

Mottagare
Regionstyrelsen

Systemanalys 2024

Förlag till beslut

- Regionstyrelsen beslutar att godkänna Systemanalys 2024.

Sammanfattning

Region Gotland ingår i det storregionala transportpolitiska samarbetet ”En Bättre Sits”. En Bättre Sits samlar politiker och tjänstepersoner från de sju regionerna Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland. Fokus ligger på att säkerställa infrastruktur och kollektivtrafik för en sammanhållen, hållbar region.

Inom ramen för samarbetet har *Systemanalys 2024 - Utvecklingsstrategi för transportsystemet* tagits fram. En Bättre Sits politiska styrgrupp Lilla Gruppen, som består av två politiska representanter från varje län, godkände systemanalysen den 24 maj 2024. I beslutsprocessen är det nu aktuellt med formaliserade beslut i regionerna.

Systemanalysen tar sin utgångspunkt i och är inriktad på storregionala förhållanden och är en vidareutveckling av systemanalysen från 2020. Systemanalys 2024 innehåller en beskrivning av nuläge och utmaningar, strategier för att nå målen, utpekade investeringsbehov och gemensamma prioriteringar.

Regionstyrelseförvaltningen bedömer att systemanalysens strategier för att nå målen, utpekade investeringsbehov och gemensamma prioriteringar svarar väl mot En Bättre Sits mål och de samhällsutmaningar som tas upp. Systemanalysen har en tydlig koppling till Vårt Gotland 2040 och dess prioritering *Stärk tillgängligheten* och inriktningen *Utveckla Gotlands förbindelser med omvärlden*.

Ärendebeskrivning

Region Gotland ingår i det storregionala transportpolitiska samarbetet En Bättre Sits. Inom ramen för samarbetet har *Systemanalys 2024 - Utvecklingsstrategi för transportsystemet* tagits fram. En Bättre Sits politiska styrgrupp Lilla Gruppen, som består av två politiska representanter från varje region, godkände systemanalysen den 24 maj 2024. I beslutsprocessen är det nu aktuellt med formaliserade beslut i regionerna.

En Bättre Sits samlar politiker och tjänstepersoner från de sju länen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland. Fokus ligger på infrastruktur och kollektivtrafik för en sammanhållen, hållbar region. Syftet är att visa vad som krävs för att öka tillgängligheten till och genom regionen, hålla samman kollektivtrafiken och förbättra infrastrukturen för såväl resor som godstransporter. Arbetet administreras av Mälardalsrådet.

En Bättre Sits gemensamma och övergripande storregionala mål är att skapa ett transportsystem:

- där regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till ökad attraktivitet för de samverkande länen i Stockholm-Mälardalenregionen
- som stöttar en hållbar regional utveckling i Stockholm-Mälardalenregionen – ekonomiskt, socialt och ekologiskt
- där samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen leder till transporteffektivitet
- där flerkärnighet och en förstorad arbets- och bostadsmarknad främjar regional utveckling

Under varje mål finns ett antal delmål. Målen är politiskt antagna av huvudmännen i regionen 2006, med en revidering 2023.

Utgångspunkten för samarbetet inom En Bättre Sits är storregionala förhållanden, samband, utmaningar, behov och brister. Fokus ligger på gemensamma prioriteringar i infrastrukturplaneringen. I anslutning till detta finns även länsvisa förhållanden, samband, utmaningar, behov, brister och prioriteringar. Dessa behandlas i respektive läns regionala utvecklingsplaner/-strategier och länstransportplaner.

Systemanalys 2024

Processen med att ta fram en uppdaterad systemanalys påbörjades med aktualitetsprovning av Systemanalys 2020. Arbetet har bedrivits inom temaområdena Storregional kollektivtrafik, Godstransporter och Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft. Resultatet finns sammanfattat i tre underlagsrapporter med gemensamma ställningstaganden till grund för sammanvägningen i Systemanalys 2024. Totalt har cirka 70 politiker från samtliga riksdagspartier och ett 50-tal tjänstepersoner deltagit i arbetet.

Nuläge och utmaningar

Stockholm-Mälardalen har stått för ungefär hälften av landets ekonomiska tillväxt under 2000-talet och ökar successivt sin andel av rikets befolkning, sysselsättning och BNP. Det gör att Stockholm-Mälardalenregionens tillgänglighet är en viktig förutsättning för välbefindandet i hela landet. I systemanalysen konstateras att infrastrukturen är ansträngd och underhållsskulden påtaglig. Omvärldsläget såväl som klimatförändringarna innebär en ökad utmaning att säkerställa och utveckla robusthet i transportsystemet och dess infrastruktur. Fler insatser krävs för att nå klimatmålen.

Strategier för att nå målen

Fem övergripande strategier tillämpas för att med begränsade resurser nå målen, såväl som en hållbar utveckling:

- Använd transportsystemet mer effektivt! Vi behöver nyttja det vi har bättre genom att använda rätt trafikslag för rätt transport samt utveckla och använda större andel av den teoretiska kapaciteten mer effektivt och på ett sätt som ger störst samhällsnytta.
- Öka robustheten i transportsystemet! Ett brett sårbarhetsperspektiv ska genomsyra alla reinvesteringar och investeringar och störningar i transportsystemet behöver förebyggas, samt hanteras eller avlösas snabbt och smidigt.
- Ställ om transportererna! Samtliga trafikslag behöver bli hållbara.
- Stärk kompetensförsörjningen! Den kompetensbrist som finns i hela kedjan från planering, projektering och genomförande till drift och underhåll behöver lösas.
- Utveckla infrastrukturen! Fortsatta satsningar på infrastrukturen behövs för att utveckla transportsystemets funktionalitet.

Under respektive strategi listas exempel på aktörer med rådighet i viktiga och systemövergripande insatser. Strategierna följs av en beskrivning av Stockholm-Mälardalenregionens åtaganden, för att synliggöra behovet av alla aktörers gemensamma ansträngningar.

Prioriteringar för transportsystemets utveckling

Systemanalysen innehåller följande prioriteringar för transportsystemets utveckling:

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

Lagt kort ligger – beslutade åtgärder ska genomföras

Systemanalysen understryker vikten av att ingångna avtal och beslutade

åtgärder i Nationell plan för transportinfrastruktur 2022-2033 genomförs enligt tidsplan och utan förseningar, däribland:

- Ostlänken: Ny järnväg Järna-Linköping, med tillhörande stationer.
- Ostkustbanan Uppsala till länsgränsen Stockholm/Uppsala: Två nya spår på sträckan Uppsala-länsgränsen Stockholm/Uppsala.
- Mäljarbanan Tomteboda-Kallhäll: Utbyggnad till fyrspar.
- Godsstråket genom Bergslagen Hallsberg-Degerön: Utbyggnad till dubbelspar.
- E4 Förbifart Stockholm: Ny sträckning från Kungens kurva till Häggvik.
- E22 Förbifart Söderköping: Ny sträckning och mötesfri väg väster om Söderköping.
- Tvärförbindelse Södertörn: Ny väg och stärkt kapacitet i anslutning till Norviks hamn.
- Hjulstabron: Ny bro som möjliggör utvecklade godstransporter på Mälaren.

Prioriterade tillkommande behov

Inför kommande planperiod lyfts ett antal prioriterade tillkommande investeringsbehov, för att stärka tillgängligheten i de storregionala stråken till och från centrala Stockholm och Stockholms regionala stadskärnor, stärka den internationella tillgängligheten samt nå en effektiv godshantering och varuförsörjning.

- Förstärkt trimningspaket för att möjliggöra den storregionala tågtrafik som regionerna genom bland annat Mälardalstrafik bedriver, inklusive utveckling av pendeltågstrafiken och anpassning till nya och längre fordon.
- Ostkustbanan: Ny station för regional tåg i Solna, med anslutning till pendeltåg, tunnelbana och spårväg samt åtgärder för bättre vändkapacitet, utökad fordonsuppställning och serviceplattformar på Uppsala central.
- Mäljarbanan: Kapacitet för utökad trafik på sträckan Kolbäck-Hovsta genom fullständigt dubbelspar. Därtill ombyggnad av spår genom Örebro samt ny bro över spår och ombyggnad av spår vid Västerås resecentrum.
- Svealandsbanan: Kapacitet för utökad trafik på sträckan Folkesta-Rekarne. Därtill åtgärder i och omkring Eskilstuna för att hantera kapacitetsbrister för en utvecklad person- och godstrafik.
- Hallsberg gods- och personbangård: Ökad kapacitet på rangerbangården och personbangården, vilket är en förutsättning för ökad andel gods på järnväg samt för att möjliggöra trafik med längre tåg.
- E4: Utökad kapacitet norr om Förbifart Stockholm och till Arlanda, som annars blir en flaskhals i en redan hårt belastad infrastruktur.

Bedömning

Den statligt styrda infrastrukturplaneringen sker på nationell nivå och inom varje region genom länsplanerna för regional transportinfrastruktur. Eftersom transporter och resor ofta sträcker sig utanför den egna regionen finns behov av samarbete för mer samordnade transportlösningar över ett större område. Här spelar det storregionala samarbetet inom En Bättre Sits en viktig roll. Nyttan för Gotland ligger i att kunna vara med och påverka satsningar som underlättar för gotländska resor och transporter inom ett större områdes transportsystem. Det finns en tydlig koppling till Vårt Gotland 2040 genom prioriteringen *Stärk tillgängligheten* och inriktningen *Utveckla Gotlands förbindelser med omvärlden*.

Regionstyrelseförvaltningen bedömer att systemanalysens strategier för att nå målen, utpekade investeringsbehov och gemensamma prioriteringar svarar väl mot En Bättre Sits mål och de samhällsutmaningar som tas upp.

Gotlands tillgänglighet lyfts som en prioritering i systemanalysen. Med hjälp av systemanalysen sprids kunskapen om Gotlands förutsättningar. På så sätt kan större förståelse för Gotlands situation uppnås samtidigt som Gotland kan bidra till det gemensamma arbetet.

Bedömning av konsekvenser i tvärperspektiv

1. Rättslig grund/ rättsligt perspektiv

Ej aktuellt

2. Ekonomiskt perspektiv

Ej aktuellt

3. Barnperspektiv

Bedömningen är att ett barnperspektiv har anlagts i framtagande av systemanalysen i den mån det varit möjligt. I processen har översiktligt undersökts om systemanalysens inriktning påverkar barn, och i så fall hur och vilka barn. Till stöd har en checklista använts. För att tillämpa ett barnrättsperspektiv behöver barn involveras och uttrycka sina åsikter inför ett slutligt genomförande av konkreta åtgärder.

4. Jämställdhetsperspektiv

Bedömningen är att ett jämställdhetsperspektiv anlagts i framtagande av systemanalysen. En viktig utgångspunkt för arbetet är att utjämna jämställdhetsgapet och i målen uttrycks att man vill skapa ett kollektivtrafiksystem för ökad jämställdhet.

5. Landsbygdssäkring/geografiskt perspektiv

Bedömningen är att åtgärder och prioriteringar i systemanalysen bidrar till att underlätta för gotländska resor och transporter inom ett större områdes transportsystem. Eftersom samarbetet är storregionalt är fokus på kommunikationerna till och från ön. Förhållanden, samband, utmaningar, behov, brister och prioriteringar inom regionen hanteras inom ramen för länsplanearbetet.

6. Klimat och miljöperspektiv

Bedömningen är att systemanalysen har ett klimat- och miljöperspektiv. Vikten av investeringar i järnvägen lyfts fram och nämns alltid före vägåtgärder. En utpekad strategi i systemanalysen är att transporterna behöver ställa om.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse regionstyrelseförvaltningen daterad 2024-06-07
Systemanalys 2024 - Utvecklingsstrategi för transportsystemet. Mälardalsrådet, inkom 2024-05-28

Regionstyrelseförvaltningen

Stefan Hollmark
Regiondirektör

Stefan Persson
Regional utvecklingsdirektör

Skickas till

Mälardalsrådet