



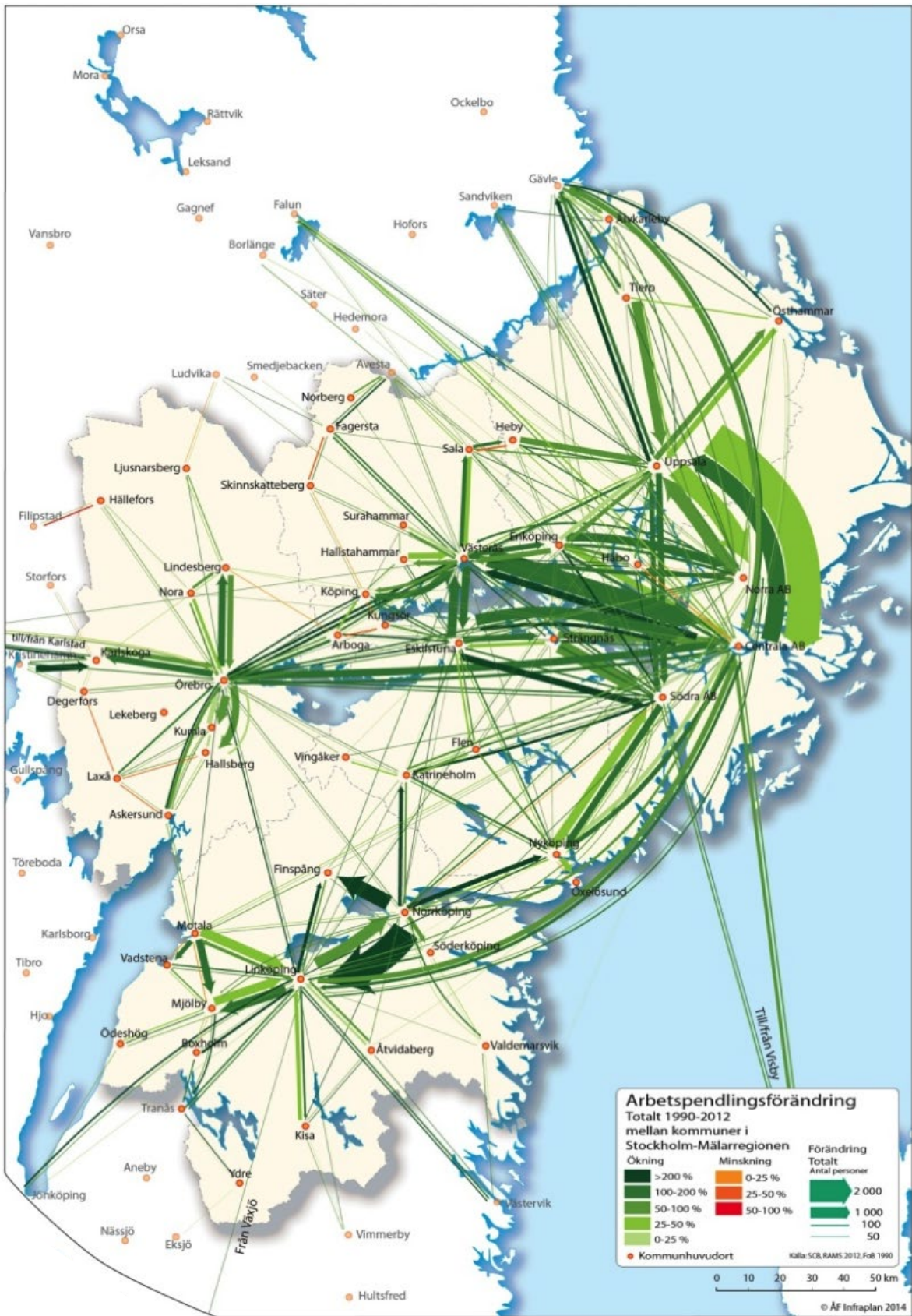
EN BÄTTRE SITS



Sammanställning av kunskapsunderlag

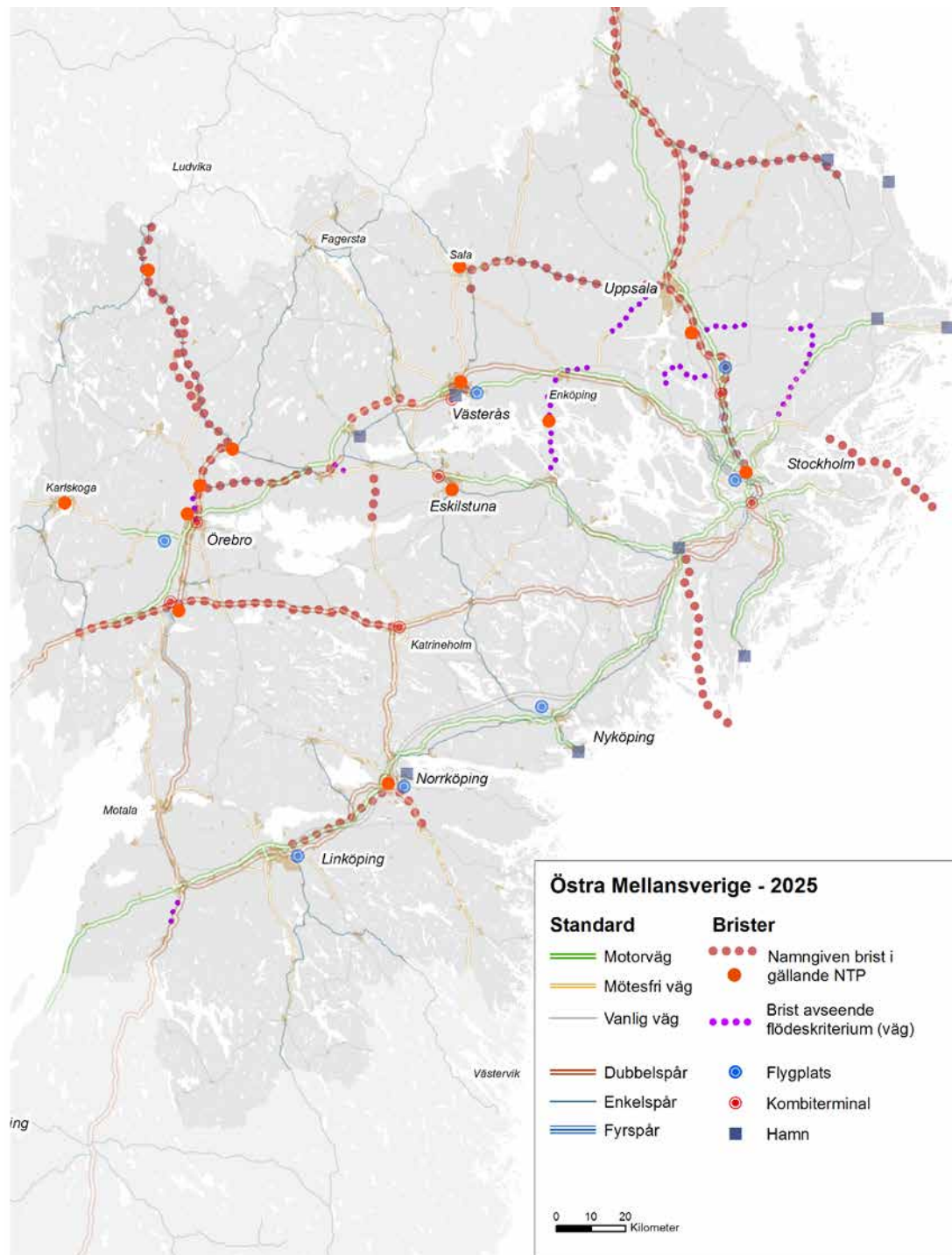
Underlag för storregional systemanalys för Östra Mellansverige

STOCKHOLMS, UPPSALA, VÄSTMANLANDS, ÖREBRO, SÖRMLANDS,
ÖSTERGÖTLANDS OCH GOTLANDS LÄN



Innehåll

Sammanfattning	5
Inledning	6
Ett transportsystem som uppfyller de långsiktiga målen	7
Målen för En Bättre Sits	7
Nationella mål för transporter och klimat	8
Utmaningar och möjliga strategier	10
Sammanfattande reflektioner om de långsiktiga målen	19
Internationella och nationella samband	20
Handels- och godsströmmar	20
Internationell tillgänglighet	22
Det transeuropeiska transportnätet	25
Sammanfattande reflektioner om Internationella och nationella samband	26
Storregionala och regionala samband	27
Ortsstruktur och befolkning	27
Flerkärnighet och funktionella samband	29
Pendling	29
Resandeströmmar	31
Flyttning	32
Sysselsättning och näringsliv	33
Transportperspektiv på funktionella samband i storregionen	35
Sammanfattande reflektioner om Storregionala och regionala samband	37
Transporter och transportinfrastruktur i storregionen	38
Järnvägstransporter	38
Vägtransporter	39
Flygtrafik och flygplatser	43
Sjövägar och hamnar	45
Bytespunkter och noder för persontransporter	47
Godshantering	47
Sammanfattande reflektioner om Transporter och transportinfrastruktur i storregionen	51
Åtgärder i gällande infrastrukturplaner 2014–2025 och kvarstående brister	52
Järnväg	52
Väg	53
Sjöfart	54
Stockholm	54
Kvarstående brister efter 2025, nu gällande planer	56
Sammanfattande reflektioner om åtgärder i nu gällande planer	57



Kartan visar Trafikverkets bedömning av kvarstående brister efter 2025 utifrån nu gällande nationella plan.

Sammanfattning

I de nu gällande långsiktiga planerna för transportinfrastruktur 2014-2025 finns ett antal åtgärder som innebär om-, ut- eller nybyggnation av infrastrukturen i de sju länen i Östra Mellansverige. Dessa åtgärder och dess inbördes prioritering bygger på underlag som togs fram från 2010 till 2013. Planerna började gälla från 2014 och redan i underlaget för planerna framgår det att ett stort antal brister på såväl väg- som järnvägsnätet som för sjöfarten kommer att kvarstå även efter 2025, vilka dessa är utifrån Trafikverkets bedömning framgår av kartan nedan.

Några av de sammanfattande reflektionerna och slutsatserna som återfinns i denna sammanställning och som visar på de stora utmaningar som storregionen Östra Mellansverige står inför är att:

- Hantera den förväntat stora befolkningsökningen, särskilt i Stockholm, med totalt sett ökat resande och behov av transporter genom god framförhållning och planering
- Förbereda för en förmodad ökning av internationella handelsströmmar och utveckla den internationella tillgängligheten
- Erbjudna hållbara transportlösningar för att möta det ökande behovet
- Utveckla kollektivtrafiken utifrån de olika förutsättningar som storregionens Ortsstruktur ger

Den allra största utmaningen för inte bara den här storregionen och Sverige utan globalt är att klara av de klimatmål som satts upp för att skapa en hållbar utveckling av samhället. Inom transportsektorn finns flera av dessa delutmaningar och i storregionen Östra Mellansverige finns flera åtgärder att genomföra. En strategi för att göra detta är att forma ett *Transportsnålt samhälle* och skapa möjligheter för att varje resa och varje transport sker på ett så energieffektivt och hållbart sätt som möjligt.

Några viktiga åtgärdsområden för förverkligandet av ett Transportsnålt samhälle i Östra Mellansverige är:

- Utvecklad regional kollektivtrafik
- Transportsnåla städer och tätorter

Varje huvudkapitel i denna sammanställningsrapport avslutas med ett antal sammanfattande reflektioner.

Inledning

Sju län i Östra Mellansverige – Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland – samarbetar sedan flera år tillbaka om infrastruktur- och transportfrågor under begreppet "En bättre sits". Samtliga länsplaneupprättare och kollektivtrafikmyndigheter i de sju länen deltar, tillsammans med ett antal intressenter. Mälardalsrådet, en samverkansorganisation för kommuner och landsting i Stockholm-Mälarenregionen, koordinerar arbetet.

Inför planeringsomgången 2010-2021 gjordes en regional systemanalys (2008) med en gemensam prioriteringslista för länen. Under 2012 togs en gemensam PM fram, "Behov av infrastrukturåtgärder i östra Mellansverige 2014-2025", som ett komplement till systemanalysen. I huvudsak ligger det som redovisades i systemanalysen 2008 fortsatt som grund, dock har vissa omvärldsförutsättningar för regionens utveckling förändrats eller förstärkts, och de övergripande målen har reviderats (2012). Den gemensamma prioriteringen har kompletterats med prioriterade åtgärder för Östergötland och för sjöfarten i östra Mellansverige.

Under 2013 påbörjades ett arbete där förtroendevalda från de sju berörda länen deltog i fyra olika temagrupper. I respektive grupp genomfördes olika seminarier och möten där de viktigaste frågorna belystes och lyftes upp. Diskussionerna ledde fram till att ett antal utmaningar identifierades och sammanställdes i en rapport. Detta utgjorde första delen av arbetet fram till en ny storregional systemanalys för resor och transporter i området. Under andra halvan av 2014 och fram till våren 2015 har arbetet fortsatt i de tjänstepersonberedningsgrupperna som finns för varje tema och ett stort antal fördjupade utredningar har tagits fram.

Denna sammanställningsrapport är en sammanställning av i första hand det omfattande material av underlagsrapporter och analyser som tagits fram under senaste åren i En Bättre Sits-processen, utifrån lite olika perspektiv. Alla med det gemensamma att det handlar om och pekar på denna storregion och användandet av dess transportsystem, nuvarande och kommande. Sammanställningen visar på ett axplock av det som finns framtaget och det finns alla möjligheter att söka vidare i de fördjupande rapporterna via hemsidan, www.enbattresits.se. Underlagsrapporterna innehåller faktauppgifter och prognoser, rekommendationer och synpunkter och i denna sammanställningsrapport tydliggörs vad som är vad.

Sammanställningen ger en bild över nuläget av storregionens förhållanden utifrån de olika temaområdena samt utgör ett inspel till hur en målbild för storregionen kan formuleras som komplement till tidigare antagna övergripande och konkretiserade En Bättre Sits-mål.

Nästkommande steg är att utifrån det materialet och den kunskap som lyfts fram om nuläget och utvecklingen inom storregionens transportsystem och relationer, belysa de gap som framkommer mellan dessa bilder och målen. Därför har också ett fördjupat underlag kring just målformuleringar och strategier för att nå målen, de sammanvägda EBS-målen med de nationella transportpolitiska målen, tagits fram.

Vidare arbete under 2015 kommer att ske i de temagrupper som då även har tillsatts med delvis nya förtroendevalda och tjänstepersoner. I det fortsatta arbetet ska analyser över vad som behöver prioriteras i form av funktioner för storregionens transportsystem tas fram. Därefter kommer en gemensam storregional systemanalys för de samverkande länen i Östra Mellansverige att tas fram.

Ett transportsystem som uppfyller de långsiktiga målen

Målen för En Bättre Sits

En Bättre Sits har funnits i sin samverkansform sedan 2003 och tidigt i det gemensamma arbetet formulerades mål som utgör grunden för det gemensamma arbetet. De fyra övergripande målen har tagits upp för prövning även senare, senast 2012 och det finns också preciseringar som förtydligar de övergripande målen.

Lite längre ner i det här kapitlet finns ett förslag (se avsnittet Komplettera en Bättre Sits-målen), från den konsultgrupp som tagit fram en underlagsrapport¹ om de långsiktiga målen, på kompletterande preciseringar av dessa storregionalt överenskomna mål.

Målet är att skapa ett transportsystem ...

... där regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till attraktivitet för de samverkande länen i östra Mellansverige

- En god ekonomisk utveckling i regionen är beroende av internationella kontakter och framgång i den globala konkurrensen om människor, jobb och företag.
- Den internationella konkurrenskraften beror på såväl de regionala, nationella som de globala kommunikationsmöjligheterna för människor och gods.
- För fortsatt stark konkurrenskraft förutsätts att transportsystemet och bostadsbyggandet utvecklas i takt med den snabba befolkningsutvecklingen i Stockholm och delar av regionen i övrigt.
- Utbudet av internationella destinationer från regionens flygplatser samt förbindelserna till Arlanda via spår och väg från hela regionen är av särskild betydelse för regionens konkurrenskraft.

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

- För att nå klimatmålen 2050 krävs en kombination av flera faktorer: minskat bilresande, ökat kollektivresande, utvecklad samhällsplanering, teknikutveckling och en effektivare användning av transportsystemet.
- För att klimatmålen ska nås krävs också att fossila bränslen ersätts av förnyelsebara bränslen, att resurshållning eftersträvas samt att den mest energieffektiva tekniken premieras.
- Kollektivtrafik och utveckling av stomtrafik prioriteras på järnväg och väg av miljö- och kapacitetsskäl.

¹ Trivector Traffic, Rapport 2014:113 Ett transportsystem i Östra Mellansverige som uppfyller de långsiktiga målen – Kunskapsunderlag till En bättre sits 2014, version 1:1, Malmö, 2015.

- För att långväga godstransporter ska kunna överföras från väg till järnväg och sjöfart krävs en effektiv kombitrafik med fungerande anslutningar samt ökad kapacitet på järnväg.
- Ett kollektivtrafiksystem utvecklat för god tillgänglighet och ökad jämställdhet innebär till exempel att förutsättningarna för personer med funktionsnedsättning att resa är tillgodosedda så långt möjligt samt att transportsystemet svarar mot både mäns och kvinnors resbehov.

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

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

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

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

Nationella mål för transporter och klimat

De nationella transportpolitiska målen är från 2009. Det övergripande målet som formuleras på samma sätt redan i tidigare propositioner är att *säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet*. Detta mål åtföljs av funktionsmålet *Tillgänglighet* och hänsynsmålet *Säkerhet, miljö och hälsa* som båda introducerades i denna form i beslutet från 2009.

- Funktionsmålet (tillgänglighet) anger att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.
- Hänsynsmålet (säkerhet, miljö och hälsa) anger att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås.

Hänsynsmålet innebär att de transportpolitiska målen pekar på och inkluderar även de sexton nationella *miljökvalitetsmålen* för Sverige, som riksdagen antog hösten 2005. Miljökvalitetsmålen anger det tillstånd i den svenska miljön som anses nödvändigt för en hållbar utveckling.

Hållbart transportsystem

Begreppet Hållbar utveckling fick status och uppmärksamhet via Brundtlandrapporten 1987 och den beskriver långsiktig hållbarhet som:

"Hållbar utveckling är sådan utveckling som tillfredsställer nuvarande behov utan att äventyra kommande generationers möjlighet att tillfredsställa sina behov."

Vi pratar oftast om tre dimensioner av begreppet hållbar utveckling – ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet som gemensamt och ömsesidigt stödjer varandra för att skapa en långsiktig och hållbar samhällsutveckling.

Hållbart *transportsystem* är ett begrepp som, inte minst genom olika EU-dokument, har fått en stor spridning i transportpolitiken. Det finns ingen officiell definition av vad ett hållbart transportsystem är även om forskare och experter är relativt eniga om vad som krävs för en hållbar transportförsörjning

Nationell målbild och färdplan

Den senaste av omfattande svenska utredningar – utredningen om Fossiloberoende fordonsflotta, FFF-utredningen – har kartlagt möjliga handlingsalternativ samt identifierat åtgärder för att reducera transportsektorns utsläpp och beroende av fossila bränslen i linje med visionen om ett Sverige utan nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären 2050. Där konstateras att en utveckling av attraktiva städer med god luftkvalitet och låga bullernivåer och där barriäreffekterna minskas kan åstadkommas genom ett systematiskt främjande och prioriterande av gång, cykel och kollektivtrafik som minskar bilberoendet vid resor i och kring städer. Detta tillsammans med betydande insatser även inom olika åtgärder för effektivare fordon och ett energieffektivare framförande av fordon inklusive eldrift ger sammantaget färdriktningen mot den nationella målbilden.

Åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser från i första hand vägtrafiken kan sammanfattas i tre åtgärdsstrategier;²

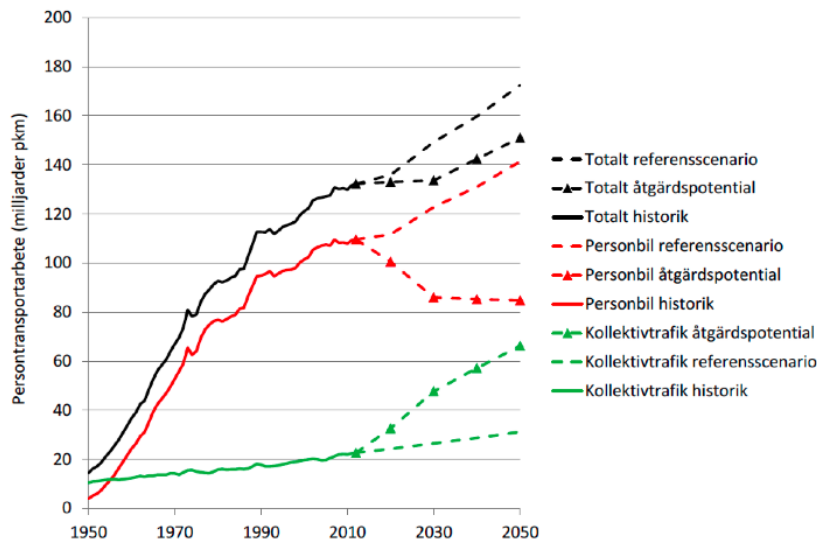
- Utveckling av samhälle och transportsystem (Transportsnålt samhälle). Denna strategi omfattar både minskad efterfrågan på transporter och ökad transporteffektivitet, samt infrastrukturåtgärder för byte till andra trafikslag.
- Energieffektivisering, vilket omfattar såväl fordonens effektivisering som en mer effektiv framdrift av fordonen.
- Förnybar energi, omfattande både eldrift och biodrivmedel

Av dessa tre strategier är det den första som i många sammanhang benämns *Transportsnålt samhälle* som tydligast kopplar an till det arbete som En Bättre Sits samverkan syftar till och där det finns möjlighet att påverka och genomföra åtgärder på storregional nivå.

² Trivector Traffic, *Rapport 2014:113 Ett transportsystem i Östra Mellansverige som uppfyller de långsiktiga målen – Kunskapsunderlag till En bättre sits 2014, version 1:1*, Malmö, 2015.

Utmaningar och möjliga strategier

Hur omfattande åtgärder är det då som behövs? Hur stora är utmaningarna? Det är relevanta frågor att ställa sig men de är också komplicerade att besvara. Det finns ett stort inbördes beroende mellan olika åtgärdsstrategier och de behöver kombineras för att nå uppsatta mål. Det långa tidsperspektivet (fram emot år 2050) gör också osäkerheterna stora.



Persontransportarbetets utveckling 1950–2050 enligt referensscenario och åtgärdspotential som använts i FFF-utredningen. Huvuddelen av åtgärdspotentialen åstadkoms genom att det skapas alternativ till personbilsresor. Kollektivtrafik inkluderar buss och bantrafik. I de historiska data saknas spårvagn före 1997. Totalt är här summan av personbil och kollektivtrafik. Med åtgärdspotential menas transportarbetet efter att alla åtgärder som ingår i åtgärdspotentialen har genomförts.²

Utmaningar för storregionen Östra Mellansverige:

- Stimulera tillväxt och utveckla hela regionen
- Minska transportsystemets sårbarhet för de klimatförändringar som ändå kommer att ske
- Öka regionens konkurrenskraft utan ökande transporter
- Hantera konsumtionen så den inte utmanar hållbar utveckling
- Hantera regionförstoringens påverkan på social hållbarhet
- Implementerings och acceptansproblematik
- Tidsaspekter och olika seghet (t ex bebyggelse/samhällsplanering)

Strategier för att nå målen

Också sett i EBS-sammanhanget är Transportsnålt samhälle den viktigaste delstrategin eftersom det är inom denna som EBS-aktörerna och den storregionala planeringsnivån har störst möjlighet att bidra. Regionens aktörer har stor påverkan på transport- och markanvändningsplaneringen, bland annat inom ramen för infrastrukturplaneringen respektive kommunal fysisk planering. Även avseende kollektivtrafiken och andra transporttjänster är inflytandet stort. Den är också viktig för att det är den svåraste och mest komplexa delstrategin som anses krävas. Den är även långsamverkande och kräver därför långsiktig systematik på grund av de trögrörliga strukturer som behöver förändras. Å andra

sidan är detta en strategi som ger ett transportsystem och samhälle som står robustare mot olika former av hot och påfrestningar som förväntas komma med till exempel klimatförändringar.

Huvudstrategin om Transportsnålt samhälle inkluderar åtgärder som utvecklad regional kollektivtrafik, transportsnåla städer och tätorter, användande av ny teknik, Mobility management (beteendepåverkan) samt stödjande regelverk och ekonomiska styrmedel.

Åtgärder för ett Transportsnålt samhälle

Utifrån ovanstående beskrivning är frågan hur vi i Östra Mellansverige och genom En Bättre Sits-arbetet kan utveckla ett *Transportsnålt samhälle*. För den fortsatta utvecklingen av transportsystemet i Östra Mellansverige är det en rimlig utgångspunkt att den totala förändringens storlek behöver vara på samma nivå som den nationella. Avseende transportarbetet skulle det alltså innebära ett oförändrat totalt persontransportarbete mellan 2010 och 2030, och en omfattande förskjutning från bilresande (minskning med 15–20 %) till kollektivtrafik, gång och cykel. Även godstransportarbetet behöver förändras men inte lika omfattande som för persontransporterna. Totalt sett förväntas godstransportarbetet nationellt fortsätta öka men med det behövs åtgärder för en effektiviserad logistik och en något ökad andel godstransporter på järnväg och med sjöfart.³

Viktiga åtgärdsområden på en storregional nivå för förverkligandet av ett Transportsnålt samhälle är:

- Utvecklad regional kollektivtrafik
- Transportsnåla städer och tätorter
- Användande av ny teknik
- Mobility management (beteendepåverkan)
- Stödjande regelverk och ekonomiska styrmedel

För att uppnå ett trendbrott i transportarbetet inses snabbt att det krävs stora förändringar av transportsystemet men FFF-utredningen betonar att det även krävs omfattande förändringar i samhället i övrigt. Det konstateras att det "kommer att innebära den största omvälvningen av transportsystemet sedan bilen gjorde sitt intåg i samhället under 1950 talet". Men en sådan förändring innebär också många fördelar. Ett mer Transportsnålt samhälle med ökad transporteffektivitet ger ökad robusthet i samhället i stort och konkurrensfördelar för många delar av regionens näringsliv.

Använd fyrstegsprincipen kontinuerligt

Fyrstegsprincipen bygger på ett trafikslagsövergripande synsätt, för att hantera brister och problem så att de även kan lösas med åtgärder utanför transportsystemet. En poäng med fyrstegsprincipen är att man *kontinuerligt* i samhällsplaneringsprocessen (i vidare bemärkelse än enbart transportplaneringsprocessen) aktivt bör arbeta med att minska beroendet av motoriserade transporter, prioritera hållbara färdssätt och se till att effektivt utnyttja befintliga system och kapacitet. Görs det minskar behovet av investeringar för både ombyggnad och nyinvesteringar. Med effektiv hantering och utnyttjande av åtgärder (planering) enligt steg 1 och 2 även utanför transportsektorn minskar alltså frekvensen av åtgärder enligt steg 3 och 4, vilka främst belastar transportsektorn. Belastningen av olika aktörers finansiering är en utmaning på övergripande samhällsnivå som bör ses över samtidigt som metoden som sådan i olika skepnader rekommenderas av forskningen för en hållbar utveckling.

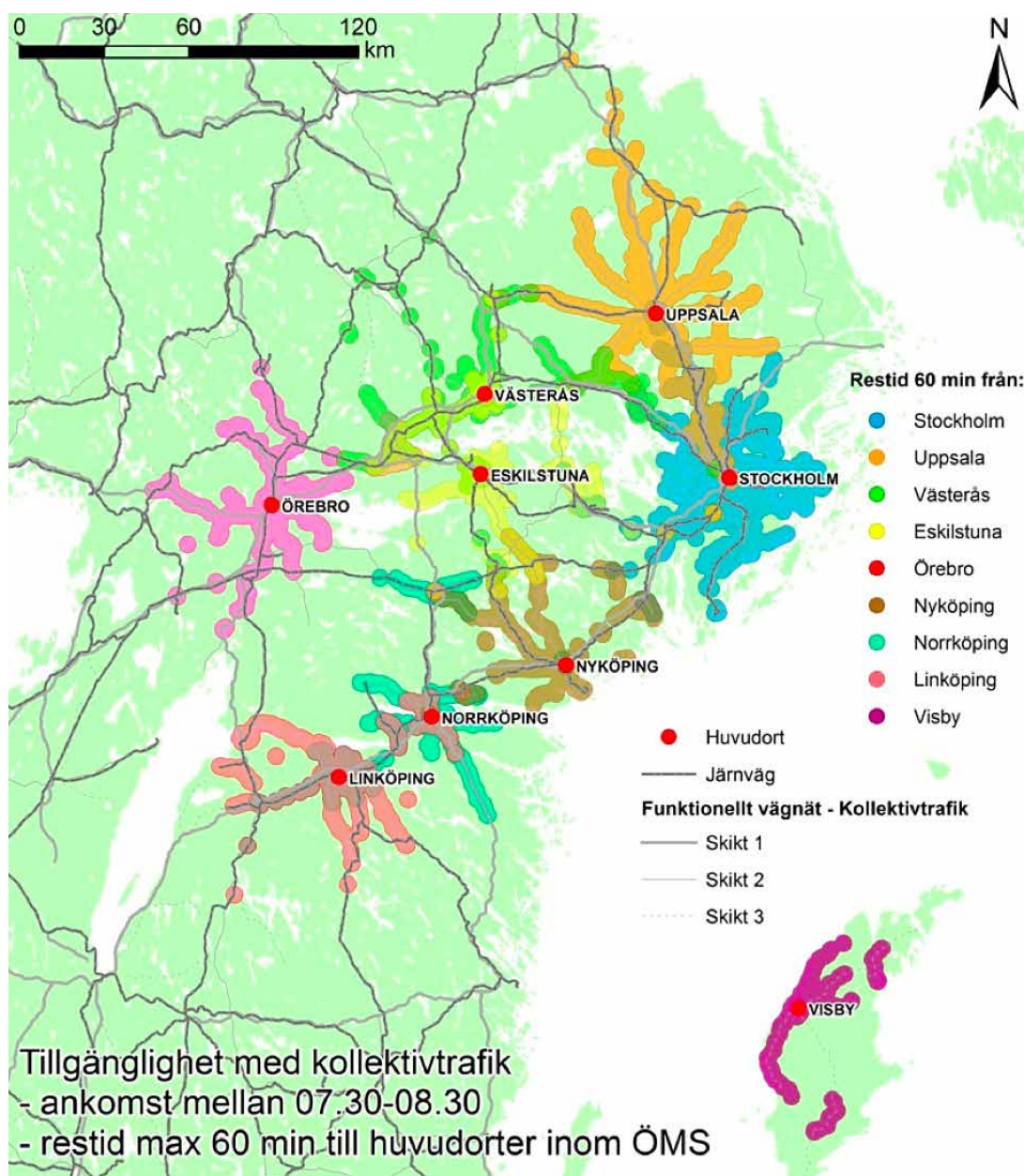
³ Trivector Traffic, *Rapport 2014:113 Ett transportsystem i Östra Mellansverige som uppfyller de långsiktiga målen – Kunskapsunderlag till En bättre sits 2014, version 1:1*, Malmö, 2015.

Utveckla kollektivtrafiken

Inom ramen för En Bättre Sits pågår ett arbete med att ta fram en kollektivtrafikstrategi för storregionen där järnvägstrafiken med olika tågslag och busstrafik ska utvecklas i ett 2030-perspektiv. I arbetet tas principer för trafiken, liksom strategiska frågor och, till en början, huvudrelationerna i de berörda länen fram.

En fråga som det redan fördjupats inom är prissättning och taxor⁴ för storregionens kommande kollektivtrafiksystem och en sammanfattning från den underlagsrapporten följer i detta kapitel.

Dagens tillgänglighet med kollektivtrafik är en utgångspunkt för att förstå och hitta åtgärder för att göra det möjligt att utveckla systemen så att fler väljer transportsätt som bättre svarar upp gentemot ett transportsnålt samhälle.

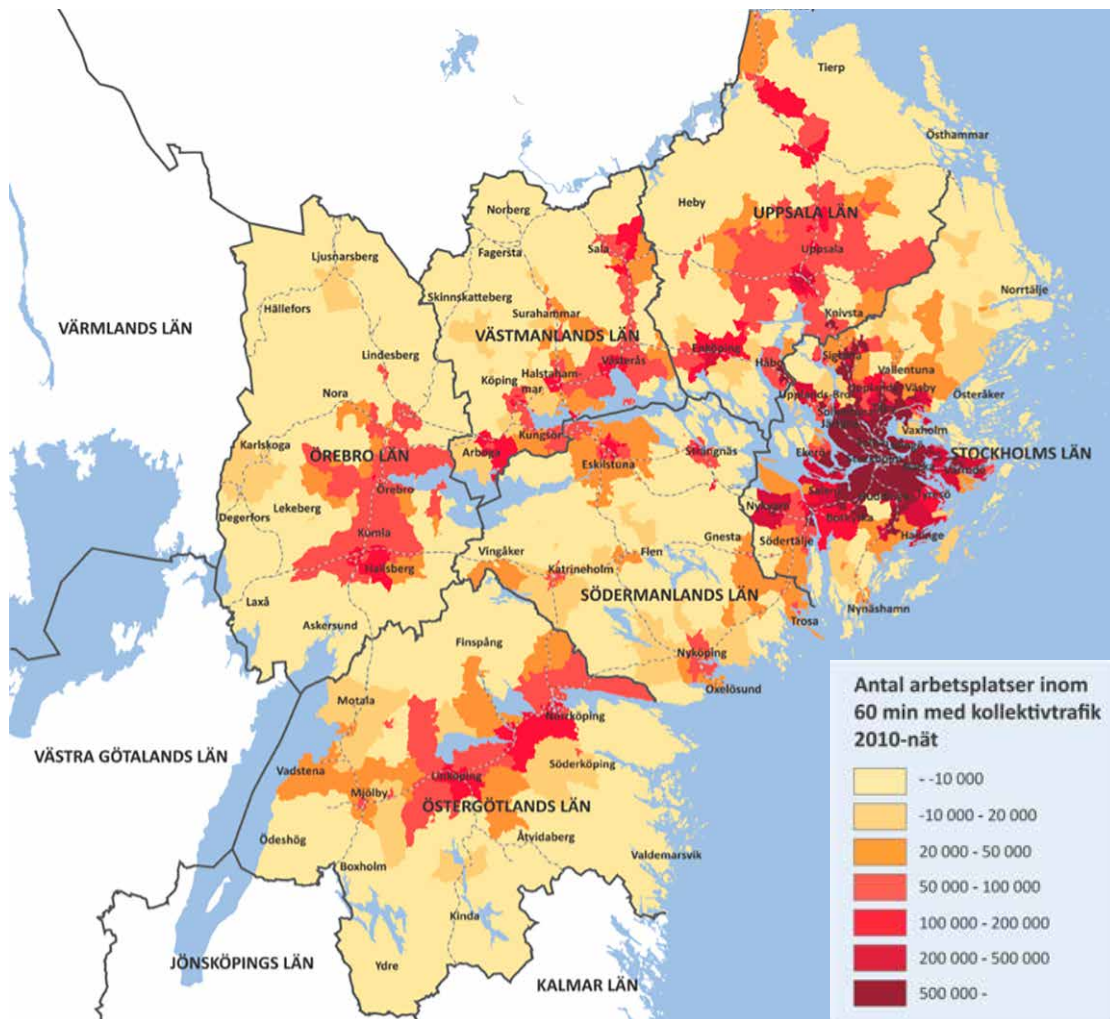


De olika färgerna visar tillgängligheten med kollektivtrafik mellan de olika kärnorna i Östra Mellansverige. OBS att det finns mindre färgprickar (stationer/hållplatser) som överlappar på olika orter och de visar alltså tillgängligheten i just den punkten.

⁴ Trivector Traffic, *En Bättre Sits – Deluppdrag C Aspekter som påverkar resandet – taxor och förändrade kostnader*, Stockholm, 2015.

Utifrån kartan ovan kan vi konstatera att Linköping och Norrköping har relativt väl överlappande kollektivtrafiktillgänglighet. Kartan visar även att Västerås och Eskilstuna har delvis överlappande täckning men att Örebro, Nyköping och Visby i stort sett ligger separerade med en timmes restid från övriga regioncentra. Stockholm har mest överlapp med Uppsala vilket stämmer väl överens med var de största pendlingsströmmarna finns (se rapportens första kartbild).

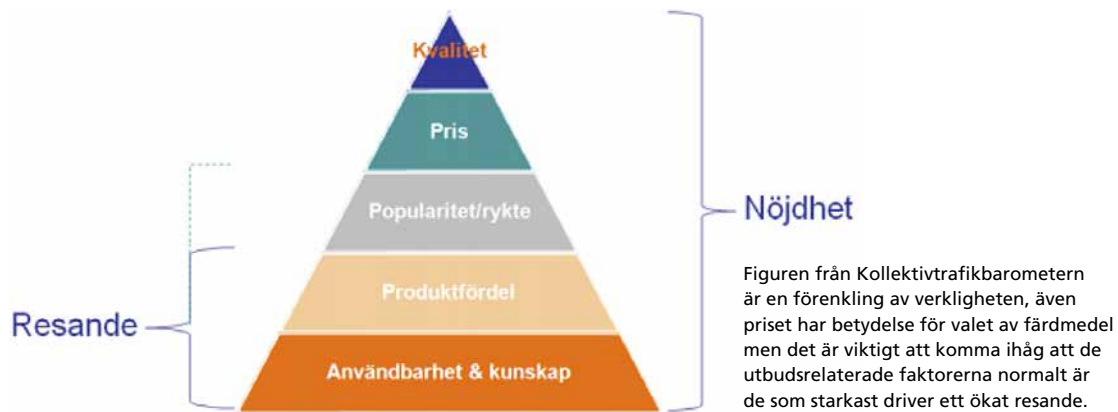
Gotlands förutsättningar skiljer sig på många sätt från övriga läns och det bedrivs interregional kollektivtrafik mellan Visby – Nynäshamn och Visby – Oskarshamn. Trafiken här är en kombination av godstransporter och persontrafik och Trafikverket ansvarar för upphandling och avtal om den.



Tillgång till antal arbetsplatser inom 60 minuter med kollektivtrafik 2010⁵

För att nå målet om ökade marknadsandelar för kollektivtrafikresandet är det viktigt att förstå vad som är de viktigaste faktorerna vid val av färdmedel. Valet påverkas av en mängd olika faktorer, och tillgänglighetskartorna visar hur förutsättningarna är i dagsläget vad gäller möjligheterna att ta sig mellan olika platser under en timmes restid med kollektivtrafik idag. I en litteraturgenomgång som gjorts visar det sig att priset har betydelse för färdmedelsvalet. Men samtidigt är det väldigt tydligt att utbudsrelaterade faktorer som turtäthet, linjesträckning och konkurrensförmåga mot bilen är avgörande för möjligheten att locka nya resenärer.

5 Stockholm läns landsting, *Framskrivningar av befolkning och sysselsättning i Östra Mellansverige - rapport 2013:8*, Stockholms, 2013



Priselasticitet är ett mått som används för att beskriva prisets betydelse för resandet. Priselasticiteten kan förenklat sägas ligga i storleksordningen $-0,3$ till $-0,6$. Som exempel innebär en priselasticitet på $-0,4$, vilket ibland används som ett genomsnitt för kollektivtrafik, att en ökning av priset med 10 procent ger 4 procent färre resenärer. På längre sikt kan priskänsligheten förväntas bli större än på kort sikt. För lite längre resor och tågtrafik, vilket är i fokus för denna utredning, är resenärernas priskänslighet också ofta högre än för genomsnittet.

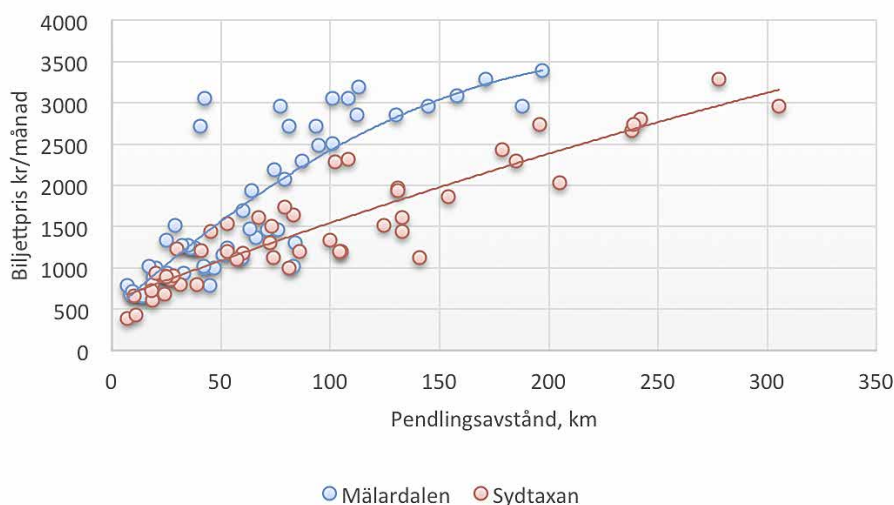
Vad som är en lämplig prisnivå för den storregionala kollektivtrafiken är en politisk fråga. Faktorer som måste beaktas är bland annat:

- Kollektivtrafikmyndigheternas intäktsnivå och kostnadstäckningsgrad.
- Den ekonomiska tillgängligheten till kollektivtrafiken för resenärerna.
- Hur väl man når samhällliga mål kopplat till resenärernas val av färdmedel (t ex jämfört med konkurrenssituationen mot biltrafik)

År 2017 avser länen i Mälardalen att etablera ny regional tågtrafik. Jämfört med dagens regionala tågtrafik i Mälardalen som drivs kommersiellt av SJ innebär det en förbättring av utbudet. Den regionala tågtrafiken i Mälardalen har generellt lägre utbud än den samhällsupphandlade i exempelvis södra Sverige.

Det kan konstateras att prisnivån på dagens regionala tågtrafik i Mälardalen (SJ) är relativt hög för periodkort jämfört med andra delar av landet, och att ett lägre pris naturligtvis skulle göra kollektivtrafiken mer tillgänglig och mer bidra till en sammanhållen region. Vilka effekter ett lägre pris skulle ge behöver dock analyseras närmare innan några tydliga rekommendationer kan ges.

Prisjämförelse Mälardalen-Sydtaxan



Jämförelsepriset för resa med 30-dagarskort i Mälardalen och Sydtaxan.

För att åstadkomma ökad hållbarhet i trafiksystemet är en överflyttning från bil till kollektivtrafik önskvärd. Därför har det i en utredning⁶ gjorts en analys av hur bilkostnaderna möjligen kan utvecklas på sikt. Sammanfattningsvis varierar bilkostnader kraftigt beroende på bilens egenskaper (till exempel ålder, bränsletyp, specifik förbrukning) men även på vem som äger den (försäkringspremie) och var den körs (trängselskatt, parkeringsavgifter). En genomsnittsbil i Sverige idag har en total milkostnad på 25 kr/mil, varav den rörliga kostnaden är 19 kr/mil. Vid jämförelser mellan valet av bil och kollektivtrafik är den rörliga kostnaden (marginalkostnaden) mest relevant att använda. I fall där det handlar om att kollektivtrafiken helt kan ersätta ett bilägande (till exempel en andrabil) är totalkostnaden relevant. För nya bilar är värdeminskningen en mycket stor kostnadspost, vilket avspeglas i att total milkostnad för en ny bil varierar från 24 kr (liten dieselbil) till 72 kr (stor bensinbil) enligt Motormännens bilkostnadskalkyl.

Hur bilkostnaderna utvecklas i framtiden bedöms främst påverkas av teknisk utveckling (bränslesnålare bilar, införande av elbilar), bränslepriser (fossila bränslen blir dyrare) och olika ekonomiska styrmedel. Det kan antas att teknikutvecklingen gör bilresan billigare medan bränslepriser och ekonomiska styrmedel gör den dyrare i ett 2030-perspektiv. Troligt är också att användningen av ekonomiska styrmedel påverkar bilkostnaderna olika mycket beroende på hur det specifika fallet ser ut. Reseavdragen i sin nuvarande utformning gynnar främst arbetspendling med bil, särskilt där kollektivtrafiken är dåligt utbyggd. Där biltrafiken orsakar samhällsliga kostnader i form av miljöpåverkan och trängsel finns skäl att i framtiden höja bilreskostnaderna.

De enkla prisjämförelser som gjorts för några utvalda relationer (station till station) i Stockholm-Mälardalenregionen visar att kollektivtrafiken är det billigaste alternativet med månadskort. Med enkelbiljett är svaret inte lika entydigt. Om man även beaktar behovet av anslutningsresor, vilket inom kollektivtrafiken kan innebära ytterligare uppoffring i form av pengar och tid, försvagas kollektivtrafikens konkurrenskraft. Kollektivtrafikens konkurrenskraft kan dock stärkas om man tar hänsyn till bilresenärernas eventuella kostnader för parkering och trängselskatt (vilket blir betydelsefullt för pendling till Stockholm).

Taxesystem kan se ut på många olika sätt. I denna utredning⁷ beskrivs ett antal principiella sätt

6 Trivector Traffic, *En Bättre Sits – Deluppdrag C Aspekter som påverkar resandet – taxor och förändrade kostnader*, Stockholm, 2015.

7 Trivector Traffic, *En Bättre Sits – Deluppdrag C Aspekter som påverkar resandet – taxor och förändrade kostnader*, Stockholm, 2015.

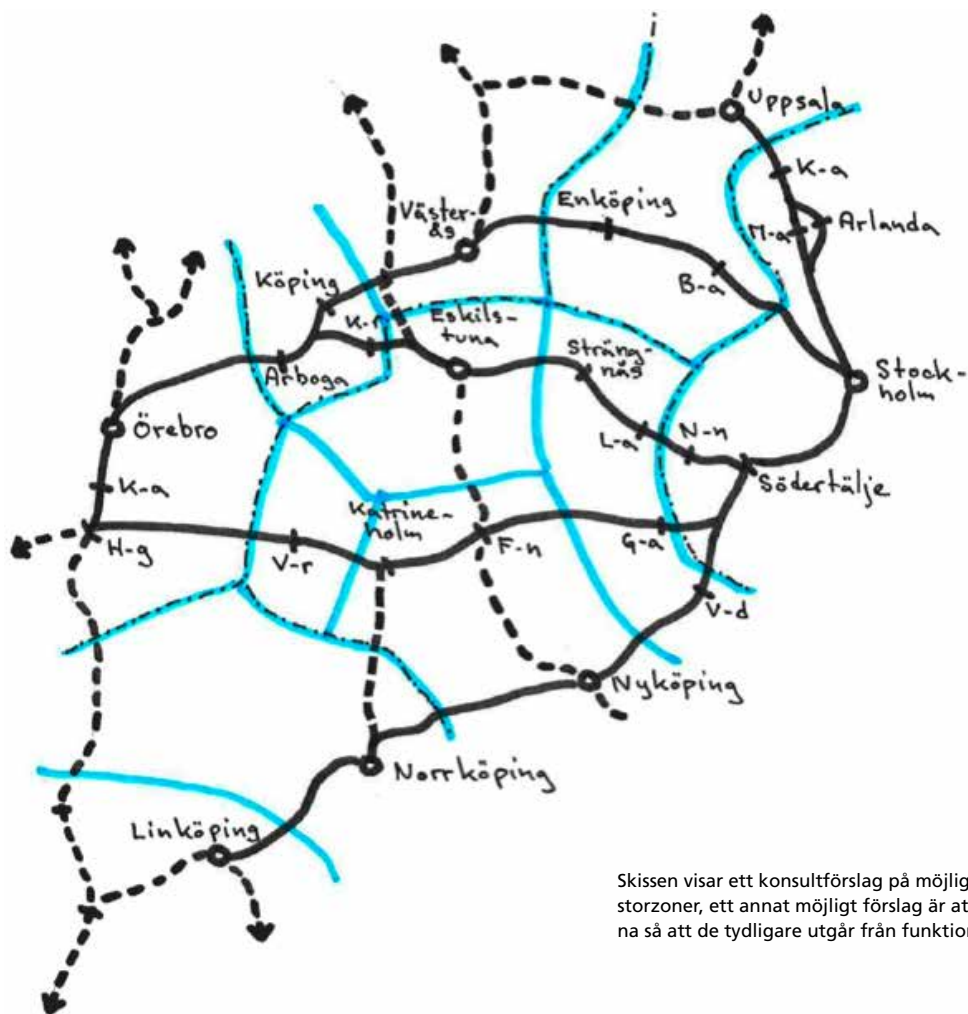
att bygga upp ett taxesystem, dessa är: enhetstaxa, kilometertaxa, zontaxa, separat prissättning av resrelationer och efterfrågestyrd prissättning. Förslaget här kommer från konsultgruppen och bör ses som ett inspel till fortsatt utredning på mer detaljerad nivå om hur Mälartaxan bör utformas avseende zonindelning, prisnivå och biljettsortiment.

För Stockholm-Mälardalen finns ett principiellt vägval att göra när den så kallade Mälartaxan ska införas. Antingen sammanfogas de lokala taxorna eller så skapas en ny gemensam taxa. I detta fall rekommenderas en ny gemensam taxa i någon form. Vilken zonindelning som är lämplig är inte givet. En tanke är att utveckla "storzoner" som skulle kunna vara 1-4 zoner per län. Zonindelningen kan också variera mellan periodkort och enkelresor, där periodkort skulle kunna ha länsvis zonindelning medan enkelresorna har en mer finmaskig zonindelning.

Det finns inget taxesystem för Mälardalen som är såväl enkelt och tydligt som administrativt lätthanterligt där varje län har full rådighet över sina intäkter.

När det inte finns någon lösning som är bäst ur alla synvinklar finns det skäl att välja den lösning som bäst tillgodoser kundernas behov. Det talar för *en ny gemensam taxa i någon form*. Däremot är det inte givet hur den gemensamma taxan bäst bör utformas. De två möjligheter som vi bedömer som intressantast att studera vidare är:

- Zontaxa med storzoner
- Separat prissättning mellan storzoner



Skissen visar ett konsultförslag på möjlig indelning för storzoner, ett annat möjligt förslag är att flytta gränserna så att de tydligare utgår från funktionella samband.

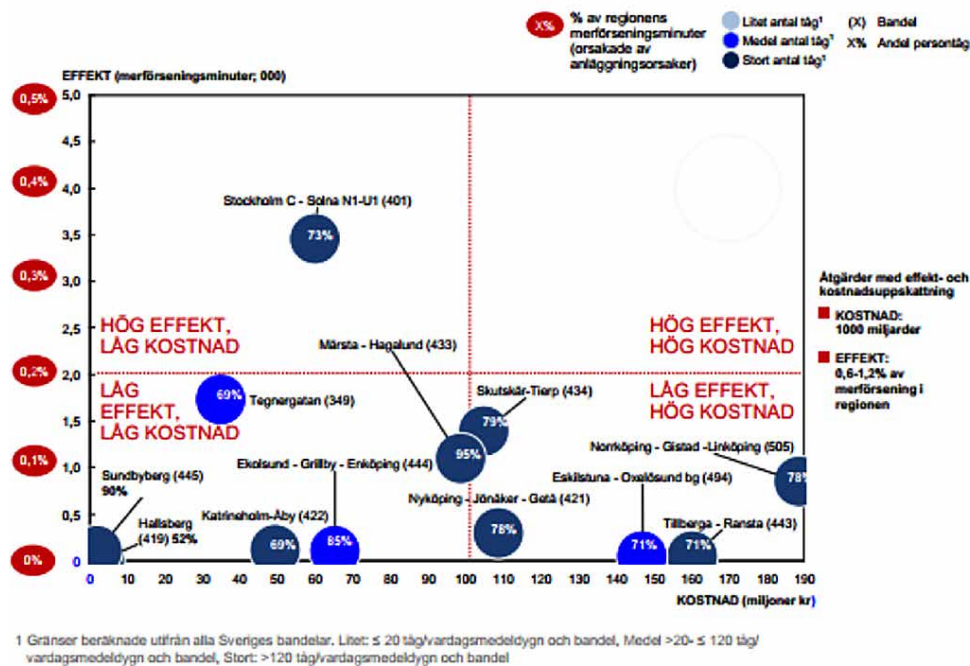
Effektivitet och överflyttningspotential

Effektivitet hos transporter kan innebära en mängd olika saker beroende på utifrån vems perspektiv bedömningen görs och med vilket tidsperspektiv. Effektivitet kan definieras som att rätt saker blir gjorda och att de rätta sakerna sedan görs kostnads/resurseffektivt⁸. Effektivitet kan betyda olika saker för den som tillhandahåller infrastrukturen, den som tillhandahåller en transporttjänst och den som reser eller transporterar gods. Effektivitet kan uttryckas i hur väl olika mål och funktionskrav uppfylls.

Vidare kan effektivisering uttryckas i följande termer:

- Reducerade insatser (pengar, arbete, tillgångar) för samma resultat
- Uppnå högre resultat (prestanda, kvalitet) för samma insats
- Uppnå proportionerligt högre resultat i förhållande till den ökade insatsen

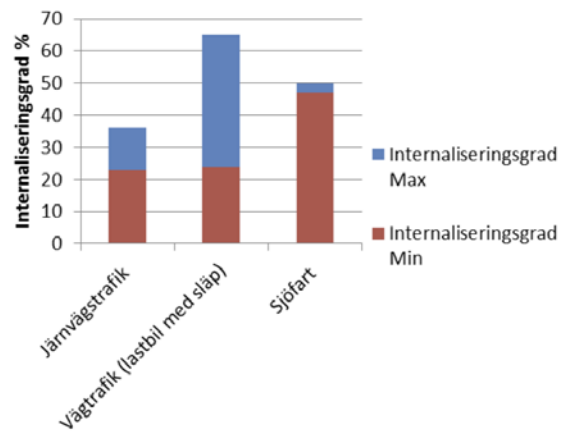
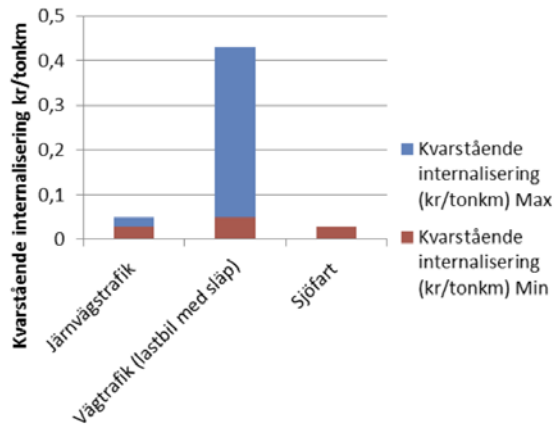
Diagrammet nedan visar Trafikverkets analys av mindre åtgärder på järnvägssystemet i Mälardalen. Detta kan sägas vara ett sätt att bedöma effektiviteten ur ett samhällsperspektiv. Med en sådan analys kan de åtgärder väljas som har bra effekt/kostnads-förhållande.



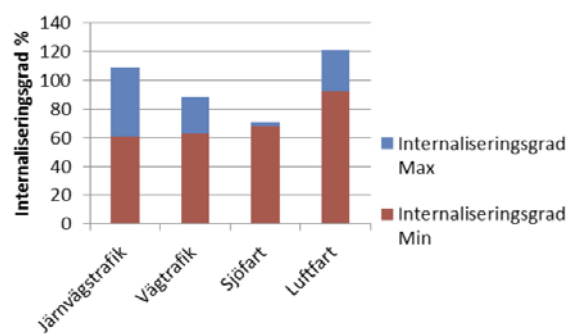
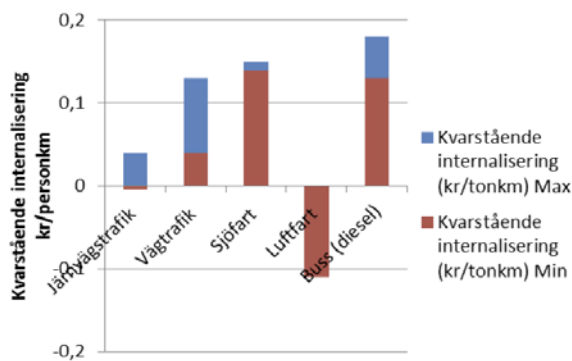
Kostnaden och effekten av mindre investeringar (nivå 3).

Målet för att nå full täckning av de samhällsekonomiska marginalkostnaderna för att på det sättet nå en ökad effektivisering i transportsektorn beskrivs nedan. Kågeson (2011) hävdar att om samtliga transportslag tvingas internalisera alla sina kostnader – baserat på den kortsiktiga marginalkostnaden för infrastrukturlitage, olycksrisker samt emissioner av föroreningar och klimatgaser – blir det istället järnvägen som förlorar marknadsandelar. I ett sådant scenario reduceras farledsavgifterna med minst 90 procent för att bättre återspegla den kortsiktiga marginalkostnaden, medan banavgifterna för elektrifierade godståg behöver fyrfaldigas från 2011 års nivå.

⁸ Sweco, Rapport resor och transporter i östra Mellansverige, Stockholm, 2015

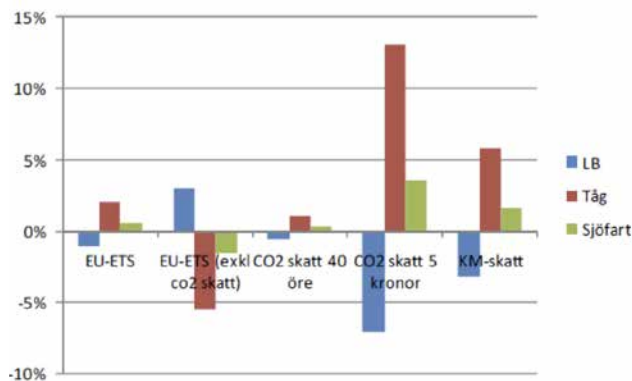


Kvarstående internalisering och internaliseringsgrad för godstrafik.



Kvarstående internalisering och internaliseringsgrad för persontrafik.

Olika styrmedel för att förändra och påverka godsets transporter diskuteras på flera nivåer och de i dagsläget mest diskuterade alternativen ger olika effekter på vilket färdmedel som gynnas/missgynnas av dem. Tydligast i diagrammet nedan är att det med en kraftfull ökning av CO2-skatten blir en betydande förändring i transportslagsandelar från lastbil till järnväg.



Olika styrmedels inverkan på godstrafik, procentuell förändring av transportarbetet inom respektive transportslag⁹

9 Sweco, Rapport resor och transporter i östra Mellansverige, Stockholm, 2015

Komplettera En Bättre Sits-målen

För att möta ovan nämnda beskrivningarna av utmaningar och för att ta sig an de strategier som åstadkommer förändring i dagens transportsystem samt utvecklas föreslås från den konsultgrupp som arbetat fram underlagsrapporten om de långsiktiga målen¹⁰ ett antal kompletterande preciseringar av En Bättre Sits-målen.

Dessa förslag på ytterligare preciseringar ska tydligare leda mot att de transportpolitiska målen nås. De föreslagna kompletteringarna av målkonkretiseringarna är;

- Transportsystemet är till för alla och bidrar till god regional utveckling.
- Hållbara städer och orter utgör en del av det storregionala transportsystemet. De erbjuder god bebyggd miljö och en god tillgänglighet med gång, cykel och kollektivtrafik.
- Kollektivtrafiken är attraktiv och har en hög marknadsandel.
- Vägtransportsystemet erbjuder en god tillgänglighet, hög säkerhet och en god servicenivå i förhållande till sin uppgift.
- Det finns en god tillgänglighet för regionala, nationella och internationella godstransporter.
- Det finns en god tillgänglighet för resor till och från nationella och internationella destinationer.
- Transportsystemet bidrar till en god miljö, en hög säkerhet och en ökad folkhälsa.

SAMMANFATTANDE REFLEKTIONER OM DE LÅNGSIKTIGA MÅLEN

- Utmaningarna för att nå de nationellt beslutade målen är stora och det kommer att krävas ett strategiskt arbete på alla nivåer i samhället för att nå dem.
- För att nå de nationella målen, liksom de storregionalt fattade En Bättre Sits-målen, är utmaningarna extra stora då mycket av den tillkommande efterfrågan på rese- och transportmöjligheter till följd av ett ökat invånarantal hamnar i den storregion som utgörs av Östra Mellansverige.
- Genom ett antal åtgärder, både förutsättningsskapande och reglerande i form av skatter och avgifter kan En Bättre Sits påverka och åstadkomma ett mer klimatbefrämjande transportsystem i Storregionen.
- Effektivitet i ett transportsystem har olika innebörd för olika aktörer som samhället, näringsliv och individer. Ofta ställs mål mot kostnad för att bestämma vad som är effektivt. Från ett samhällsperspektiv är järnvägs- och sjötransporter de mest effektiva då de har låga externa kostnader.
- Det finns överflyttningsmöjligheter mellan transportslag. På systemnivå visar modellberäkningar att överflyttningsmöjligheterna är begränsade men för vissa varuslag och godsoder kan de vara betydande. För ÖMS kan minskade kostnader för sjöfarten innebära mindre transittransporter på land och att mer går på sjön längs ostkusten.

10 Trivector Traffic, *Ett transportsystem i Östra Mellansverige som uppfyller de långsiktiga målen – Kunskapsunderlag till En bättre sits 2014*, Malmö, 2015.

Internationella och nationella samband

Handels- och godsströmmar

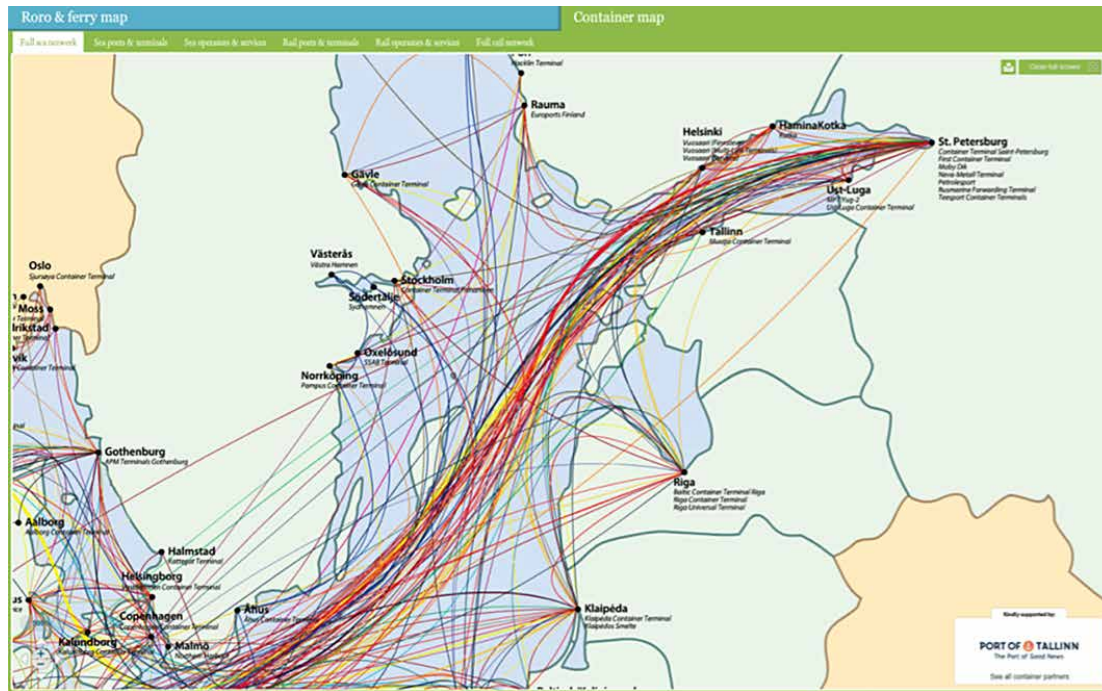
Mycket tyder på att flödet av varor och tjänster kommer att förändras radikalt de kommande 15–20 åren. Omvärlden påverkas starkt av utvecklingen i länderna i Asien som tar allt större del av världsmarknadens handel i anspråk samtidigt som EU och USA tappar. Dessutom påverkas bilden av oroligheter i Sveriges närområde (Ukraina) som också kommer att påverka bilden av olika flöden framöver. De trender som bedöms varierar mellan olika länder och hur utvecklingen i dessa länder sker. Detta gör att bedömningarna av den framtida utvecklingen lider av större osäkerheter än tidigare. Sverige och Östra Mellansverige med Stockholm i spetsen kan profilera sig inom högteknologiska områden då högkompetent personal, både från övriga Sverige men också från andra länder, utvecklar ny teknologi i regionen. Samtidigt är Östra Mellansverige loket i svensk ekonomi och mycket av det som hela Sverige har nytta av går på ett eller annat sätt via regionen. Detta innebär att vi behöver höja blicken ytterligare mot de länder som kommer allt starkare, Kina, Indien med flera och tillåta att nya marknader öppnas för den svenska industrin bättre än idag. Konkurrensen är hård och även om Sverige delvis måste agera inom ramen för EU så bör aktörerna även agera på egen hand för att hänga med i utvecklingen och ta vara på de områden där Sverige fortfarande är en stark konkurrent.¹¹

Sjöfartsmarknaden, som verkar globalt, är komplex med många internationella aktörer. I norra Europa finns ett antal stora hamnar, där Rotterdam är Europas största och världens nionde största containerhamn. Göteborgs hamn är Skandinavien största och Europas 19:e största containerhamn. I Östersjön bedrivs en omfattande linjetrafik, med containerhamnen i St. Petersburg som största destinationsort.¹²

Utvecklingstrenderna för sjöfarten och dess konsekvenser för Östra Mellansverige är svåra att bedöma. Till exempel har Gdansk, som trafikeras av samma fartyg som Göteborg, haft en kraftig utveckling.

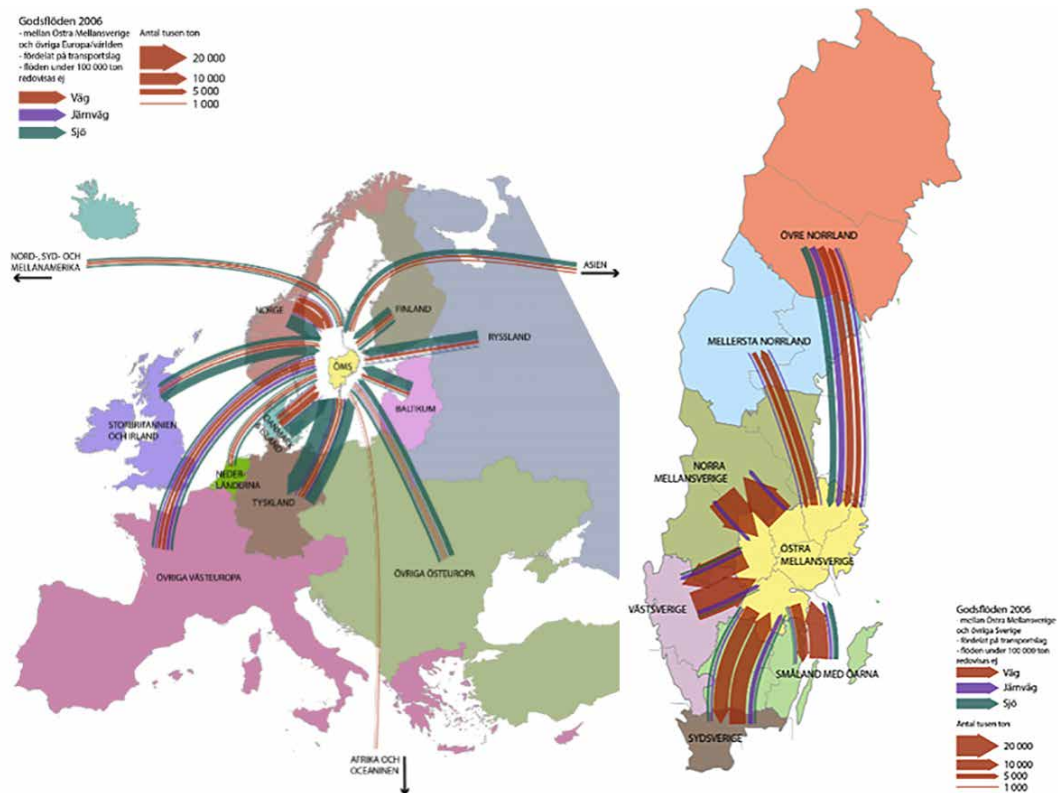
11 Sweco, *Rapport resor och transporter i östra Mellansverige*, Stockholm, 2015

12 *Sammanställning av temaarbetet sep 2013 - feb 2014 - Nuläge och utmaningar för östra Mellansverige*, En bättre sats 2014

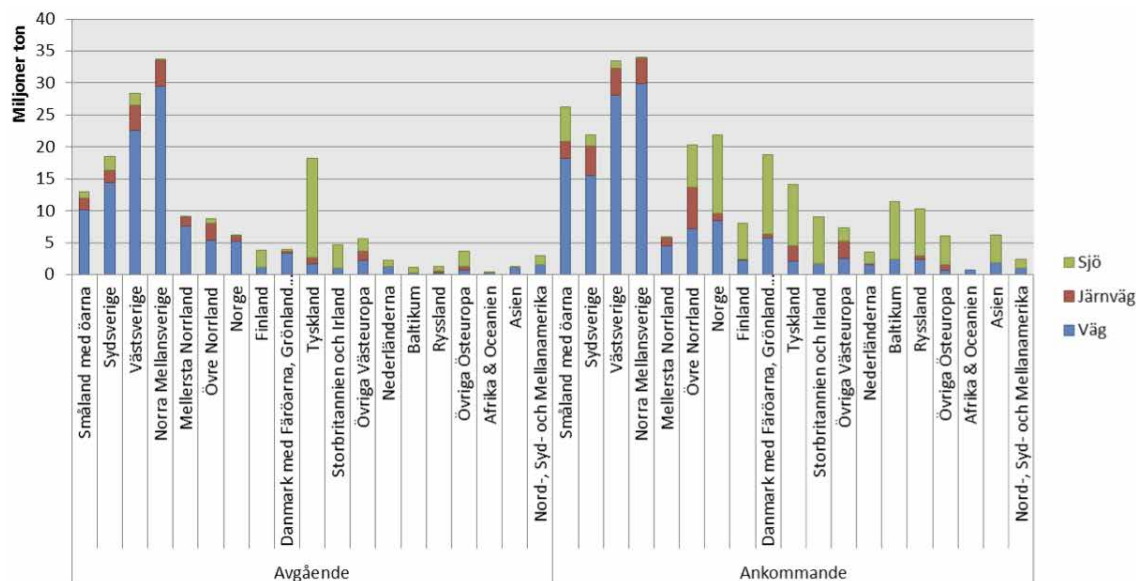


Linjesjöfart i Östersjön.

Vägtransporter är tydligt dominerande för inrikes godstransporter till och från Östra Mellansverige. Järnvägen används mest för ankommande gods från Syd- och Västsverige samt Övre Norrland. För utrikes gods är sjötransport dominerande enligt modellen, medan järnväg används till och från Tyskland samt Övriga Västeuropa.

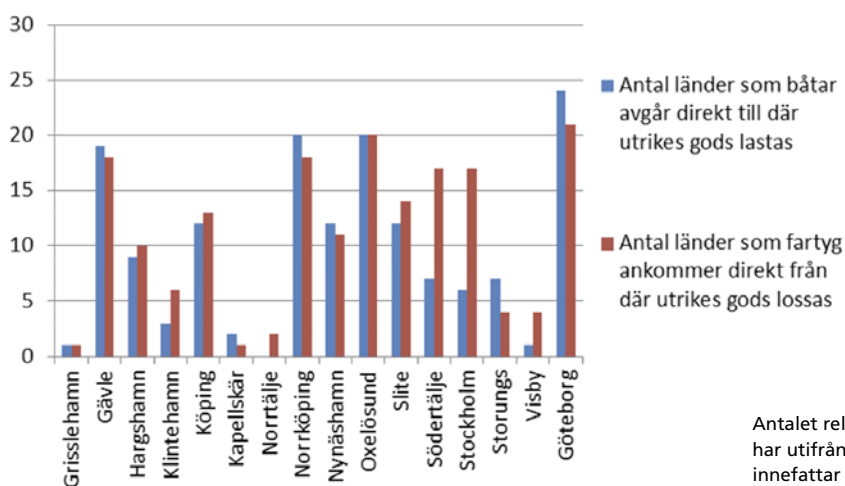


Internationella och nationella godsströmmar till och från Östra Mellansverige



Diagrammet visar vilka olika transportmedel godsströmmarna till och från regionen används av.

Diagrammet nedan visar summerad data över antalet länder som fartygen direkt ankommer från respektive direkt går till efter respektive hamn. Här har även Göteborg lagts med som referens. Gävle, Norrköping och Oxelösund har en stark internationell koppling men även Köping och Västerås (redovisas som Köping i nedan diagram) har en relativt utbredd internationell trafik. Passagerarhamnarna har inte definierade länder före och efter men förväntas ha en låg internationell koppling då de har trafik på ett fåtal länder.



Antalet relationer som respektive hamn har utifrån statistik för 2013, Köping innefattar även Västerås hamn.

Internationell tillgänglighet

För att regionen ska utveckla sin konkurrenskraft och tillväxt behövs en stark internationell tillgänglighet via Arlanda. Det ger ökade möjligheter för till exempelvis företagsetableringar med huvudkontor, arbetstillfällen, handel och utbyte. Trots många nya linjer 2012–2013 ligger dock Stockholm–Arlanda efter avseende internationell tillgänglighet. Tillgängligheten har minskat med 6 procent för Stockholm och 2–3 procent för Stockholmsregionen. Under samma tid har Köpenhamn ökat sin tillgänglig-

het med 5 procent, Oslo med 15 procent och Helsingfors med 20 procent. Anledningen till Arlandas minskning är att man har tappat viktiga linjer.

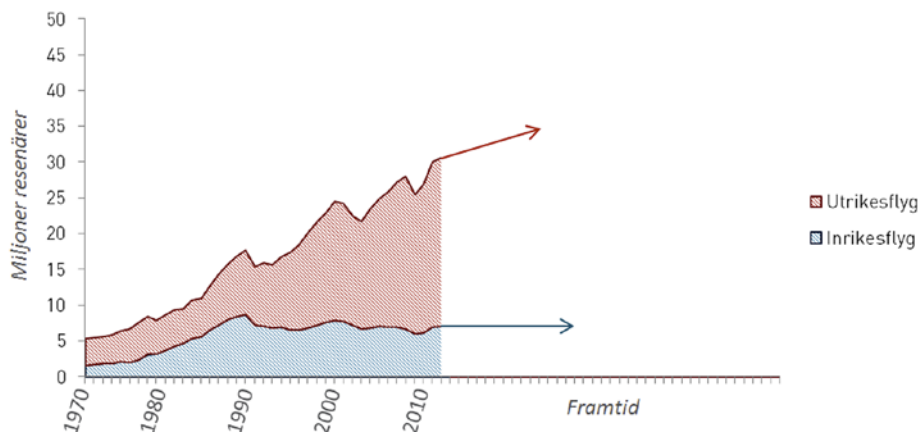
2012 var över 90 procent av all långdistanstrafik koncentrerat till 42 så kallade mega-cities, med över 10 000 dagliga passagerare. År 2032 bedöms antalet mega-cities ha ökat till 89 stycken, men fortfarande starkt koncentrerad till dagens 42. Man bedömer att Arlanda inte når upp till 10 000 dagliga passagerare inom det interkontinentala resandet 2032 och därför inte kommer att finnas med på kartan över mega-cities. Däremot bedöms Köpenhamn och Helsingfors vara mega-cities 2032¹³.



Mega-cities idag och bedömda Mega-cities 2032. Källa: Satsa II, Samverkan för effektivt transportsystem i Stockholmsregionen.

Den nationella och internationella tillgängligheten till/från flygplatserna i östra Mellansverige har minskat under senare år men har ännu stor betydelse för regionens nationella och internationella tillgänglighet.

Bränslesnålare och större flygplan har varit en generell trend inom flygbranschen de senaste årtiondena¹⁴. Det är en av anledningarna till att antalet landningar på Svenska flygplatser har legat förhållandevis konstant sedan början av 1990-talet (250 000/år) trots att det totala antalet resenärer nästan har fördubblats under samma tid. Som följd av större flygplan, bättre kapacitetsutnyttjande och prisdifferentiering ("yield management") väntas passagerarantalet även i framtiden öka utan att antalet flygrörelser ökar i samma takt.



Det totala antalet resenärer till och från svenska flygplatser från 70-talet till idag fördelat på utrikes- och inrikesflyg, samt indikationer på förändringen i framtiden. Källa: Trafikanalys 2012.

13 Sammanställning av temaarbetet sep 2013 - Feb 2014 - Nuläge och utmaningar för östra Mellansverige, En bättre sats 2014

14 Sweco, PM En bättre sats B2 Flygplatser, Stockholm, 2015.

Det totala flygresandet är i nuläget relativt jämnt fördelat mellan affärs- och privatresor. Privatresenärer och utländska besökare har haft en stadigt ökande trend i Sverige. Privatresenärer vinner marknadsandelar från affärsresenärerna under de kommande åren och troligtvis innebär den framtida utvecklingen en ökning med övervägande stor andel interkontinentala privatresor.

Inrikesflyget tappar marknadsandelartill tåg/bil/buss, främst på resor under 50 mil. Detta beror dels på utbyggnad av motorvägsnät och fler, mer effektiva snabbtåg, men även i och med en ökad utbredning av miljömedvetenhet. För utrikesresor bedöms miljömedvetenhet ha en låg inverkan på marknaden om inte ekonomiska styrmedel används på global nivå. För utrikesflyg prognosticeras lågprisbolagen successivt tappa kunder, dels på grund av ökad kundmedvetenhet men även på grund av ökade krav från flygplatser på flygbolagen. Större flygplan bidrar till en ökning av passagerarantalet utan att antalet flygrörelser ökar, vilket ställer större krav på terminalkapacitet och uppställningsytor som idag saknas i tillräcklig utsträckning.

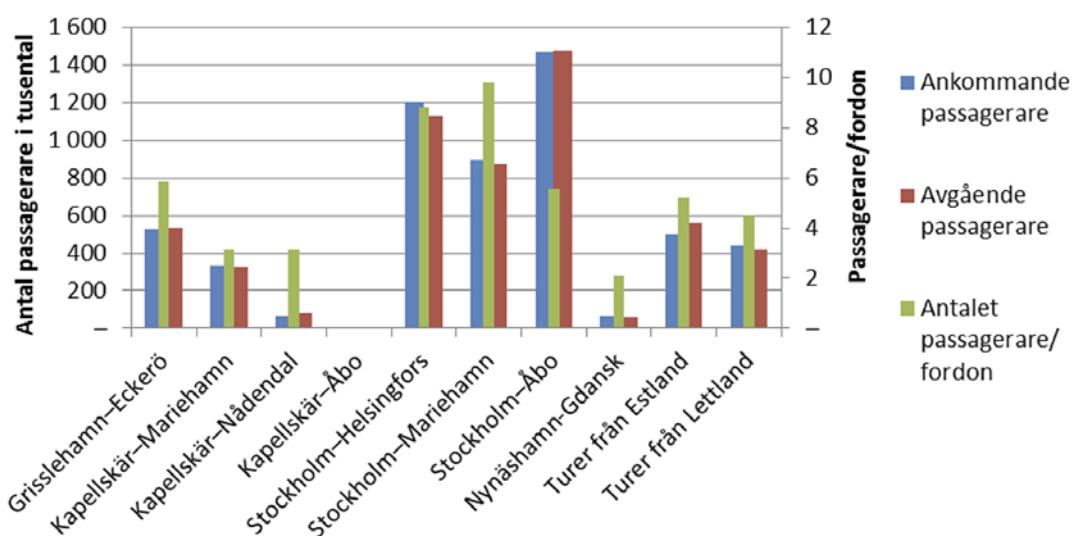
Som viktig faktor i den globala ekonomin beräknas flygfrakt fortsatt öka, bland annat som delfinansiering av interkontinentallinjer för passagerartrafik. Hälften av all flygfrakt går med passagerarflyg och är viktig för många flygbolags ekonomi. Örebro är Sveriges fjärde största fraktflygplats efter Arlanda (50 %), Landvetter (27 %) och Sturup (17 %). I östra Mellansverige är Örebro flygplats således näst störst på flygfrakt.

I och med en utveckling som innebär krav på bredare landningsbanor och större uppställningsplatser behöver flera flygplatser investeringar för att kunna utvecklas. För att investeringarna ska bli lönsamma behövs tillräckliga resenärunderlag som flera av flygplatserna idag inte når upp till.

Färjetrafik redovisas ovan som resandet med utrikes färjelinjer till och från ÖMS under 2013. Stockholm är klart dominerande när det gäller Finlandstrafiken. Ett par linjer har stor relativ godstrafik, nämligen Kapellskär – Nådendal, Stockholm – Åbo och linjerna till Estland och Lettland.

Estland trafikeras från Kapellskär och Stockholm och Lettland trafikeras från Nynäshamn och Stockholm. Här särredovisas inte statistiken.

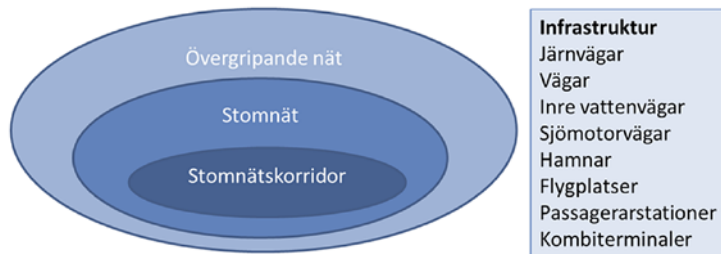
Vissa linjer har till större delen passagerare medan andra har betydligt lägre andel passagerare per fordon. Som ett mått på om passagerarna reser med eller utan fordon har antalet passagerare beräknats genom att dividera antalet passagerare med antalet personbilar, antalet bussar gånger 40 och antalet lastfordon dividerat med fyra. Detta ger ett grovt mått men en uppskattning hur de olika färjorna används.



Passagerartrafik med färjor

Det transeuropeiska transportnätet

Inom EUs transportpolitik finns ett antal nät som anses särskilt prioriterade för unionen utpekade. Dessa kan beskrivas enligt nedan bild.

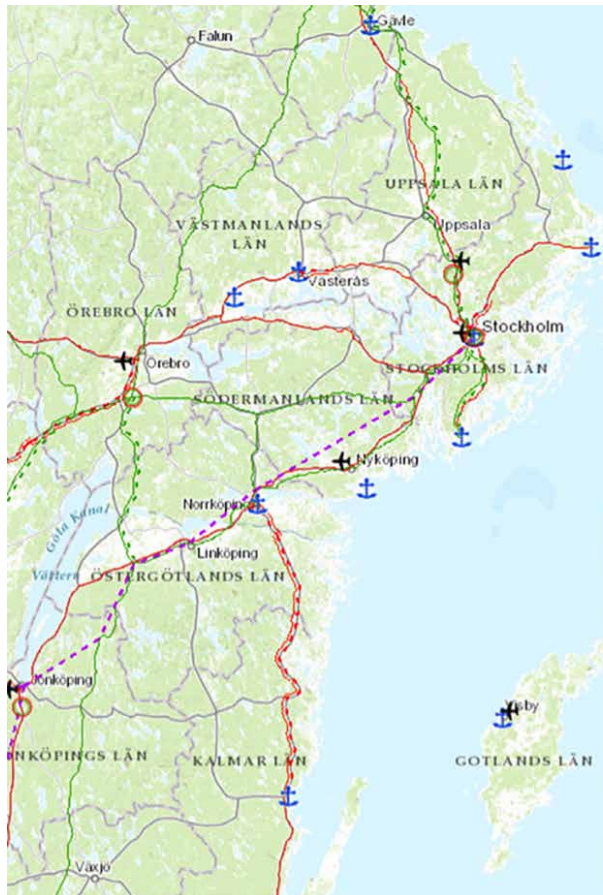


Figuren beskriver de olika nätens förhållande till varandra, för varje nivå finns sedan ett infrastrukturnät beslutat.

Det transeuropeiska transportnätet ska öka sammanhållningen, öka rörligheten och bidra till tillväxt inom EU. Avlägsnande av flaskhalsar och saknade länkar är ett specifikt fokus. Det finns ett övergripande nät definierat vars syfte är att koppla ihop alla delar av unionen, ett stomnät som är de mest strategiskt viktiga länkarna och noderna samt stomnätskorridorer som ska ta itu med flaskhalsar och förbättra effektiviteten. Det har ställts upp infrastrukturkrav för dessa transportnät samt tidsramar när dessa krav ska vara uppfyllda för respektive nät, nämligen 2030 för stomnätet och 2050 för det övergripande nätet. I Östra Mellansverige kommer dessa krav i stort sett vara uppfyllda utan justeringar i befintlig planering.



Stomnätet (Core network) i Östra Mellansverige. Stockholms hamn är en stomhamn men överskuggas av Årsta kombiterminal på kartan.



Det övergripande nätet (Comprehensive network) i Östra Mellansverige.

Det finns en ny fond inrättad för finansiering av åtgärder i ovan beskrivna infrastruktur, Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE). Denna har liknande målformulering som gäller för transportnätet och merparten av pengarna går till Scandinavian-Mediterranean-korridoren där det i dagsläget finns några projekt som berör storregionen. Som grundregel gäller att det går att få 20 % av kostnaderna från FSE medan vissa åtgärder har högre stödnivåer, t.ex. studier och ERTMS som kan få 50 %.

SAMMANFATTANDE REFLEKTIONER OM INTERNATIONELLA OCH NATIONELLA SAMBAND

- Det sker en förflyttning i tyngdpunkt vad gäller internationella handelsströmmar från väst till öst i världen och det är viktigt att följa med i den utvecklingen för att fortsätta utveckla internationell konkurrenskraft vilket finns angivet som mål för En Bättre Sits.
- Östra Mellansverige har totalt sett tappat i internationell tillgänglighet under senare år utifrån flygplatsernas trafik.
- Det finns anledning att i kommande systemanalys för storregionen ta ställning till på vilket sätt vi ska förhålla oss till de transeuropeiska korridorerna och näten och redovisa hur vi vill att de ska förändras vid nästa revidering.
- Vi behöver veta mer om vilka flaskhalsar som kan finnas i landets övriga delar och som har begränsande effekt på storregionens utveckling.

Storregionala och regionala samband

Grunden för resonemangen och slutsatserna i den fördjupande rapporten¹⁵ som tagits fram inom EBS är att funktionella samband, flerkärnighet, regionförstoring, pendling och tillgänglighet är viktiga drivkrafter för tillväxt och konkurrenskraft. Teorierna bakom detta är den "den nya ekonomiska geografin". Infrastrukturinveseringar och ett hållbart transportsystem ses som ett viktigt verktyg för att stärka den flerkärniga utvecklingen utifrån de storregionala EBS målen för regional utveckling. Teorierna bakom den nya ekonomiska geografin grundar sig på olika drivkrafter för ekonomisk tillväxt.

En grundtes är att ökad täthet ger bättre tillväxtpotentialer. Därför blir funktionella samband mellan orter och omland en viktig faktor i teorin. Andra huvudfaktorer i teorin är skalfördelar, transporter och marknadspotential. Bland komponenterna finns också kunskap och kompetens, innovationer och förnyelse, ny teknik, nätverk och samverkan, infrastruktur och tillgänglighet, rörlighet, lokal miljö, specialisering och entreprenörskap. För en djupare förståelse av den "nya ekonomiska geografin" och förklaring av teorierna se rapporten en ny ekonomisk geografi – ett regionalt perspektiv på en global förändring i östra Mellansverige.

Ortsstruktur och befolkning

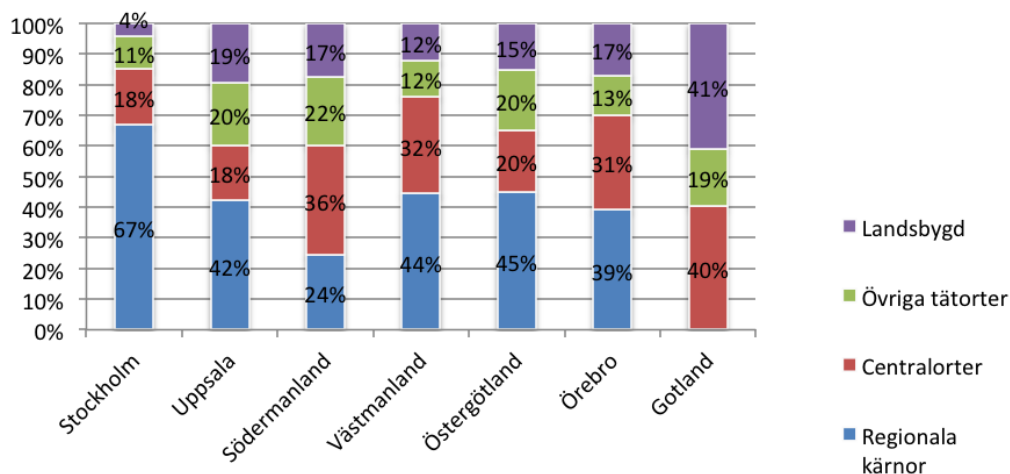
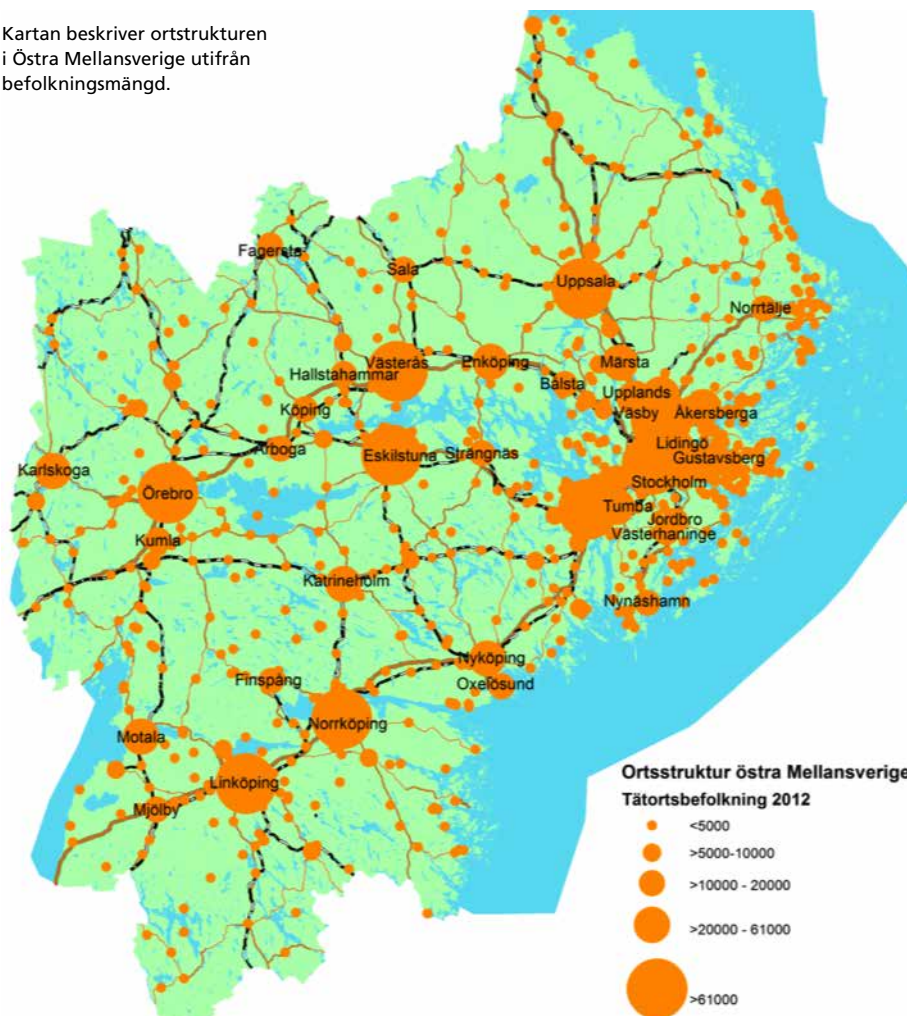
De regionala kärnorna dominerar i antal vad gäller det totala invånarantalet finns i ortstrukturen i storregionen idag, framförallt vad gäller näringsliv och befolkning. Framskrivningarna talar för en fortsatt likartad utveckling. Stockholm är den regionala kärna som burit största delen av tillväxten i ÖMS. De övriga regionala kärnorna är de orter som haft störst positiv utveckling och tillväxt utanför Stockholm.

Boendet på landsbygden i ÖMS är diversifierad. Kommuner med regionala kärnor har generellt låga andelar boende på landsbygden. Många kranskommuner runt regionala kärnor uppvisar relativt höga andelar boende på landsbygden. De kommuner med mindre centralorter och övriga tätorter som haft bäst befolkningsutveckling och en ökad pendling är kommuner som finns inom Stockholms funktionella utvidgning och arbetsmarknad. Det är ofta kommuner med orter som växer som attraktiva boendeorter.

Ortsanalysen baserar sig på SCB:s tätortsstatistik samt boende utanför tätorter per kommun. Regionala kärnor är Stockholm, Uppsala, Västerås, Eskilstuna, Norrköping, Linköping och Örebro. Regional kärna Stockholm är i rapporten lika med SCB:s definition av tätort Stockholm. Tätort Stockholm finns i flera kommuner i Stockholms län. Alla tätort Stockholm har slagits samman i statistiken till regional kärna Stockholm.

15 En Bättre Sits, Flerkärnighet och funktionella samband i Östra Mellansverige, Nyköping, 2015.

Kartan beskriver ortstrukturen i Östra Mellansverige utifrån befolkningsmängd.



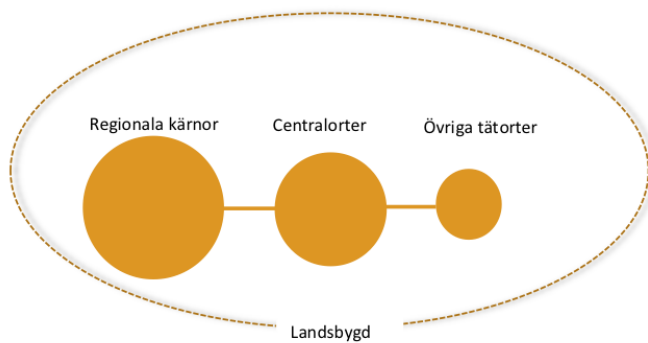
Andelar av befolkningen efter ortstyp 2013. Centralorter är kommunhuvudorter exklusive de regionala kärnorna (se ruta sidan 26). Övriga tätorter är alla andra tätorter enligt SCB:s definition av tätorter utöver regionala kärnor och centralorter. Landsbygd är befolkning per kommun boende utanför tätorter.

Flerkärnighet och funktionella samband

De starkaste funktionella sambanden i Ortsstrukturen är mellan de regionala kärnorna och Stockholm. De funktionella sambanden utifrån arbetsmarknad och pendling visar att regionen är funktionellt enkärnig då alla regionala kärnorna har ett beroende av Stockholm. Tendensen och potentialen till en funktionell flerkärnighet mellan övriga regionala kärnor är som störst mellan Linköping-Norrköping och Eskilstuna-Västerås i dagsläget. I övrigt är integrationen mellan ÖMS regionala kärnor svag idag.

Samspelet mellan regionens kärnor behöver utvecklas. Annars kommer potentialen i ÖMS flerkärnighet inte att kunna tas tillvara och den funktionella enkärniga Ortsstrukturen kommer att bestå.

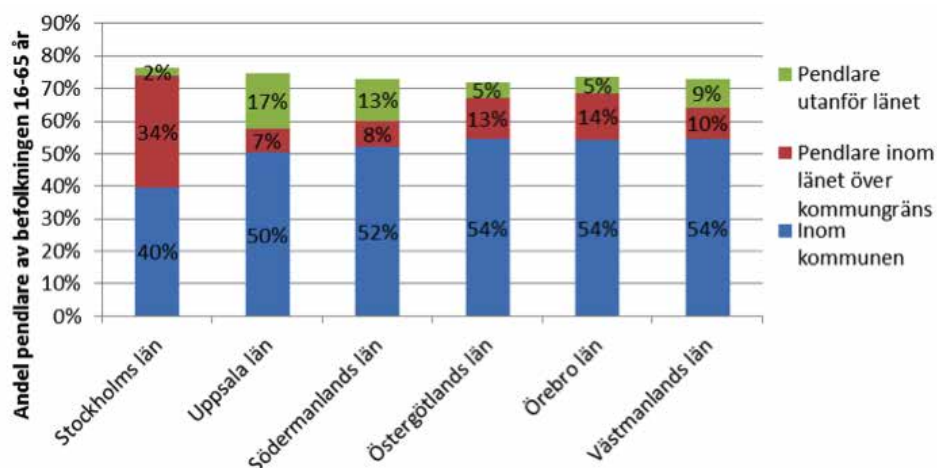
Samspelet mellan regionala kärnor och dess närmaste omland i ortshierarkin i (centralorter, övriga tätorter och landsbygd) har generellt starka funktionella samband och blir än viktigare desto mer de regionala kärnorna växer.



Kategorisering utifrån ortshierarki baserad på städernas relativa storlek, funktion och landsbygd

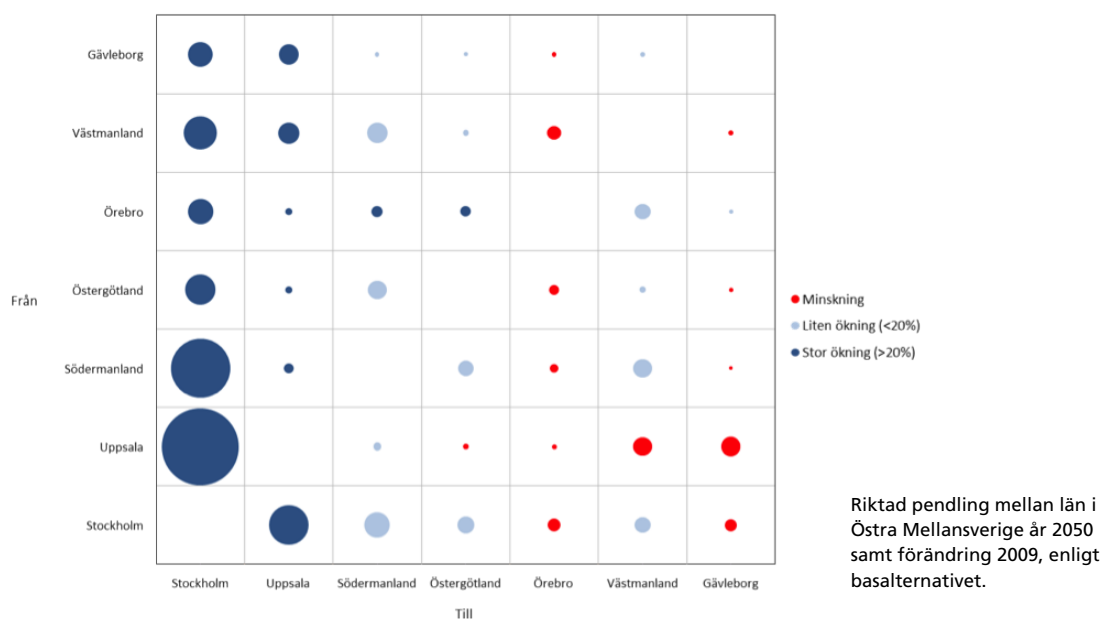
Pendling

Jämte den pendlingskarta som finns på rapportens framsida ser vi här en jämförelse mellan länen inom Östra Mellansverige. En uppdelning har gjorts utifrån hur stor andel som arbetar inom sin boendekommun, inom länet respektive utom länet. Uppsala och Södermanlands län har relativt stor andel som pendlar utanför sitt län. I absoluta tal pendlar fler ut från Uppsala län än som pendlar ut från Stockholms län.



Förvärvsarbetande som andel av befolkning 16-65 år uppdelat i tre kategorier – boendekommun lika med arbetsställekommun (inom kommunen), boendekommun i samma län som arbetsställekommun (pendlare inom länet över kommungräns) samt boendekommun i annat län än arbetsställekommun (pendlare utanför länet).¹⁶

16 Siffrorna avser 2012 och är hämtade från SCB.



Pendlingen fortsätter att öka i Östra Mellansverige och den största pendlingen sker mellan de regionala kärnorna och Stockholm. Den mellankommunala pendlingen på kortare avstånd mellan regionala kärnor och omland ökar i betydelse.

Mönstren för pendling efter utbildning och inkomst följer varandra. Samvariationen innebär att desto högre inkomst och utbildning desto längre blir pendlingen. Samtidigt innebär en lägre inkomst och utbildning starkare lokala och kortare pendlingsmönster.

In- och utpendling mellan ett antal kommuner i Stockholms län dominerar pendlingsmönstren för studiependling. Förutom studiependlingen i Stockholms län är det endast relationen Stockholm och Uppsala samt mellan Linköping och Norrköping som överstiger 500 personer i respektive riktning.

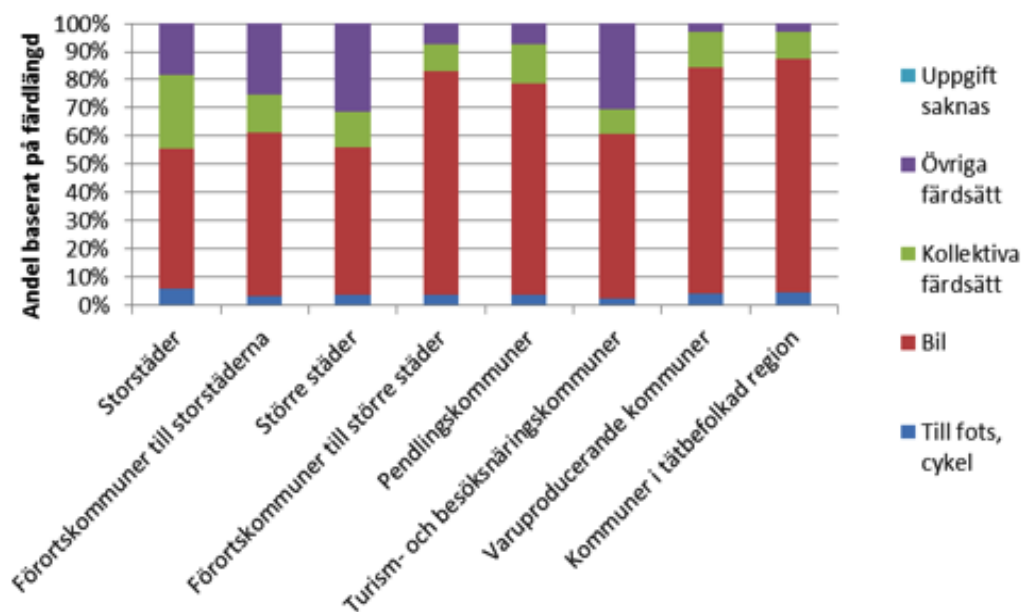
Analysen av studiependlingen visar att studenterna som enskild grupp inte har någon betydande påverkan för de funktionella sambanden eller på transportsystemet i ett storregionalt perspektiv.

Län	2009	2030 (bas)	2050 (bas)
Stockholm	61364	82100	122030
Uppsala	-23032	-26720	-22760
Södermanland	-11589	-12400	-14510
Östergötland	-3486	-3400	-1230
Örebro	-526	-290	-40
Västmanland	-1365	-3330	-3500

Nettopendling per län i Mälardalen år 2009, 2030 och 2050, enligt basalternativ

Resandeströmmar

Utifrån ovan avsnitt vet vi att det pendlar en hel del människor inom storregionen, motsvarande statistik över vilket färdmedel de använder finns inte. Det finns alltså ingen totalbild av faktiskt resande via statistik men det har gjorts nationella resvaneundersökningar under åren och den senaste visar resvanor utifrån bland annat färdstätt, ärende, kommungrupp etcetera. Stora skillnader kan förväntas inom respektive kommungrupp, t.ex. mellan Sveriges storstäder och andra mer glest befolkade kommuner. Nedan diagram visar alltså hur det ser ut generellt sett i Sverige och det går inte att läsa ut för varje enskild kommun. Indelningen av kommunerna i de olika grupperna som redovisas i tabellen under diagrammet är gjort av den nationella myndigheten och kan i flera fall uppfattas som missvisande för en enskild kommun. Eftersom att det är så svårt att få en korrekt bild av faktiskt resande tas ändå denna bild in för att ge en översiktlig bild av hur skillnaderna mellan olika slags kommuner är. Förutsättningar för resande med de olika trafikslagen varierar.



Diagrammet visar val av färdstätt i andelar i olika typer av kommuner enligt följande tabell.¹⁷

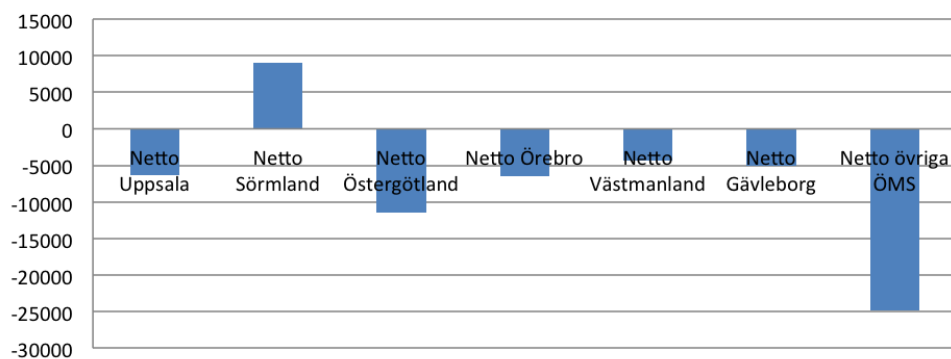
17 Sweco, Rapport resor och transporter i östra Mellansverige, Stockholm, 2015

Förorts-kommuner till storstäderna	Förortskommuner till större städer	Kommuner i tätbefolkad region	Pendlings-kommuner	Stor-städer	Större städer	Turism- och besöksnäring-kommuner	Varu-pro-ducerande kommuner
Botkyrka	Gnesta	Enköping	Boxholm	Stockholm	Eskilstuna	Norrköping	Arboga
Danderyd	Knivsta	Flen	Degerfors		Linköping	Valdemarsvik	Askersund
Ekerö	Kumla	Hällefors	Hallsberg		Norrköping	Östhammar	Fagersta
Haninge	Lekeberg	Katrineholm	Hallstahammar		Nyköping		Finspång
Huddinge	Nykvarn	Kinda	Heby		Södertälje		Karlskoga
Håbo	Söderköping	Mjölby	Kungsör		Uppsala		Köping
Järfälla	Trosa	Motala	Nora		Västerås		Laxå
Lidingö	Älvkarleby	Sala	Norberg		Örebro		Lindesberg
Nacka			Sigtuna				Ljusnarsberg
Nynäshamn			Skinnskatteberg				Oxelösund
Salem			Strängnäs				Tierp
Sollentuna			Surahammar				
Solna			Vadstena				
Sundbyberg			Vingåker				
Tyresö			Ydre				
Täby			Åtvidaberg				
Upplands Väsby			Ödeshög				
Upplands-Bro							
Vallentuna							
Vaxholm							
Värmdö							
Österåker							

Tabellen visar indelningen av storregionens kommuner som gjorts i den nationella resvaneundersökningen.¹⁸

Flyttning

Nästan 260 000 flyttade från Stockholms län till något av de övriga ÖMS-länen och drygt 280 000 flyttade från något av de övriga ÖMS-länen till Stockholms län. Antalet personer som flyttat mellan de övriga ÖMS-länen och Stockholms län och vice versa har ökat från 25 000 år 1995 till nästan 35 000 år 2013. Sedan början av 2000-talet är det något fler som årligen flyttar till Stockholm än som flyttar från Stockholm. Stockholms län har under perioden 1995–2013 endast uppvisat ett nettoflyttningsöverskott på ca 25 000 mot övrig ÖMS-länen. Sörmlands län visar till och med ett positivt flytt-netto med 10 000 personer mot Stockholm under perioden, se diagram nedan. Östergötland är det län som visar upp det största negativa flyttnettot under den aktuella perioden vilket möjligen skulle kunna förklaras av att restiderna för att ta sig till arbete i Stockholm är förhållandevis långa jämfört med flera av de andra länen.

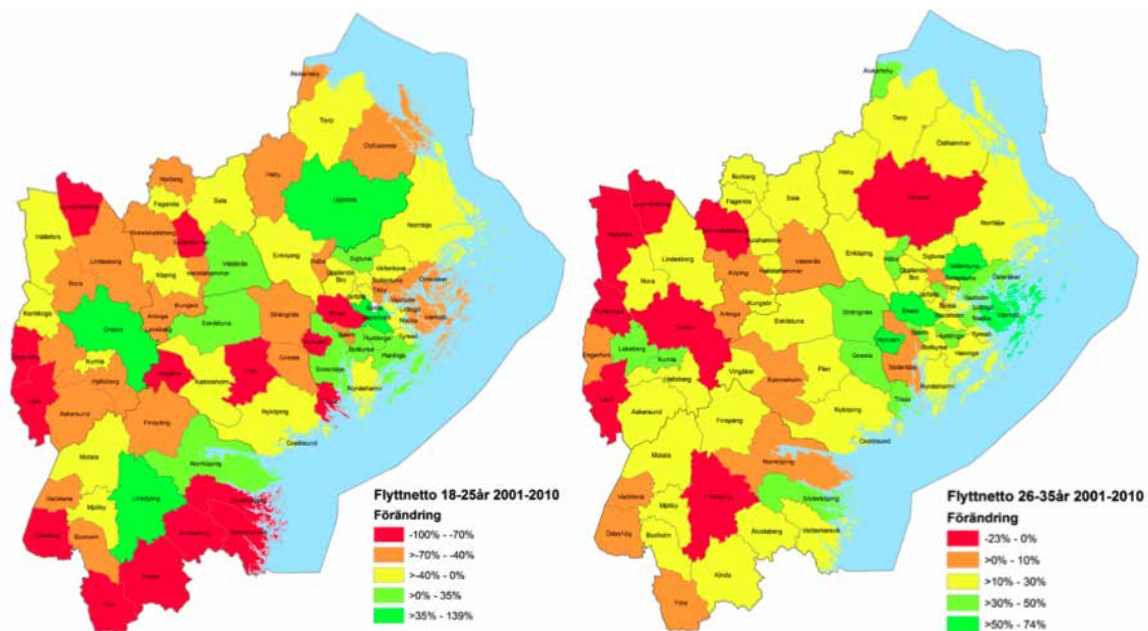


Nettoflyttning mellan Stockholms län och övriga ÖMS-län totalt 1995–2013, källa SCB, egen bearbetning.

18 Sweco, *Rapport resor och transporter i östra Mellansverige*, Stockholm, 2015

Orter med universitet och högskolor har en stark inflyttning av unga vuxna liksom stark utflyttning för nästkommande åldersgrupp, 26–35 år.

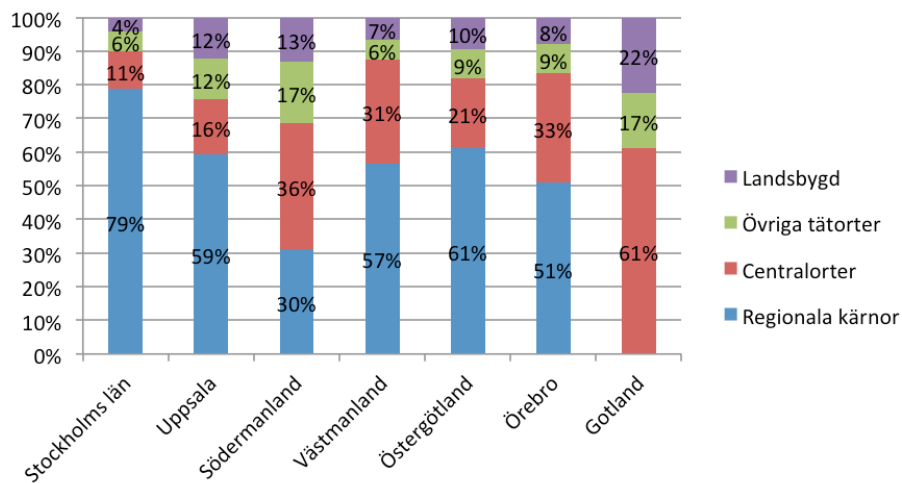
Flyttmönster och förändringar i flyttmönster speglar att vissa orters roller förändras i Ortsstrukturer över tid.



Kartorna ovan visar förändring i flyttnetto i ålderskategori 18–25 år per kommun under perioden 2001–2010 (vänster kartbild) samt förändring i flyttnetto i ålderskategori 26–35 år per kommun under perioden 2001–2010 (höger kartbild).¹⁹

Sysselsättning och näringsliv

Sysselsättningsutvecklingen visar att de regionala kärnorna dominerar avseende antal arbetsplatser. Ortsanalysen visar att 79 procent av all sysselsatt dagbefolkning i Stockholms län finns koncentrerad till den regionala kärnan.

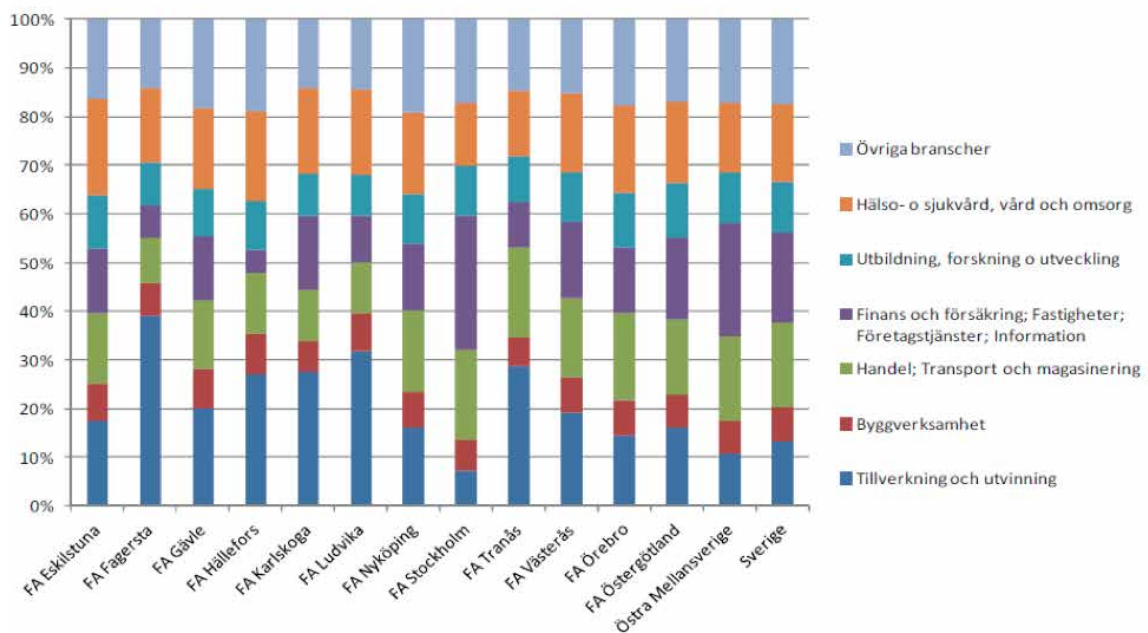


Andelar sysselsatt dagbefolkning efter ortstyp 2013

¹⁹ En Bättre Sits, Flerkärnighet och funktionella samband i Östra Mellansverige, Nyköping, 2015.

De regionala kärnorna i övriga ÖMS dominerar också sysselsättningen och antal arbetsplatser. De regionala kärnorna i sig har högre andelar av sysselsättningen i enskilda län, än alla centralorter tillsammans i det enskilda länet förutom i Södermanlands län.

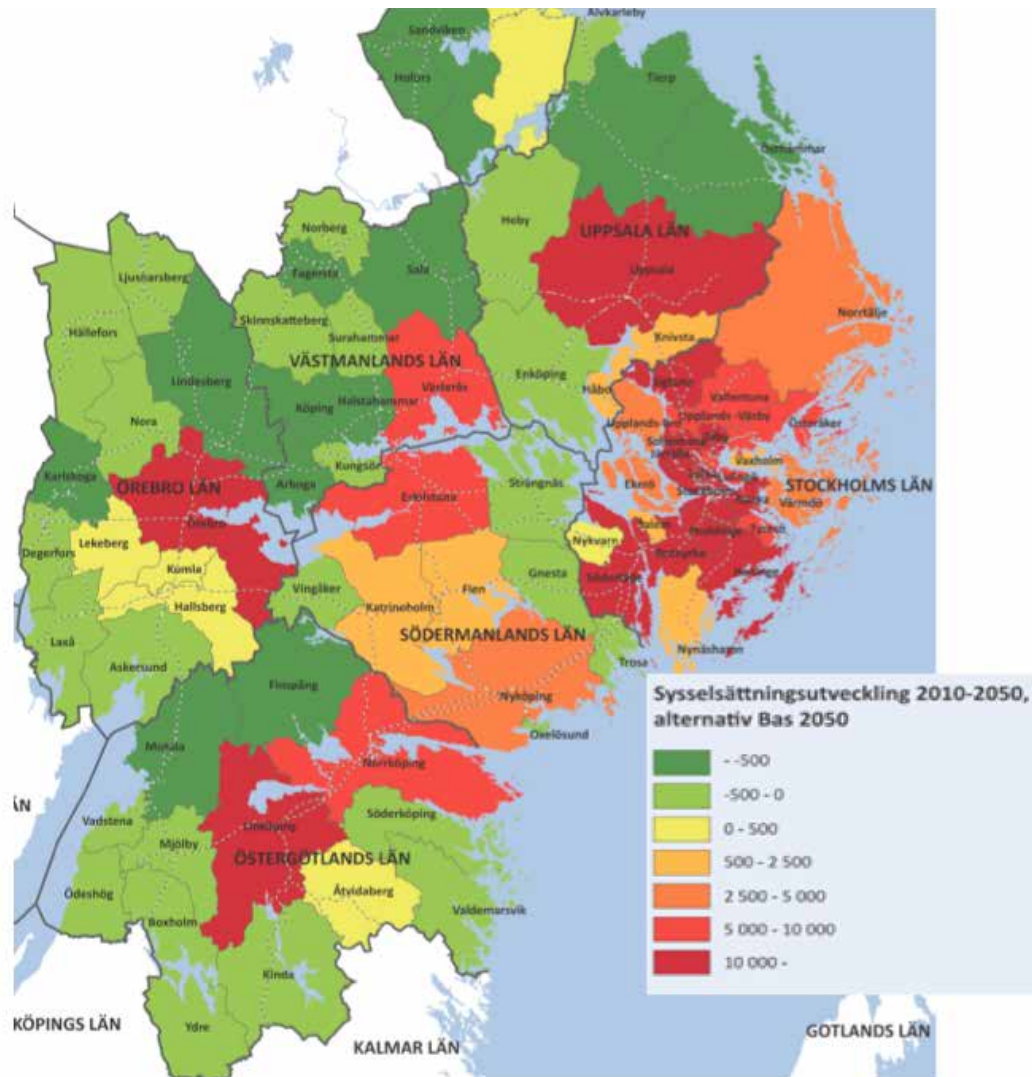
Branschstrukturen i Östra Mellansverige liknar hur strukturen ser ut i Sverige som helhet på en övergripande nivå. De skillnader som finns, vilka är ganska små, är att det framför allt finns en större andel sysselsatta inom "Finans och försäkring; Fastigheter; Företagstjänster; och Information" i Östra Mellansverige än i landet som helhet. Samtidigt uppvisar Östra Mellansverige något färre sysselsatta inom "Tillverkning och utvinning" och "Hälsa- och sjukvård, vård och omsorg" än i Sverige som helhet. Inom Östra Mellansverige finns dock stora skillnader i hur de olika näringsgrenarna fördelar sig i olika delarna av regionen. Framför allt är det inom två typer av näringsgrenar där skillnader är stora inom olika delar av Östra Mellansverige – "Tillverkning och utvinning" samt "Finans och försäkring; Fastigheter; Företagstjänster och Information", se diagram nedan.



Andel sysselsatta (dagbefolkning) per bransch i Östra Mellansveriges FA-regioner år 2011²⁰.

Den pågående koncentrationen av arbetsplatserna i östra Mellansverige till de regionala kärnorna är tydlig och pågår mer eller mindre i samtliga län. Inom länen finns dock skillnader mellan de olika kommunerna. Det är i första i de större kommunerna där det finns tillgång till högre utbildning som antalet arbetsplatser kommer att öka och främst inom Stockholms län. I kartan nedan redovisas förväntad sysselsättningsutvecklingen i de olika ÖMS-kommunerna fram till 2050.

20 En Bättre Sits, Flerkärnighet och funktionella samband i Östra Mellansverige, Nyköping, 2015



Sysselsättningsutveckling 2010-2050, alternativ Bas2050,

Transportperspektiv på funktionella samband i storregionen

Tillväxten i ÖMS har hittills skett genom både regionförstoring och regionförtätning. Arbetsmarknaderna har blivit färre och samtidigt förtätats – framförallt i Stockholmsregionen, där förtätning sannolikt kommer att dominera framöver eftersom potentialen för regionförstoring i ÖMS nått sin gräns till stor del. Om fortsatt regionutvidgning eftersträvas och ska kunna snabbas på behövs bättre restider och tillgänglighet i den flerkärniga Ortsstrukturen.

För att stärka den flerkärniga Ortsstrukturen och orternas komplementaritet behövs större framtida satsningar på transportsystemet för att skapa ännu bättre fungerande lokala arbetsmarknader.

Insatser för en ökad tillgänglighet mellan de olika delarna av Östra Mellansverige är viktigt för att på sikt få så stora delar av hela Östra Mellansverige som möjligt att ingå i en gemensam funktionell arbetsmarknad.

När mindre regioner knyts ihop med större skapas betydande synergieffekter för tillgänglighet, arbetsmarknad och lokaliseringsval för företag.

Förbättrade transportvillkor har ofta större betydelse för regioner som ÖMS med stor befolkning, hög täthet, stor marknadspotential och redan kapacitetsbelastade system än för regioner där transportkapaciteten har en lägre utnyttjandegrad.

Stockholms särskilda förutsättningar

Fram till 2020 förväntas efterfrågan på arbetskraft i Stockholms län öka med 200 000. Merparten av ökningen (150 000) kommer att ske på personer med eftergymnasial utbildning. Brist på arbetskraft förväntas bland annat att uppstå inom vård, pedagogik och lärarutbildning, tjänsteområdet samt inom teknik och tillverkning. Störst brist beräknas inom hälso- och sjukvård samt inom social omsorg. Inom bland annat den gruppen finns det en stor del låginkomsttagare som har mycket svårt att etablera sig på Stockholms bostadsmarknad och inte har incitament för långväga pendlande. Varje år flyttar 30–35 000 personer till länet från annat land och 35–40 000 personer flyttar in från andra delar av Sverige. Invandrarna är generellt sett yngre än genomsnittsbefolkningen och bidrar därför positivt till arbetskraftsutbudet. Befolkningsprognoser visar, framför allt på grund av en åldrande befolkning och därpå följande stora pensionsavgångar, att länet inte skulle klara arbetskraftsförsörjningen utan invandringen. I en globaliserad värld konkurrerar länet om arbetskraften med resten av Europa och en förutsättning att klara arbetskraftsförsörjningen inom de närmaste 10–20 åren är bland annat att vi har effektiva system för de nyanländas etablering på arbetsmarknaden.²¹ Motsvarande förhållanden gäller också för övriga län i storregionen.

Stockholms län är en av de huvudstadsregioner som växer kraftigast i Europa och återfinns i rankingar över världens mest konkurrenskraftiga regioner strax efter Paris och Tokyo. Stockholms län är i internationella sammanhang litet befolkningsmässigt men konkurrerar på den globala marknaden om att attrahera företag, forskning och kompetens. Därför är näringslivets utveckling i Stockholms län helt beroende av tillgången till kompetent arbetskraft. Det kräver ett välfungerande utbildningssystem och god tillgång till bostäder, vilket utgör en begränsande faktor för det kunskapsintensiva näringslivet.

Två av Sveriges internationellt sett mest framgångsrika kunskapsområden är lokaliserade till Stockholm; informations- och kommunikationsteknologi och life science. De funktionella sambanden sträcker sig från Uppsala, via Stockholms län vidare till Sörmland. I Stockholms län finns också många nationella och internationella huvudkontor. Men konkurrensen med andra regioner är knivskarp. Viktiga grundbultar för att attrahera såväl inhemsk som utländsk kompetens, investeringar och företag är väl fungerande transportmöjligheter – både till, från och inom länet – samt en väl fungerande bostadsmarknad.

De kunskapsintensiva tjänsterna är starkt koncentrerade till Stockholms innerstad samt till områden runt noder i persontransportnätverket. Lokaliseringsprinciper för dessa företag vittnar om att täta avgångar i kollektivtrafiken och hög kapacitet har mycket stor betydelse. Det är dessutom viktigt att ligga nära tunnelbanestationer och andra kopplingsnoder som möjliggör tvärkommunikationer, eftersom det ger en mycket hög tillgänglighet. Forskning visar också att den internationella tillgängligheten, i det här fallet via Stockholm-Arlanda, är avgörande för att locka till sig den här typen av verksamheter.

21 Länsstyrelsen Stockholm, *Full fart framåt 2013:20*, Stockholm, 2013.

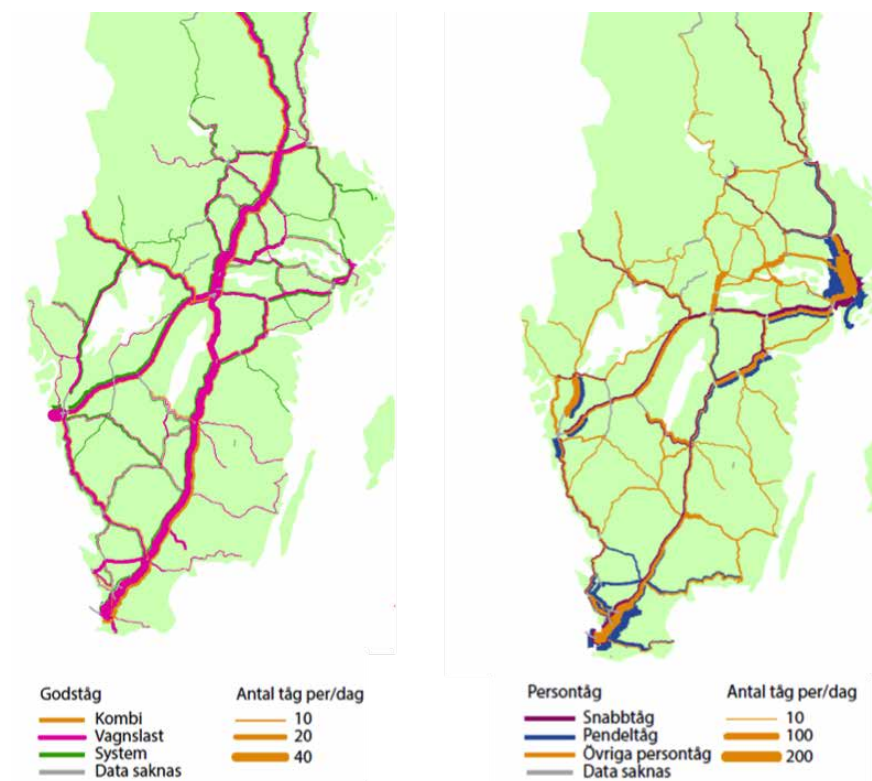
SAMMANFATTANDE REFLEKTIONER OM STORREGIONALA OCH REGIONALA SAMBAND

- ÖMS har goda förutsättningar för tillväxt och utveckling
- Tillgänglighet utvecklar Ortsstrukturen och skapar en starkare flerkärnighet
- Transportsystemet och kollektivtrafiken behöver utvecklas och kortare restider krävs om inte regionförstoringen ska avstanna
- Förbättrade transportvillkor och restider ger stor effekt i täta regioner
- Befolkningsutvecklingen i Stockholm får konsekvenser för transportsystemet i hela ÖMS
- Stockholm som motor för ÖMS utveckling och tillväxt
- Eventuellt minskade infrastruktur- och kollektivtrafiksatsningar kan göra att inomregionala skillnader förstärks mer och att östra Mellansveriges samlade tillväxtpotential inte kan tas tillvara fullt ut. Fortsatt ökade funktionella samband på lokal, regional och storregional nivå och en ökad regional tillväxt bidrar till att utjämna skillnaderna mellan regionala kärnor och omland samt mellan de olika delarna av östra Mellansverige.
- För fortsatt utveckling i storregionen är det nödvändigt med fortsatt invandring av invånare och arbetskraft

Transporter och transportinfrastruktur i storregionen

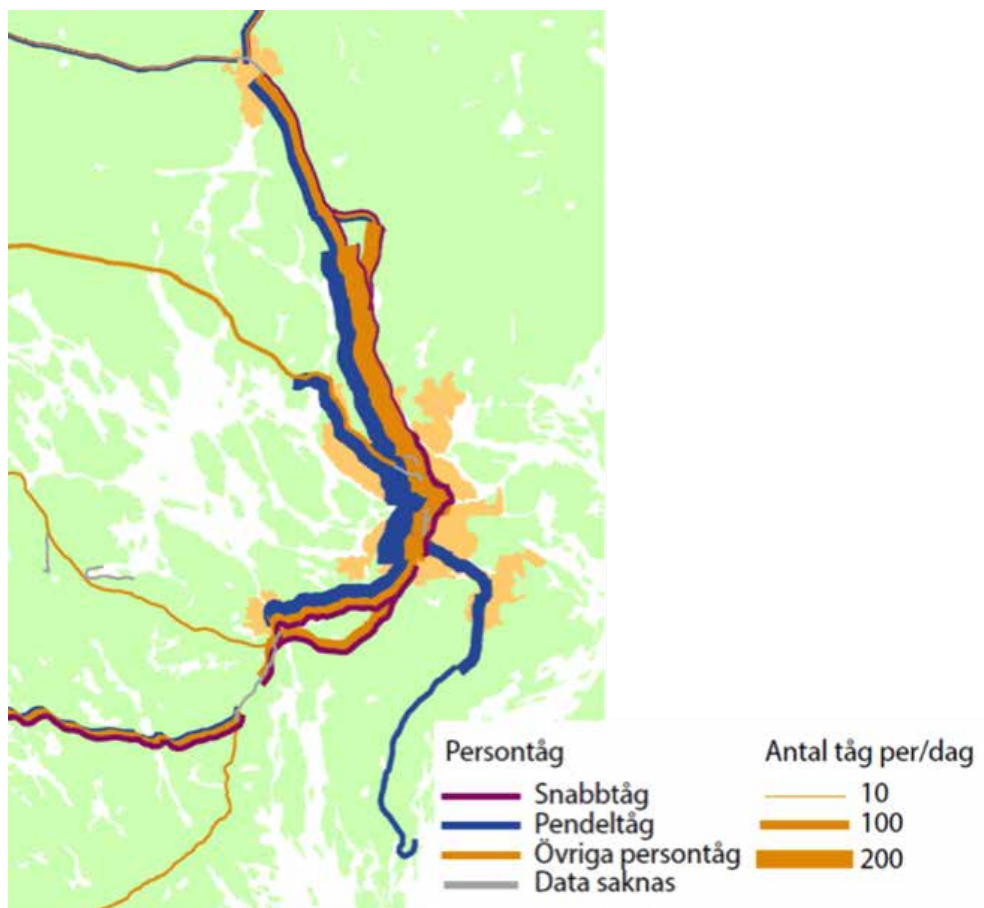
Järnvägstransporter

Utvecklingen av järnvägstransporter har under en lång tid varit ökande och starkast har utvecklingen varit för persontrafiken. Sedan början av 1990-talet har resandet med tåg fördubblats, motsvarande ökningstakt för bilresande har varit 10–15 %. Utbyggnader av infrastrukturen och satsningar på nya trafiksystem har varit avgörande för utvecklingen. Detta innebär också att infrastrukturen har använts hårt och underhåll och nyinvesteringar har inte hållit samma takt som trafikutvecklingen och bristerna i järnvägssystemet blir allt mer påtagliga.



Gods och persontågtrafik 2014 per tågtyp enligt databas från Trafikverket. Avser tåg i båda riktningar.

Figuren ovan visar tydligt de tunga godsstråken och persontrafikstråken på järnväg. Storstadsregionerna blir dominanta sett till antalet tåg eftersom den frekventa pendeltågstrafiken ingår. Godsstråket genom Bergslagen sammankopplad med Södra stambanan i Mjölby visar att det utgör det största stråket för godstrafik på järnväg.



Persontågstrafik 2014 per tågtyp enligt databas från Trafikverket. På Ostkustbanan från Stockholm till Skavstaby så går det fler övriga persontåg än pendeltåg enligt underlaget från Trafikverket.

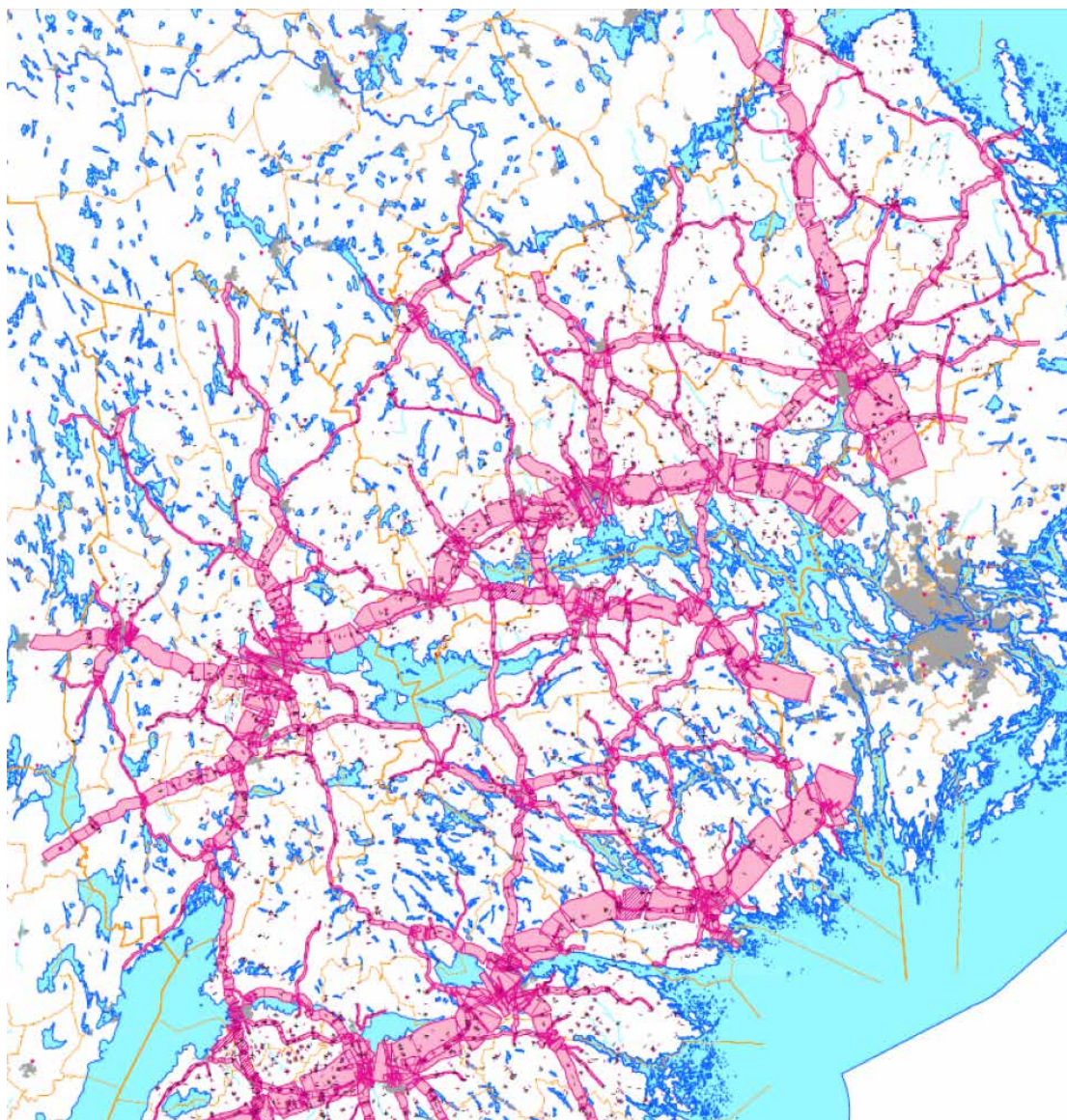
En fortsatt ökning av järnvägstrafiken fram till 2030 förväntas, och mest markant blir den kring storstäderna och dess infartsstråk. Trafikökningen går inte hand i hand med investeringstakten, vilket är tydligt i Trafikverkets kapacitetsutredning.

Vägtransporter

Vid en jämförelse mellan trafikslagen så täcker vägtransporter störst behov både för person- och godstransporter i dagsläget och även om 15 år enligt många prognoser. I Trafikverkets gällande prognos förväntas speciellt regionalt bilresande öka. Samtidigt är det tydligt att där regionalt tågresande är möjligt har kollektivtrafikresandet en tydlig andel av det totala resandet.

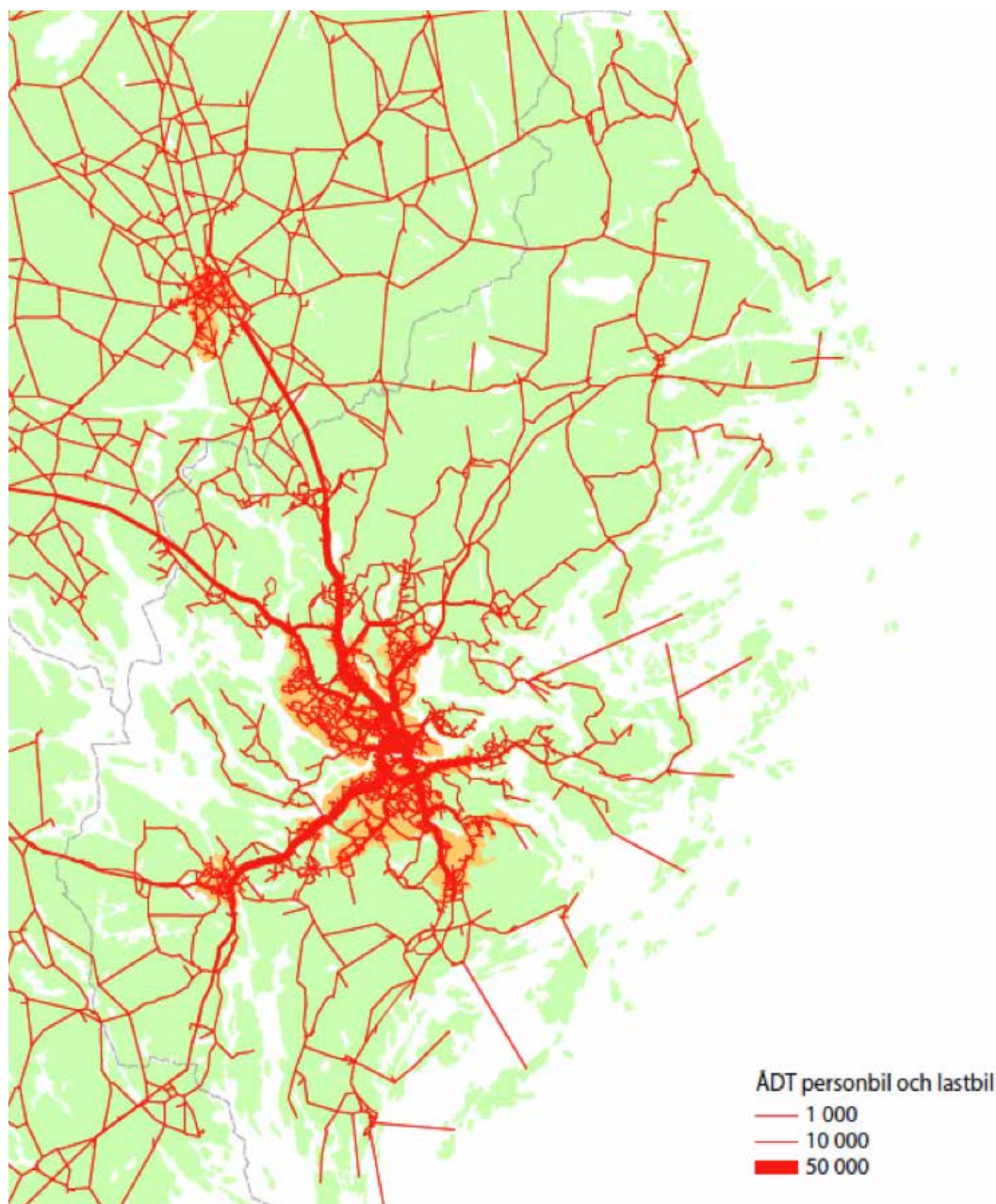
Generellt sett har det svenska vägnätet inte kapacitetsproblem förutom i storstäderna och då vid rusningstid, enligt Trafikverket.

Nedan illustreras trafikflödena på vägarna i Östra Mellansverige. Det framgår av första kartan nedan att de största trafikflödena återfinns på motorvägarna i området. E4 mellan Stockholm och Linköping, E18 mellan Västerås och Stockholm och E4 mellan Stockholm och Uppsala bedöms ha störst trafikflöden. Generellt är trafikflödena som störst i anslutning till Stockholm. Utöver motorvägarna finns relativt stora flöden runt de större städerna och på ett antal kopplingar mellan motorvägarna såsom exempelvis E22 söder om Norrköping, riksväg 50 norr om Örebro, riksväg 55 mellan Enköping och Uppsala samt riksväg 56 mellan Eskilstuna och Västerås.



Vägflöde (ÅDT – årsdygnstrafik) i region Öst.

Kartan nedan visar personbilsflödet enligt Sampers då motsvarande karta enligt ovan, för Stockholms län, är ytterst svårläst. Trafikverket konstaterar att det inre primära vägnätet i Stockholm är högt utnyttjat samt att efterfrågan på delar av vägnätet överstiger den tillgängliga kapaciteten i högtrafik.²²



Vägflöde (personbils- och lastbilstrafik) i Stockholm för 2010.

I ÖMS bedöms de stora kapacitetsbristerna finnas i anslutning till Stockholm. Därutöver finns vissa kapacitetsbrister. Kapacitetsproblemen kan komma att öka i takt med ökad trafik. Mellan 2010 och 2030 bedöms personbilstrafiken av Trafikverket öka med knappt 30 % och lastbilstrafiken med drygt 30 % på nationell nivå. Ökningen av personbilstrafiken bedöms bli störst i Stockholm, 50 % ökning mellan 2010 och 2030, medan vissa län har betydligt måttligare förväntad ökning visar prognos-

22 Sweco, *Rapport resor och transporter i östra Mellansverige*, Stockholm, 2015

ticerade ökningarna i regionens län eller delar av län. Detta är en framskrivning utifrån Trafikverkets prognosunderlag och indikerar en utveckling förutsatt att det finns infrastruktur för detta men det är också här planerande myndigheter och andra kan styra och påverka att det blir en annan utveckling. En utveckling som tydligare styr i enlighet med de mål som beskrevs i inledande kapitel.²³

I Trafikverkets kapacitetsutredning beskrivs det att det förekommer mycket transporter av basnäringarna såsom timmer och stål och att Östra Mellansverige även utgör en transitregion. Det finns generellt inte något bärighetsproblem, däremot finns det flera tunga godsvägar med låg standard i de berörda länen. Då det också är tydligt att just Östra Mellansverige står inför den stora utmaningen att möta en kraftig befolkningsökning och regional tillväxt med ökade transporter som följd, och samtidigt ha ett energieffektivt transportsystem.

Stockholms särskilda förutsättningar

På vägsidan är det inre primära vägnätet i Stockholm högt utnyttjat och efterfrågan på delar av vägnätet överstiger den tillgängliga kapaciteten i högtrafik. Målet är att upprätthålla en god framkomlighet samtidigt som det inte är möjligt att bygga bort flaskhalsarna. Trafiken måste därför bli mer effektiv och prioriteringar måste göras. Trafikverket konstaterar att bristerna är koncentrerade kring Södra länken–Essingeleden–Norra länken, alla infartsleder, förutom Lidingövägen, innerstaden, speciellt längs Nord-syd-axeln, och Solna–Bromma–Kista.

Trafikverket har utarbetat ett framkomlighetsprogram för att ge tydlig vägledning om hur man fortsatt arbetar med att utveckla och effektivisera vägnätet och hur regionens invånare använder det. Det utgår från fyra förhållningssätt och ett antal inriktningar:

Håll trafiken rullande. Stillastående trafik bör undvikas. Förseningar ska vara förutsägbara men lägre hastighet och viss köbildning accepteras.

Skapa effektiv användning. Det sker genom att prioritera framkomlighet för kapacitetsstarka transportsätt som buss, cykel och effektiv distribution. Genom att styra och reglera trafiken avvägs framkomligheten mellan det primära vägnätet och de lokala näten.

Håll samman regionen. Det sker genom att förbättra tillgängligheten mellan norra och södra regionhalvan, liksom inom regionhalvorna. Kollektivtrafik i samspel med cykeltrafik och god citylogistik för transporter inom samt till regionkärnan prioriteras.

Anpassa kapaciteten. Acceptera att efterfrågan inte går att bygga ikapp. Infarterna dimensioneras efter de centrala delarna av vägsystemet. Ny kapacitet skapas i de yttre delarna av vägnätet och i nord-sydlig riktning genom Förbifart Stockholm.

Utifrån förhållningssätten har följande inriktningar tagits fram för att skapa en effektivare vägtrafik:

Använd vägnätet effektivt 1. Prioritera kollektivtrafikens framkomlighet. 2. Prioritera nyttotrafikens framkomlighet. 3. Prioritera effektiva transporter i samhällsbyggandet. 4. Styr och fördela för en effektiv användning av vägkapaciteten. 5. Styr till rätt hastighet.

Utveckla vägnätet. 6. Anpassa och utforma vägsystemets länkar för god funktion. 7. Prioritera framkomligheten på det primära vägnätet. 8. Värna framkomligheten när regionen utvecklas.

Hantera och förebygg störningar. 9. Samverka för att förebygga och begränsa planerade och i förväg kända störningar. 10. Förebygg och hantera oplanerade störningar snabbt.

Grunden för ett fungerande transportsystem i Stockholms län är en utvecklad och förstärkt

²³ Sweco, *Rapport resor och transporter i östra Mellansverige*, Stockholm, 2015

kollektivtrafik, både på spår och väg. För att klara framkomlighet, bostadsbyggande, klimat, sociala aspekter på samhällsbyggandet och utveckling av näringslivet krävs att det stora flertalet nyttjar kollektivtrafik. Det måste också finnas fler bytespunkter och tvärförbindelser med kollektivtrafik.

Flygtrafik och flygplatser



Kartan visar läget och den geografiska spridningen av aktuella flygplatser i Östra Mellansverige samt övergripande väg- och järnvägsnätet i regionen.

Det finns 8 flygplatser i Östra Mellansverige som bedriver linjefart och/eller chartertrafik och är statliga, kommunala eller privata flygplatser. Flygplatserna har lite olika karaktär och funktion vilket framgår sammanfattningsvis av nedan tabell. I underlagsrapporten²⁴ finns utförligare beskrivningar av respektive flygplats. När det gäller funktioner på flygplatserna så förändras det i viss mån över tid och ibland med ganska korta ledtider varför det för någon flygplats eventuellt inte uppfattas korrekt i nedan sammanställning.

Kapacitetstaket utgörs i flera fall av terminal och rullbandskapacitet och ibland av tillåtna flygrörelser eller utsläppsnivåer.

Utöver dessa 8 flygplatser finns i storregionen ytterligare ett antal flygplatser med olika funktioner och förutsättningar.

24 Sweco, *PM En bättre sats B2 Flygplatser*, Stockholm, 2015.

Flygplats	Huvudfunktion	Antal dest (Inrikes/utrikes)	Antal resenärer 2013 (tusental)	Kapacitet 2013 (tusental)	Prognos 2030 (tusental)	Gods- och postvolym 2013 (tusen ton)	Ägare
Arlanda	Inrikes Utrikes Fraktflyg	29/152	20 700	25 000	27 600	170	Swedavia
Bromma	Inrikes	12/3	2 300	Minst 2 400	Minst 2 400	Ingen	Swedavia
Linköping	Affärsflyg	0/2	115	200	150	Ingen	Kommunen
Norrköping	Affärsflyg	0/16	111	Minst 225	150	Uppgift saknas	Kommunen
Skavsta	Lågpris	0/41	2 500	Minst 2 600	2 500	Ingen	Privat (90%) + Kommunen
Visby	Anslutning Bromma och Arlanda	4/varierar	350	Minst 500	370	Uppgift saknas	Swedavia
Västerås	Lågpris	0/5	160	Minst 250	170	Uppgift saknas	Kommunen
Örebro	Fraktflyg	1/10	100	Minst 180	120	30	Region Örebro län + 3 kommuner

Tabellen beskriver flygplatsernas funktion, kapacitet och volymer. Det här förtydligar flygplatsernas relation till varandra och olika betydelse för region Mälardalen. Den prognos som redovisas är Trafikverkets.

Arlanda är en storflygplats med både inrikes-, utrikes- och fraktflyg medan Bromma, Norrköping och Linköping i huvudsak har affärsflyg men också charter förekommer. Västerås och Skavsta är flygplatser för lågprisflyg och visst charterflyg. Örebro är utpräglad fraktflygplats och Visby trafikeras till största delen av trafik till Stockholm, varav 2/3 till Bromma och resterande 1/3 är matarflyg till Arlanda. Av dessa ingår Arlanda, Bromma, Örebro, Skavsta och Visby i det av EU utpekade övergripande nätverket, se karta i kapitlet om det transeuropeiska transportnätet.

I flera av flygplatserna behöver investeringar i bland annat rullbanor och terminaler göras för att kunna utvecklas, exempelvis Skavsta och Linköping flygplatser. Skavsta planerar för en investering som gör att de kan bli en redundansflygplats för Arlanda vid eventuella problem vid landningar där på grund av till exempel väderförhållanden även för de största flygplanen, detta finns i dagsläget inte på någon annan svensk flygplats utöver Arlanda.

Bromma flygplats saknar i dagsläget utrymme för att möta ökade tillströmningar och samtidigt pågår med start 2015 en utredning över flygplatsens funktion och betydelse kopplat till önskemål om att nyttja området till bostäder.

Örebro flygplats investerar just nu i förlängning av rullbana för att ge bättre förutsättningar för gods- och chartertrafik. Västerås saknar tillstånd för att få bygga ut flygplatsen.

Tidigare i arbetet inom En Bättre Sits har det konstaterats att det finns anledningar att tita över storregionens flygplatsstruktur och i en underlagsrapport²⁵ till denna sammanställning har en konsultgrupp tagit fram följande bedömning av detta.

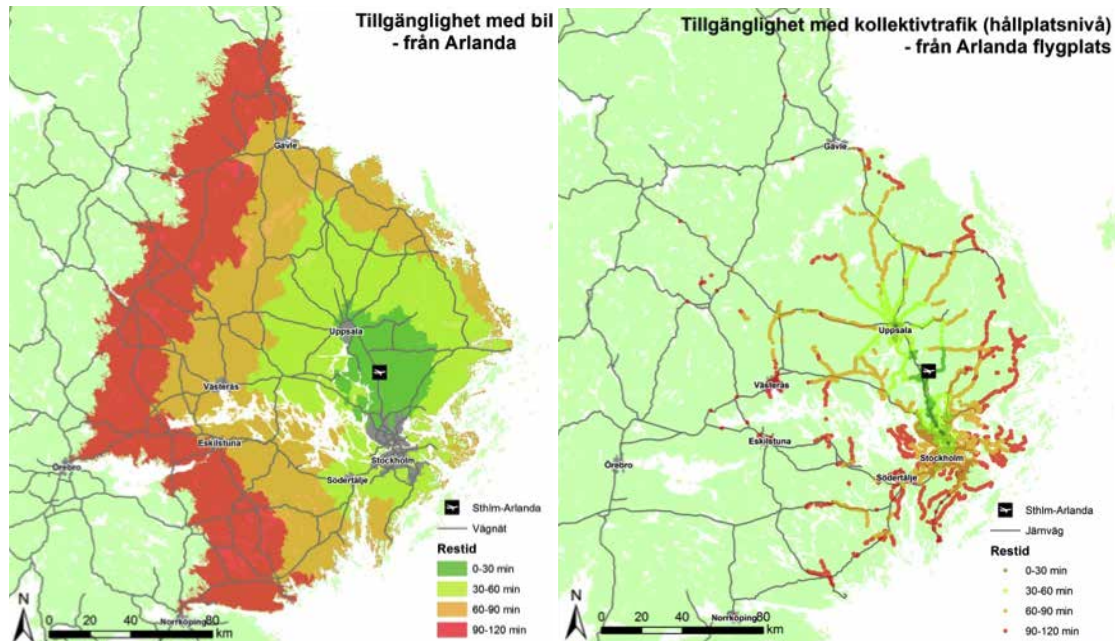
Med en koncentration av flygtrafik på ett färre antal flygplatser i storregionen kan driften bli mer kostnadseffektiv och servicen bättre. En samordning av Norrköpings, Linköpings och Skavstas flygutbud och flygplatsinvesteringar kan vara en effektiv lösning för både kommunerna och resenärerna, och samtidigt kan serviceutbud och attraktivitet utökas. Norrköping och Linköping konkurrerar i dagsläget om samma marknad.

Ostlänken kan bli en central del i ett utvecklat marktransportutbud förutsatt att tågtrafiken trafikerar Arlanda och Skavsta. Ostlänken och höghastighetståg kan öka tillgängligheten till både Arlanda och Kastrup och därmed minska marknaden för exempelvis Linköping och Norrköping. Att koppla samman Arlanda och Skavsta innebär att Skavsta kan fungera som kompletteringsflygplats till

25 Sweco, PM En bättre sits B2 Flygplatser, Stockholm, 2015.

Arlanda, vilket skulle innebära att Östra Mellansverige blir mindre känsligt för störningar på Arlanda. Skavsta har både utrymme och tillstånd att öka sin kapacitet med terminaler och trafik. Detta är enligt vår bedömning ej tekniskt möjligt på Bromma.

Arlanda/Bromma, Skavsta och Örebro, med ett utvecklat marktransportutbud, har bäst förutsättningar att bli delregionala centralflygplatser. Detta på grund av att de ligger i varsin geografisk tredjedel av storregionen med litet överlappande upptagningsområde.



Kartorna visar trängsolfri tillgänglighet till Arlanda flygplats med bil samt tillgänglighet till Arlanda flygplats med kollektivtrafik i högtrafik. Varje punkt i kartan till höger är en hållplats med mer än 150 avgångar/vecka eller tågstation utanför ÖMS.

Kartorna visar tillgänglighet till Arlanda flygplats med dels med bil och dels med kollektivtrafik i högtrafik. Varje punkt i den högra bilden är en hållplats med mer än 150 avgångar/vecka eller tågstation utanför ÖMS. Liknande tillgänglighetskartor finns för samtliga flygplatser i Östra Mellansverige.²⁶

Sjövägar och hamnar

En sammanställning av hamnarnas funktion utifrån godskategorier och om de har passagerartrafik visas nedan. Generellt så är hamnarna skilda åt vad gäller person- och godstransport. Stockholms och Visbys hamnar är undantagen från det och de hamnar som har störst spridning i funktioner. Vissa hamnar är väldigt specialiserade, t.ex. Hargs hamn och Norrtälje. Norrtälje hamn är i princip nedlagd som bulkhamn. Flis till värmeverket tas in via Hargshamn. Enligt kommunen kommer hamnen renoveras och kommer att kunna användas under byggtiden av den nya stadsdelen.

26 Sweco, *Rapport resor och transporter i östra Mellansverige*, Stockholm, 2015

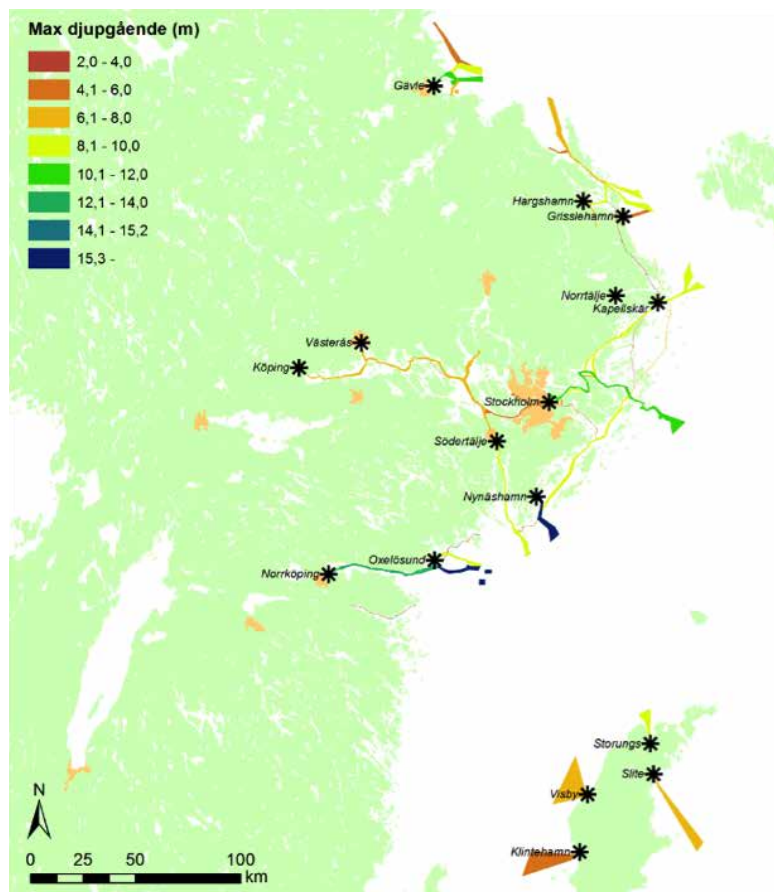
Hamn	Passagerar- trafik	Container	RoRo	Oljehamn	Bil- hantering	Torrbulk	Övrig hantering/ anmärkning
Grisslehamn	X		(X)				
Gävle		X		X		X	
Hargshamn						X	
Kapellskär	X		X				
Klintehamn							Statistik saknas
Köping		(X)		X		X	
Norrköping		X	X	X		X	
Norrtälje						X	
Nynäshamn (tre hamnar)	X		X	X			LNG-terminal
Oxelösund		X	Finns	X		X	
Slite							Statistik saknas
Stockholm	X	X	X	X		X	
Storugns							Statistik saknas
Södertälje		X	X		X	X	T.ex. byggelement
Visby	X		X				Statistik saknas
Västerås		X	X	X		X	

Figuren illustrerar den internationella kopplingen som respektive hamn har och är framtagen genom att för lossat utrikes ta vilket land som ankommande fartyg kommer från närmast innan samt för lastat utrikes vilket land fartygen ska till därefter. Det är inte tanken att man ska kunna utläsa exakt vilka länder som respektive hamn har trafik med utan hur spridningen ser ut.

En parameter som beskriver sjövägarnas standard är farleder in till hamnar. Vanligen är det djupet som begränsar men även tillåten hastighet, farledens bredd, mörker och vindstyrka beskriver standarden och kapaciteten i farleder.

Kartan nedan visar tillåtet djupgående för farlederna in till regionens hamnar. Tyvärr saknas åtgärderna i Holmuddsrännan utanför Gävle på kartan. I Östersjön gäller generellt 15,3 meters djupgående, s.k. Östersjömax. Som figuren visar har två hamnar detta djupgående i farleden, nämligen Oxelösund och Nynäshamn. Stort djupgående krävs främst för stora bulkfartyg med t.ex. olja, kol eller malm, men även för de största containerfartygen. Önskat djupgående överskrider ibland Östersjömax vilket gör att de största fartygen inte kan trafikera Östersjön fullastade.

Även landinfrastrukturen har påverkan på möjligheterna att nyttja hamnarna för olika hantering av gods och persontrafik och för att titta vidare på detta pågår en studie inom arbetet för En Bättre Sits under systemanalysprocessen.



Kartan visar tillåtet djupgående för farlederna till regionens hamnar. In till Gävle gäller nu 12,2 m i den farled som är ljusgrön på kartan.

Sjöfartsverket ska anpassa Södertälje sluss och kanal till modernt tonnage och förbättra framkomligheten i Mälaren och fram till Västerås och Köpings hamnar.

Bytespunkter och noder för persontransporter

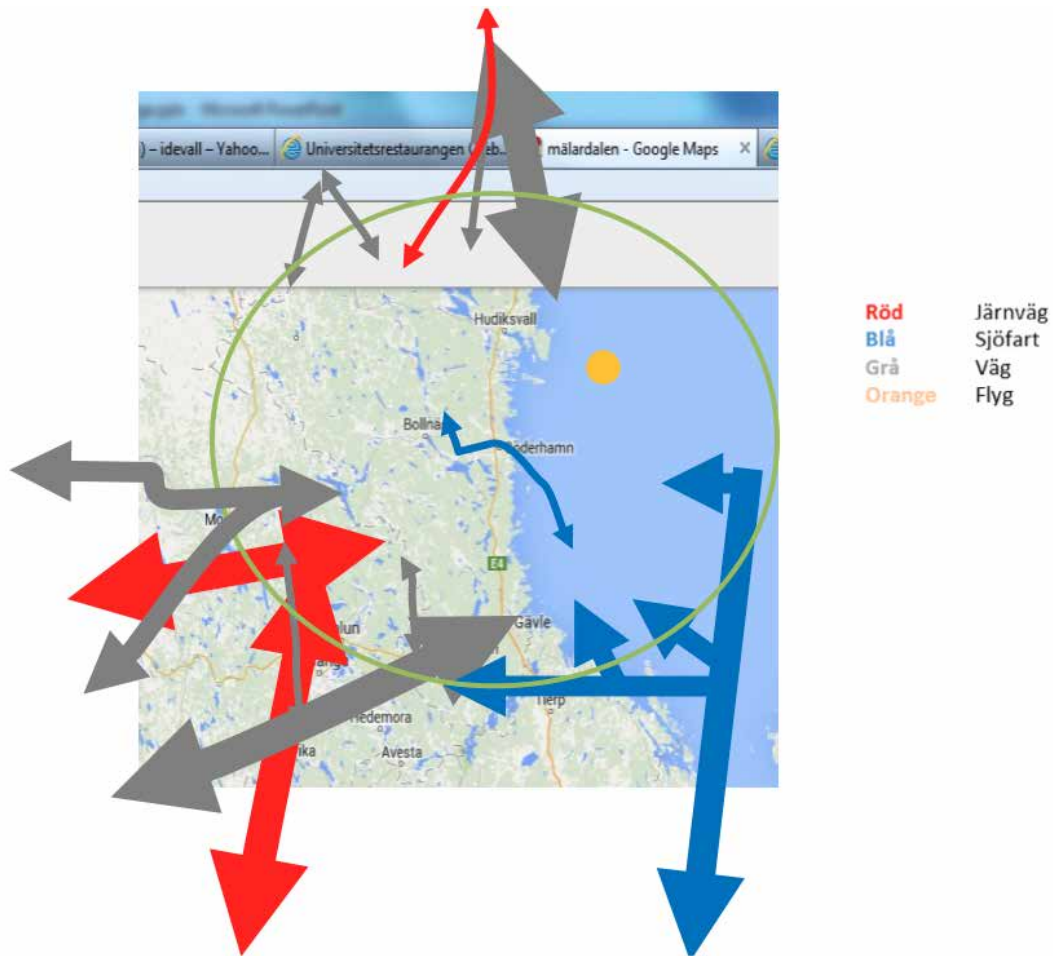
Dessa frågor är oerhört viktigt för storregionens utveckling och för att nå målen om effektivt och bra transportsystem. De har ännu inte belysts i En Bättre Sits-sammanhanget men det är angeläget att göra det i den fortsatta processen och i kommande arbete.

Godshantering

De stora dragen i godsflödena i Östra Mellansverige redovisas på tre kartor. Kartorna är förenklade bilder som bygger på godsflödeskartläggningen 2013.

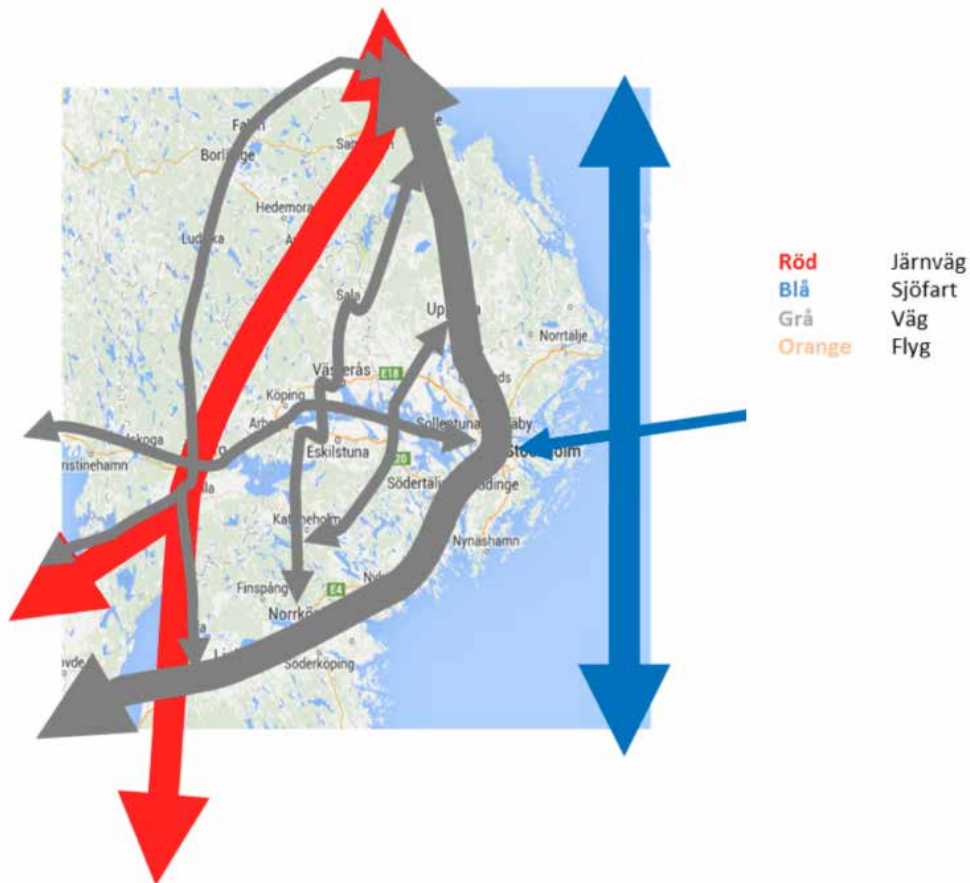
Mycket av det gods som ska till och från Östra Mellansverige går på väg och allra störst flöden är det på Europavägarna (E4, E20, E18), men det finns även andra viktiga vägar för regionen, till exempel riksväg 50, 55, 56, 68 och 70. Vad gäller järnväg och godstransporter är Godsstråket genom Bergslagen störst. Därefter kommer Västra stambanan och Södra stambanan söder om Katrineholm.²⁷

²⁷ Sweco, Rapport resor och transporter i östra Mellansverige, Stockholm, 2015.



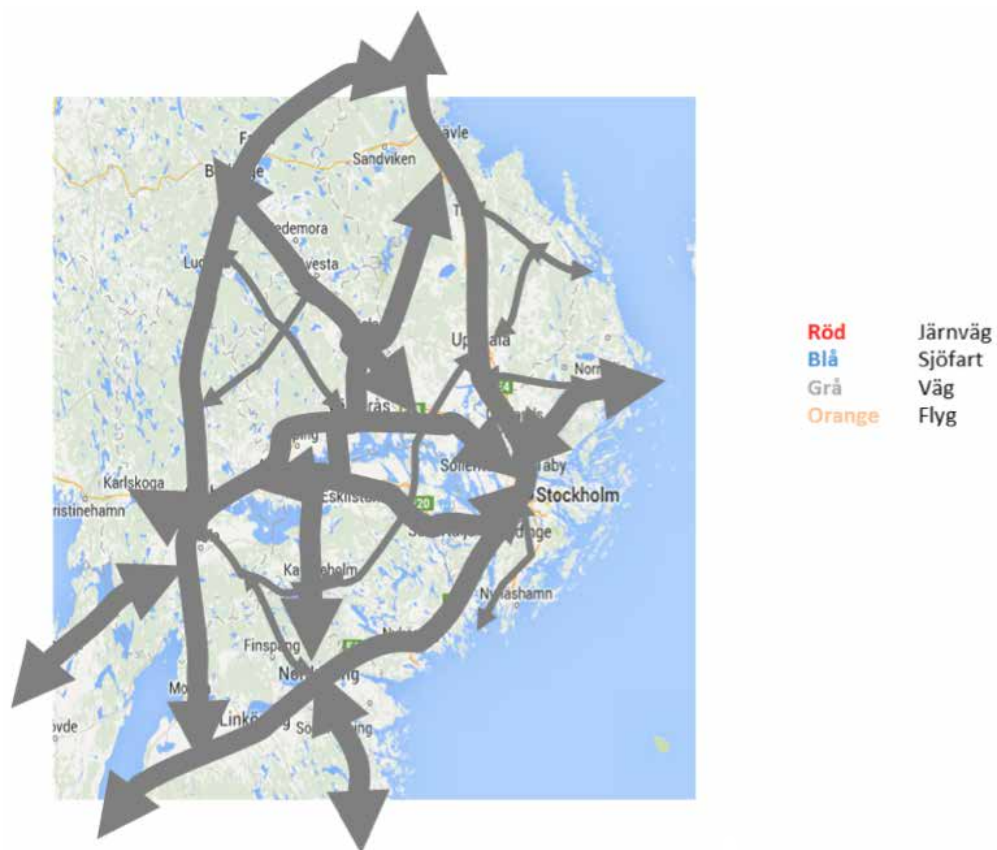
Större godsstråk till och från ÖMS

Godstransporterna på järnväg in till storregionen kommer i första hand från söder och sydväst. En hel del av järnvägstransporterna från norra Sverige kommer in i regionen via Hallsberg som är ett av de viktigaste naven för landets godstransporter på järnväg. E4:an, från både norr och söder utgör de stora godsstråken på väg. Flödena på väg är koncentrerade till några få större stråk. Sjötransporterna fördelas på flera hamnar. Hamnen i Gävle spelar sannolikt roll för godsflödena in och ut från regionen, men transporterna från Gävle hamn syns här som del av väg- och järnvägsflödena från norr. Flygfrakten har, trots jämförelsevis små volymer mätt i ton, stor roll för storregionens näringsliv mätt i varuvärde. Arlanda är klart dominerande.



Större transit-godsstråk genom ÖMS

En stor del av godstransporterna på våra vägar och järnvägar är transit det vill säga transporter som har både start- och målpunkt utanför Östra Mellansverige. Flödena i nord-sydlig riktning är dominerande. Godsstråket genom Bergslagen och Västra stambanan dominerar på järnväg och E4 verkar vara störst på väg trots att vägen genom Stockholm inte är kortast. Alternativen från Stockholm och ut riksväg 55, 56 respektive 50 är inte lika viktiga för transittrafiken på väg. Men flödena på de här nord-sydliga stråken är betydande. Transitt transportererna på väg är koncentrerade till ett fåtal större stråk - de nämnda vägarna samt E18 och E20. Viss transitt trafik från/till Finland går via färjehamnarna i Stockholm.



Större inomregionala godsstråk

Godsflödena som har både start- och målpunkt i vår egen storregion sker nästan uteslutande med vägtransporter. Därför saknar kartan röda och blå pilar. Flödena inom Östra Mellansverige är spridda på fler vägstråk.

SAMMANFATTANDE REFLEKTIONER OM TRANSPORTER OCH TRANSPORTINFRASTRUKTUR I STORREGIONEN

- För järnvägen är generellt persontågen dominerande i storregionen. Kapacitetssituationen är ansträngd på många delar av storregionens järnvägsnät vilket i dagsläget inte ser ut att bli mycket bättre med de idag planerade åtgärderna utan ytterligare investeringar krävs för att detta inte ska hämma hela landets utveckling.
- Utvecklingen går mot allt längre och tyngre fordon för godstransporter på både väg och järnväg och för att möta detta krävs ytterligare åtgärder, till exempel förstärkta broar på vägsidan och förlängda förbigångsspår på järnvägen.
- På vägsidan är det inre primära vägnätet i Stockholm högt utnyttjat och efterfrågan på delar av vägnätet överstiger den tillgängliga kapaciteten i högtrafik. Målet är att upprätthålla en god framkomlighet samtidigt som det inte är möjligt att bygga bort flaskhalsarna. Trafiken måste därför bli mer effektiv och prioriteringar måste göras. Utanför Stockholm finns få kapacitetsbrister på nationella vägar i Östra Mellansverige som påverkar godstransporterna för verksamheter med storregional betydelse. Det kan finnas några kvalitetsbrister som är begränsande.
- På sjösidan så kommer Södertälje sluss och Mälarens farled få betydligt ökad kapacitet genom främst att bredare och längre fartyg kan gå där, som förbättrar förutsättningarna för hamnarna i Köping och Västerås. Hargshamn och Södertälje behöver på sikt ökat djupgående för att kunna hantera större fartyg. Även farleden in till Stockholm har pekats ut som en brist. Gävle har fått en utbyggd farled vilket lett till att det bedöms att det inte finns brist där längre.
- Flygplatsernas utveckling behöver gå i takt med hur hela regionens tillgänglighet till Arlanda ska stärkas och den internationella tillgängligheten från Östra Mellansverige totalt sett ska öka.
- Visby flygplats har en särställning då den inte har konkurrens från någon annan flygplats i regionen och är av vital betydelse för Gotlands näringsliv, besöksnäring och livskraft.
- Konsulten som gjorde rapporten om storregionens flygplatser föreslår att en långsiktig plan tas fram för de regionala flygplatserna och att resurserna samordnas genom att satsa på Arlanda, Örebro och Skavsta flygplatser.
- Stockholm är det enda län som har en hög andel inom-läns-godstransporter, medan det finns en hög andel transitttransporter genom storregionen och respektive län i alla län utom Stockholm och Gotland.
- Det är framför allt brister i form av kapacitet och kvalitet på järnväg som är begränsande för godstrafiken och utöver hamnar och järnvägsterminaler finns det få verksamheter med storregional betydelse som har påverkan på eller begränsas av brister i nationell infrastruktur.

Åtgärder i gällande infrastrukturplaner 2014–2025 och kvarstående brister

Uppgifterna i detta kapitel är hämtat från den nu gällande nationella planen med Trafikverkets bedömningar av vilka åtgärder och brister som kvarstår efter de två årtal som anges, 2015 och 2025. Det kan finnas ytterligare ur storregionens syn viktiga åtgärder som till exempel dyra järnvägsbroar med mera som kvarstår som stora brister men som inte finns i Trafikverkets bedömning och därmed inte finns med i följande sammanställning och i dess underlagsrapport²⁸.

Därutöver är det också hämtat material från de berörda länens regionala transportinfrastrukturplaner som nu gäller och uppgifterna är avstämda med respektive planupprättare.

Järnväg

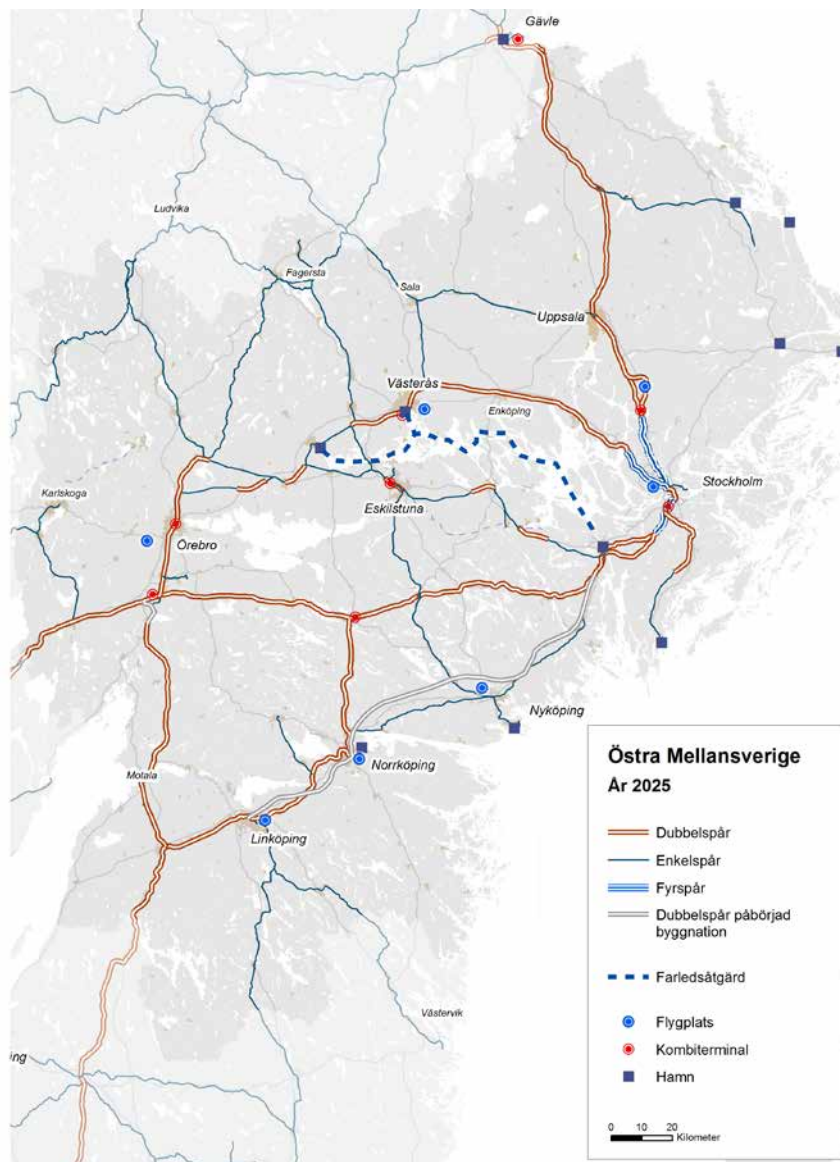
Jämfört med år 2013 kommer kapacitetsutnyttjandet öka på följande banor; Dalabanan, Ostkustbanan, Svealandsbanan, Västra- och Södra stambanan. Den enda banan som förväntas få en förbättrad situation är Mäljarbanan vilket beror på att den antas utbyggd till 4-spår hela vägen mellan Kallhäll och Tomtebodan (anslutning till Ostkustbanan och Citybanan). Till detta ska läggas att situationen på "Getingmidjan" förväntas bli bättre än idag eftersom Citybanan då hanterar all pendeltågstrafik.

Noterbart för godstrafiken är att godsstråket genom Bergslagen inte kommer att få någon nämnvärd förbättring vad gäller kapacitetsutnyttjandet jämfört med idag. Södra stambanan söder om Mjölby kommer dessutom bli högre belastad än idag vilket ytterligare försvårar situationen för godstrafiken till/från södra Sverige/kontinenten.

Förutom tidigare nämnda kapacitetssituation så nämns följande namngivna brister som berör järnvägen, men också ett sjöfartsobjekt av Trafikverket i kapacitetsutredningen och i den nationella planen.

- Bergslagen, malmtransporter, Åtgärdsvalsstudie
- Brister i användbarhet och kapacitet, behov av malmtransporter, Harghamnsbanan och i farleden Harghamn, fördjupad utredning
- Ostkustbanan, Skavstaby – Arlanda – Uppsala, tillgänglighet till Arlanda och kapacitetsbrist
- Tomtebodan bangård, bristande effektivitet

28 VAP, *En bättre sats – Underlag för systemanalys, Deluppdrag B3, Befintliga planer*, Örebro, 2015.

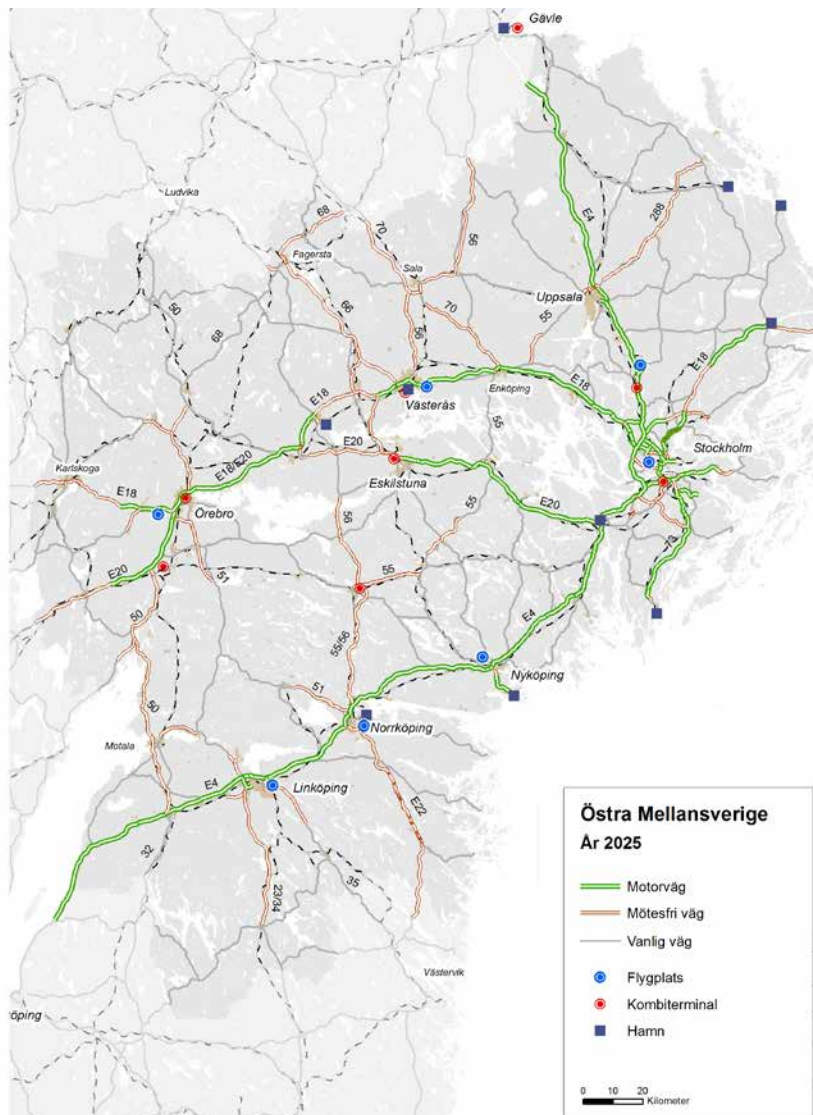


Kartan visar en vision av hur tågspårssystemet kan se ut i Östra Mellansverige år 2025.

Väg

Nedan listas åtgärder i nu gällande nationella plan (Stockholms län senare i kapitlet):

- E4: Trafikplatser med låg standard genom Nyköping
- E18: Etappvis utbyggnad till motorvägsstandard pågår
- E22: Utmed vägsträckan mellan Söderköping och Norrköping finns flera problem- och konflikt-punkter när det gäller trafiksäkerhet, framkomlighet och miljöproblem
- Rv50: Sträckorna Askersund–Åsbro och Medevi–Brattebo har mycket dålig standard i förhållande till trafikbelastningen
- Rv 56: Sträckan Bie–Stora Sundby har mycket dålig standard i förhållande till trafikbelastningen



Kartan visar en vision av hur väginfrastrukturen kan se ut i östra Mellansverige år 2025.

Sjöfart

Inom ÖMS-området finns åtgärder för Mälarsjöfarten i de nationella och regionala planerna. Ombyggnad av Södertälje sluss och förbättrad farled till hamnarna i Västerås och Köping redovisas på kartan under järnvägsåtgärderna. Vidare finansierar nationell plan åtgärder i Klintehamn på Gotland för att öka kapaciteten för gods.

Trafikverket (2012) nämner följande namngivna brister som berör sjötransporter:

- Bergslagen, malmtransporter, Åtgärdsvalsstudie
- Landsort – Södertälje, fördjupad utredning
- Farled in till Stockholm, fördjupad utredning om bristande kapacitet och säkerhet (Horstensleden)

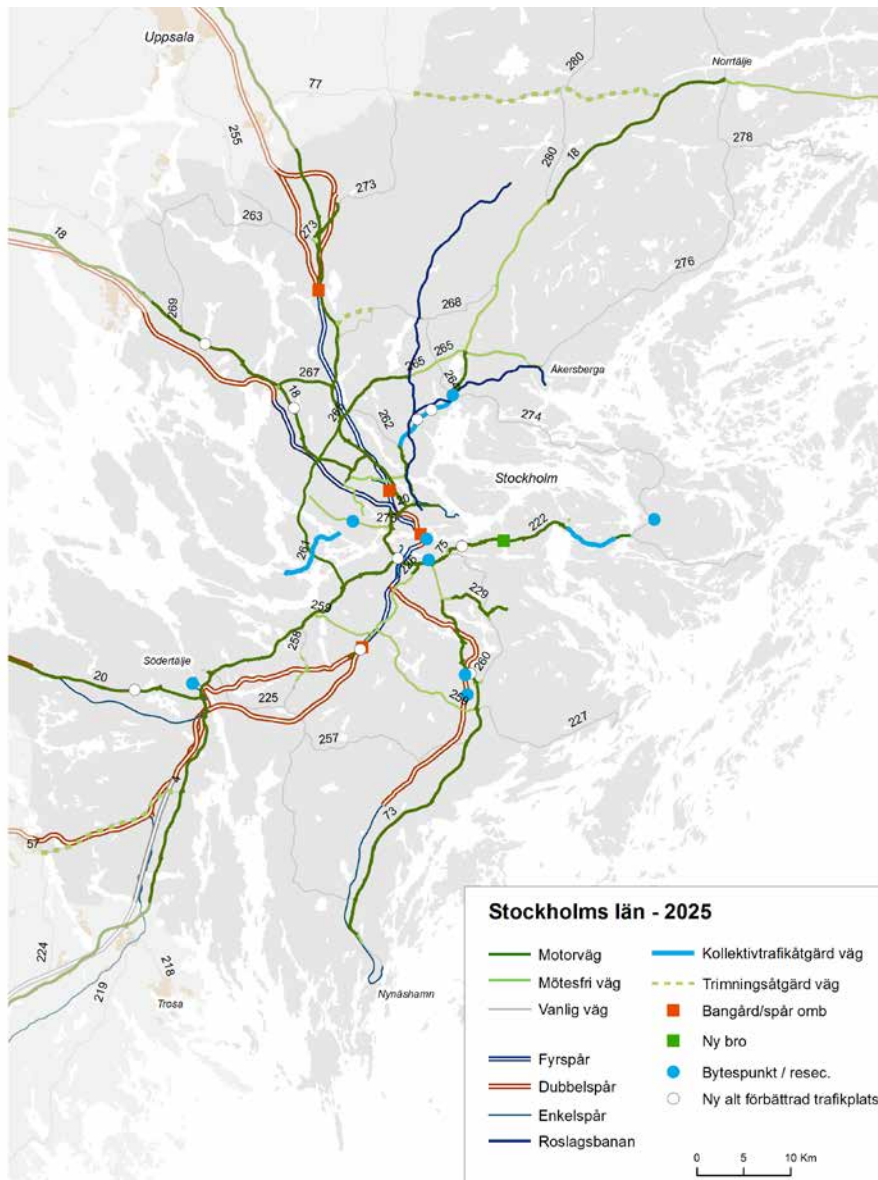
Stockholm

Brister efter 2015 som hanteras i den nationella planen för transportinfrastruktur handlar på järnvägssidan främst om att öka kapaciteten på Mäljarbanan, Ostkustbanan och Västra stambanan samt en del bangårdsombyggnader. Övrig spårinfrastruktur är medfinansiering till regional kollektivtrafik

i form av tunnelbanor och spårvägar. På vägsidan dominerar Förbifart Stockholm och övriga åtgärder är i stor utsträckning nya och förbättrade trafikplatser på främst E18. Kapacitetsförstärkningar i anslutning till Norra länken och Förbifart Stockholm samt en utvecklad tvärförbindelse på Södertörn ligger också inom planperioden.

I den regionala länsplanen ligger fokus till stor del på medfinansiering av regional kollektivtrafik, dels på väg men framförallt på spår. En stor satsning på förbättrad arbetspendling på cykel har också stort utrymme i länsplanen. Via överskottet från trängselskatten finansieras ett omfattande vägpaket som i stort handlar om att utveckla befintliga vägsträckor samt några nya.

Utöver detta finns stora behov av att färdigställa den regionala cykelplanen för arbetspendling samt att kraftfullt förstärka och förbättra kollektivtrafiken, både på väg och spår. En större utbyggnad av tunnelbanan är nödvändig och är delvis föremål för den pågående Sverigeförhandlingen. Med ett än mer väl utbyggt kollektivtrafiknät kan länet få ett effektivt bostadsbyggande, minska klimatutsläppen, förbättra framkomligheten och förbättra en rad sociala aspekter. Ett ökat bostadsbyggande och förbättrat trafiksystem är avgörande faktorer för att attrahera såväl inhemsk som utländsk kompetens, investeringar och företag.



Kartan visar strukturen för ett framtida nät av vägar, järnvägar och kollektivtrafik i Stockholms län 2025.

Kvarstående brister efter 2025, nu gällande planer

En genomgång av Trafikverkets bedömda kvarstående brister efter år 2025 såsom de är redovisade i nuvarande nationella plan har gjorts och redovisas i nedan tabell, kartan finns i sammanfattningen till den här rapporten.

Nedan angivna objekt gör inte anspråk på att peka ut de mest angelägna kvarstående bristerna efter genomförda planer, utan ska ses som en redovisning över vad man tidigare bedömt vara angelägna brister att åtgärda.

Objekt		Brist
Ostkustbanan, Skavstaby-Arlanda-Uppsala samt Uppsala-Gävle	Bana	Kapacitet samt brister i förbigångsmöjlighet
Knivsta	Bana	Tillgänglighet plattform
Hargshamnsbanan, farled till Hargshamn	Bana/Sjö	Kapacitet, användbarhet
S:a Stambanan, Linköping-Norrköping	Bana	Viss kapacitetsbrist
Eskilstuna, Sala	Bana	Säkerhet vid plankorsningar
Väg 56 Stora Sundby-Kungsör	Väg	Trafiksäkerhet
E22 Söderköping-Norrköping	Väg	Framkomlighet
E4/E22 i anslutningar till Norrköping	Väg	Framkomlighet
Väg 50 Lindesberg-Storå-Löa	Väg	Trafiksäkerhet, framkomlighet
Bergslagsbanan Örebro-Borlänge	Bana	Kapacitet
Hallsberg	Bana	plankorsning, användbarhet bangård
Hovsta, Ställdalen, Frövi	Bana	Kapacitet
E18 Köping-Västjädra	Väg	Kapacitet
E18 Genom Västerås/Karlskoga	Väg	Trafiksäkerhet, framkomlighet, barriär
Mäljarbanan Örebro-Arboga	Bana	Kapacitet
Örebro, Västerås bangårdar	Bana	Användbarhet
V:a Stambanan Hallsberg-Laxå	Bana	Kapacitet
V:a Stambanan Katrineholm-Hallsberg	Bana	Brister i förbigångsmöjlighet
E20 Gröndal-Eskilstuna	Väg	Kapacitet
E20 Arboga	Väg	Trafiksäkerhet, framkomlighet
Dalabanan, Uppsala-Sala	Bana	Kapacitet/hastighet
Väg 70 Sala	Väg	Trafiksäkerhet
Hjulstabron	Sjö	Användbarhet
Tomteboda bangård	Bana	Användbarhet
Södertälje-Landsort och Horstensleden	Sjö	Användbarhet
Förhandlingsuppdraget Stockholm	-	Kapacitet

SAMMANFATTANDE REFLEKTIONER OM ÅTGÄRDER I NU GÄLLANDE PLANER

- Det finns en stor andel åtgärder, objekt, i nu gällande regionala och nationella planerna för Östra Mellansverige och de är i första hand steg 3 och 4 åtgärder utifrån fyrstegsprincipens indelning, det vill säga om-, ut- och nybyggnationer. Det gäller för väg, järnväg och sjöfart.
- Trots detta kommer stora brister såsom de tidigare bedömts att kvarstå efter den här planperiodens slut.

Sammanställning av kunskapsunderlag
Underlag för storregional systemanalys för Östra Mellansverige
Datum: 2015-03-13
Beställare: Mälardalsrådet
Kontaktperson: Maria Nimvik Stern
Konsult: Sweco TransportSystem AB
Uppdragsledare: Carina Jönhill Nord



EN BÄTTRE SITS

En Bättre Sits är namnet på en bred och långsiktig process inom infrastruktur och transporter som pågått under flera år. Politikerna i regionen insåg redan 2003 behovet av samarbete och gemensamma prioriteringar inom infrastruktur- och transportfrågorna, då med siktet inställt på nationell transportplan 2010–2021.

De senaste åren har fokus legat på utveckling av samarbetet och att få gehör för regionens synpunkter inför beslut om nationell transportplan 2014–2025.

Parallellt har ett nytt politiskt temaarbete dragits igång med sikte på kommande transportplaner. Målet är att få fram en ny storregional systemanalys 2016 som beskriver gemensamma prioriteringar.

Arbetet har växt fram som en stark och historiskt unik process mellan en stor grupp politiker från regionen med stöd av tjänstemän från länen och många samverkande organisationer.

Läs mer om En Bättre Sits-samarbetet och temagruppernas arbete på

www.enbattresits.se