Detta genererar i sin tur ökade skatteintäkter om 30 miljarder kronor i inkomstskatter samt ytterligare 11 miljarder kronor i moms.

Tillgänglighetsökningen påverkar även fastighetsmarknaden. Den förbättrade tillgången till arbetsmarknaden medför höjda fastighetsvärden på bostäder motsvarande cirka 95 miljarder kronor, eller 2,1 procents genomsnittlig värdeökning i Stockholm-Mälardalsregionen. Effekterna på bostadsvärden är som störst i kommuner med nya stationer eller förbättrade kollektivtrafikförbindelser, samt i anslutning till större väginvesteringar. För vissa kommuner innebär detta att de kommersiella förutsättningarna för bostadsbyggande förbättras, vilket kan främja ökad nyproduktion.

De sju regionerna som ingår i Mälardalsrådets transportpolitiska samarbete och som står bakom den gemensamma utvecklingsstrategin, bidrar med omkring hälften av landets BNP. Trots detta investeras endast 42 procent av medlen för namngivna investeringar i nationell transportinfrastrukturplan 2022-2033 i Stockholm-Mälardalsregionen.

Sammantaget utgör detta starka argument för den högre investeringsnivå som En Bättre Sats förordar. Det handlar om nyttor för totalt 222 miljarder kronor, samt stora regionala nyttoeffekter, och Stockholms-Mälardalsregionens förmåga att agera draglok i den nationella utvecklingen – att fortsätta bygga Sverige starkare.

Referenser

- Bastiaanssen, J., Johnson, D., & Lucas, K. (2022). Does better job accessibility help people gain employment? The role of public transport in Great Britain. *Urban Studies*, 59(2), 301-322.
- Berglund, L., Pleiborn, M. & Franklin, J. (2019). Köpa eller bygga nytt? 2.0. Tillgänglighet, Tobins Q och bostadsbyggande i Örebro län. Rapport för Region Örebro.
- Bouvier (2025). Nyttöanalys systemanalys för Stockholm-Mälardalenregionen (Ej publicerad).
- Bouvier (2025). Regionala nyttor – Systemanalys för Stockholm-Mälardalenregionen (Ej publicerad).
- Börjesson, M., Isacson, G., Andersson, M., & Anderstig, C. (2018). Agglomeration, productivity and the role of transport system improvements. CTS Working Paper 2018:16, VTI och KTH.
- Ekonomifakta (2025). Skatteintäkter per skatt.
- Franklin, J., Pleiborn, M. & Ölfvingsson, M. (2023). Bostadsmarknadsanalys Västmanland. Rapport för Region Västmanland.
- Franklin, J., Berglund, L. & Pleiborn, M. (2021). Tillgänglighet, Tobins Q och bostadsbyggande i Sörmland. Rapport för Region Sörmland.
- Inregia (2001). Tillgänglighet och lokalisering, analyser av inriktningsalternativen med koppling av Sampers och Raps.
- Merkel, A., & Holmgren, J. (2020). On track towards improved regional development? – Impacts of the Svealand rail line on labour earnings in the Mälaren region. *European Journal of Transport and Infrastructure Research* 20(1), 17-33.
- Mälardalsrådet (2020). Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalenregionen.
- Mälardalsrådet (2021). Samlad nyttöanalys av Storregional systemanalys 2020.
- Mälardalsrådet (2022). PM Stockholm-Mälardalenregionens infrastrukturprioriteringar och utfallet i Nationell plan 2022-2033 - Behov Kontra utfall (Ej publicerad).
- Mälardalsrådet (2024). Systemanalys för Stockholm-Mälardalenregionen.
- Pasha, O., Wyczalkowski, C., Sohrabian, D., & Lendel, I. (2020). Transit effects on poverty, employment, and rent in Cuyahoga County, Ohio. *Transport policy*, 88, 33-41.
- Regionerna i östra Mellansverige (2023). Framskrivningar av befolkning och sysselsättning i östra Mellansverige
- SCB (2024). Statistikdatabasen
- SCB (2025). Statistikdatabasen. Bruttoregionprodukt (BRP, ENS2010), löpande priser, mnkr efter region och år
- Sweco (2021). Systemanalys Gods Mälardalen (Ej publicerad).
- Trafikverket (2015). Trängselskatt med Östlig förbindelse - Underlag till Sverigeförhandlingen.
- Trafikverket (2022). Planförslagets samlade effekter Utifrån förslag till nationell plan och preliminära länsplaner för transportinfrastrukturen 2022-2033.
- Trafikverket (2024). Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn, ASEK 8.0.
- Trafikverket (2024). Arbetsmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn.
- Trafikverket (2025-01-07). Gällande verktyg, prognoser och beräkningsförutsättningar. Hämtat från Trafikverket: <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Samhallsekonomisk-analys-och-trafikanalys/gallande-verktyg-prognoser-och-berakningsforutsattningar/>

En Bättre Sits

Sju regioner – Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland – samarbetar sedan många år tillbaka i Mälardalsrådets transportpolitiska samarbete, En Bättre Sits. En unik process där en stor grupp politiker och tjänstepersoner samlas för att analysera och enas om gemensamma prioriteringar för utvecklingen av Stockholm-Mälardalsregionens transportsystem. Syftet är att långsiktigt arbeta för en sammanhållen och hållbar region med infrastruktur och kollektivtrafik som underlättar för människors vardag, en utvecklad konkurrenskraft och godstransporter i regionen.

Stockholm-Mälardalsregionen är en sammankopplad funktionell region med stor betydelse för hela landets utveckling, konkurrenskraft och motståndskraft. Tillsammans bygger vi Sverige starkare.

enbattresits.se



MÄLARDALSRÅDET

malardalsradet.se

Mälardalsrådet driver medlemmarnas frågor för konkreta resultat inom infrastruktur, kompetensförsörjning och internationella jämförelser. Vi samlar Stockholm-Mälardalsregionens kommuner och regioner till en dynamisk mötesplats för politik, näringsliv och akademi.