

Uppföljning ÖMS 2050

Samverkan kring planering i östra Mellansverige



Bakgrund

ÖMS 2050 är ett arbete med syfte att samordna storregional planering i östra Mellansverige.

Det övergripande målet för det storregionala samarbetet och utvecklingen i östra Mellansverige är:

Stärkt hållbar konkurrenskraft genom effektiv resursanvändning och samverkan i en storregional struktur som främjar den funktionella sammankopplingen inom ÖMS.

För att nå målet har fem strategiska inriktningar formulerats, med nio tillhörande indikatorer



DEN STRATEGISKA INRIKTNINGEN FÖR PLANERINGEN OCH DET REGIONALA UTVECKLINGSARBETET ÄR ATT:

- integrera arbets-, utbildnings- och bostadsmarknaderna
- verka för en koncentrerad, tät och sammanhållen bebyggelse i de bästa kollektivtrafiklägena
- länka samman de storregionala nodstäderna med Stockholm och med varandra genom tvärförbindelser
- stärka ÖMS internationella kopplingar och förbindelser med andra storstadsregioner som Helsingfors, Oslo och Öresund
- säkra en resurseffektiv och hållbar godsförsörjning.



Integrera arbets-, utbildnings- och bostadsmarknaderna

Indikatorer:

1. Antalet arbetsmarknader inom ÖMS-regionen
2. Andel av ÖMS-regionens invånare som nå minst 40 procent av ÖMS-regionens arbetsplatser inom 60 minuter med kollektivtrafik
3. Andel av ÖMS-regionens invånare som når ett högre lärosäte inom 60 minuter med kollektivtrafik

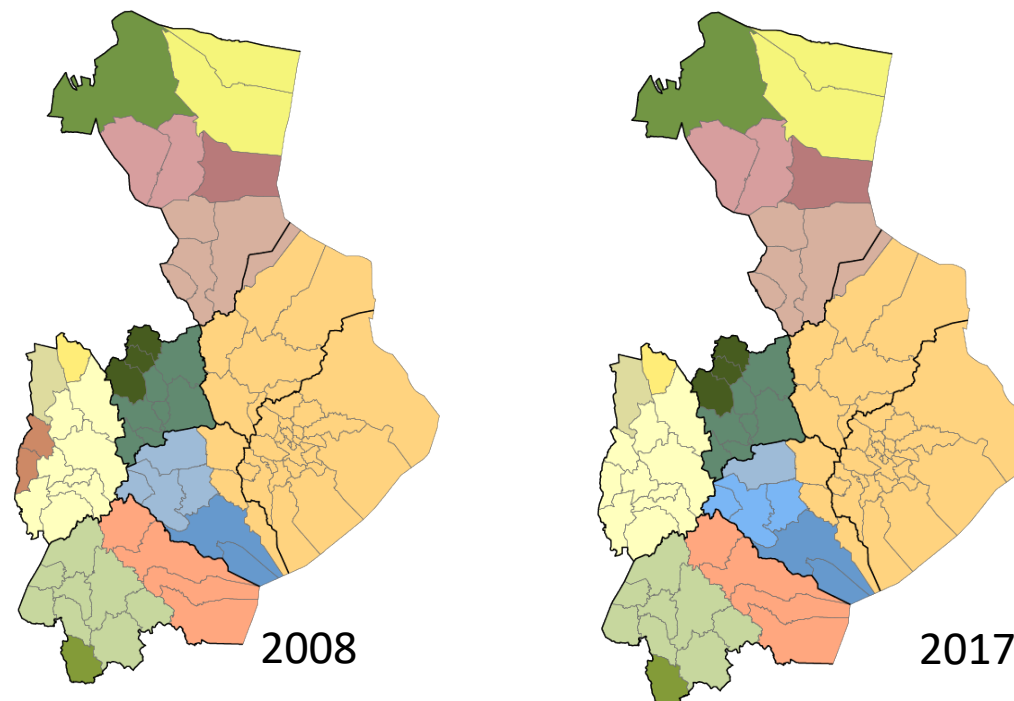


1

Antalet arbetsmarknader inom ÖMS-regionen

	2008	2017
Antal LA-regioner helt eller delvis i ÖMS	17	17
..varav helt i ÖMS	15	14
Antal kommuner i LA-regionerna	92	99

Källa: SCB, Lokala arbetsmarknader 2008 och 2017



Det syns små förändringar sedan 2008. Detta trots att det regionala och storregionala resandet och utbytet har ökat under perioden.

2 Andel av ÖMS-regionens invånare som når minst 40 procent av ÖMS-regionens arbetsplatser inom 60 minuter med kollektivtrafik

	Befolkning inom 60 min	Befolkning	Andel
Östra Mellansverige	1 064 517	4 037 325	26 %

Källa: Underlag för strukturanalys ÖMS 2050.

2015 nådde 26 procent av ÖMS-regionens invånare 40 procent av regionens arbetsplatser inom en timme med kollektivtrafik.

Det finns dock stora variationer mellan regionerna.



3 Andel av ÖMS-regionens invånare som når ett högre lärosäte inom 60 minuter med kollektivtrafik

Län	Andel
Stockholm	76 %
Uppsala	74 %
Södermanland	37 %
Östergötland	59 %
Örebro	60 %
Västmanland	57 %
Gävleborg	37 %
Östra Mellansverige	66 %

Källa: Underlag för strukturanalys ÖMS 2050.

2015 nådde två tredjedelar av befolkningen i Östra Mellansverige en större högskola eller universitet inom en timme.

Skillnaden mellan länen beror på utbudet av universitet och högskolor, samt lokaliseringen av befolkningen.



Verka för en koncentrerad, tät och sammanhållen bebyggelse i de bästa kollektivtrafiklägena

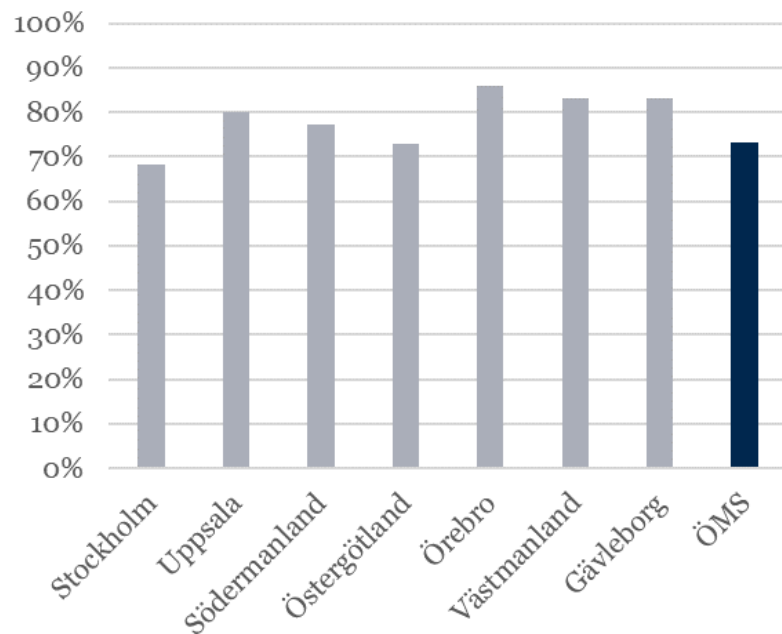
Indikatorer:

4. Andel av ny bebyggelse som tillkommer i de bästa kollektivtrafiklägena
5. Transportsystemets vägtransporter ska följa de nationella målen för klimatpåverkan (inga nettoutsläpp 2050)



4

Andel av ny bebyggelse som tillkommer i de bästa kollektivtrafiklägena



Källa: Befolkningsstatistik från SCB och tillgänglighetsberäkningar från EBS – En Bättre Sits.

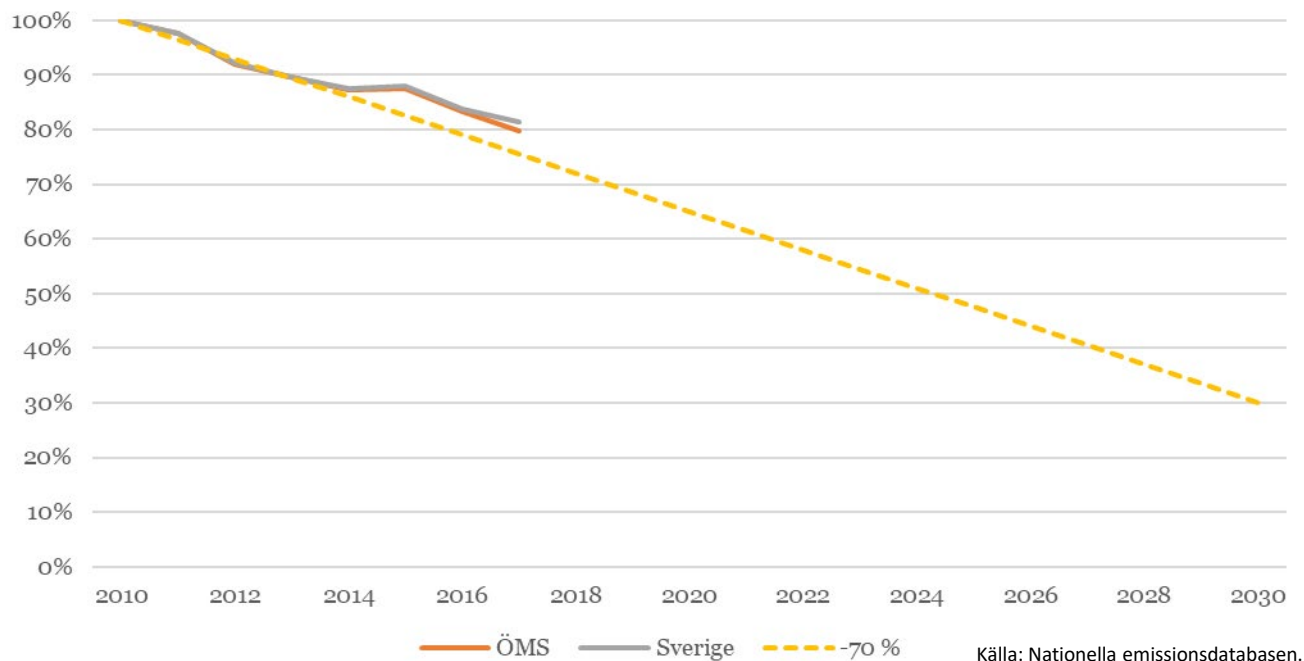
73 % av befolkningsökningen i Östra Mellansverige 2015-2018 har skett på platserna med absolut bäst kollektivtrafiktillgänglighet i respektive län.

Det är skillnad mellan länen, Stockholms län har lägst andel och Örebro län högst.

Beräkningen har gjorts för andelen av länens befolkningsökning 2015-2018 som skett inom 10 % bästa kollektivtrafiklägena i respektive län, sett till arbetsplatstillgänglighet.



5 Transportsystemets vägtransporter ska följa de nationella målen för klimatpåverkan (inga nettoutsläpp 2050)



Storregionala CO₂-utsläpp från vägtransporter 2010-2017 i förhållande till nationellt mål om reducering på 70 % 2010-2030.

Reduceringstakten av CO₂-utsläpp från vägtransporter i östra Mellansverige har sedan 2014 halkat efter det nationella målet. Om det nationella målet ska uppnås krävs troligen en större reducering än 70 % i ÖMS, eftersom det är i storstadsregionerna den största potentialen till minskade utsläpp finns.



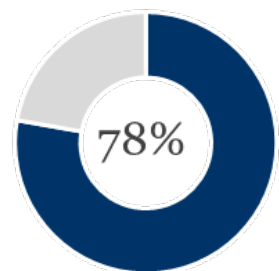
Länka samman de storregionala nodstäderna med Stockholm och med varandra genom tvärförbindelser

Indikatorer:

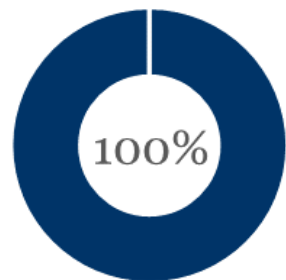
6. Restid med tåg mellan de storregionala nodstäderna och Stockholm, samt mellan de storregionala nodstäderna ska vara kortare än med bil



6 Restiden med tåg mellan de storregionala nodstäderna och Stockholm, samt mellan de storregionala nodstäderna ska vara kortare än med bil



För 8 av 10 reserelationer mellan nodstäder i östra Mellansverige är tåget snabbare än bilen



Samtliga nodstäder i östra Mellansverige har snabbare restid till Stockholm med tåg än med bil

	Gävle	Uppsala	Stockholm	Västerås	Örebro	Eskilstuna	Nyköping	Norrköping	Linköping
Gävle									
Uppsala	Green								
Stockholm	Green	Green							
Västerås	Green		Green						
Örebro	Green	Red	Green	Green					
Eskilstuna	Red	Red	Green	Green	Green				
Nyköping	Green	Green	Green	Red	Red	Red			
Norrköping	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green		
Linköping	Green	Green	Green	Green	Red	Green	Red	Green	

Källa: Faktiska restider med tåg och bil enl. reseplanerare. Vardagsmorgon november 2019.



Stärk ÖMS internationella kopplingar och förbindelser med andra storstadsregioner som Helsingfors, Oslo och Öresund

Indikatorer:

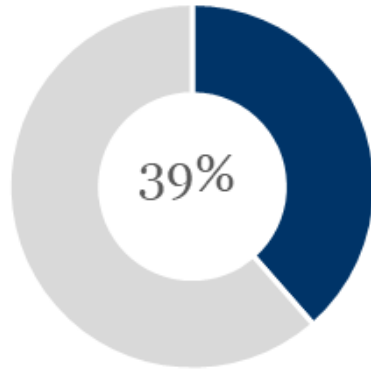
7. Andel av ÖMS-invånarna som når en internationell flygplats (Arlanda eller Skavsta) med tåg inom 60 minuter
8. Restid med tåg från en storregional nodstad i ÖMS till Köpenhamn och Oslo



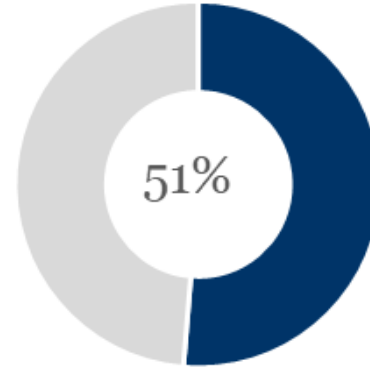
7

Andel av ÖMS-invånarna som når en internationell flygplats (Arlanda eller Skavsta) med kollektivtrafik inom 60 minuter¹

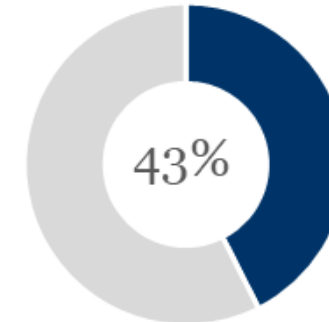
Befolkning



Sysselsatt dagbefolkning



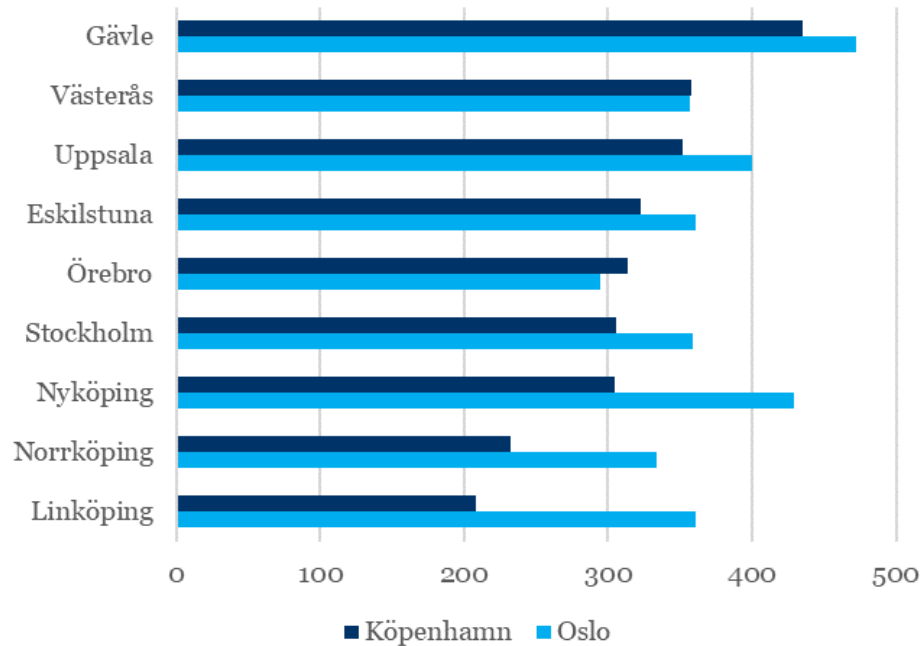
Befolkning + sysselsatt dagbef.



Källa: Underlag för strukturanalyser ÖMS 2050. Andelarna är beräknade på 2015 års befolkning.
1. Inklusive gång-, åk- och bytestid



Restid med tåg från en storregional nodstad i ÖMS till Köpenhamn och Oslo



Restid i minuter med tåg till Oslo och Köpenhamn från nodstäder i östra Mellansverige. Vardagsmorgon i november 2019, enl. reseplanerare.

Sju av nio nodstäder har kortare restid med tåg till Köpenhamn än till Oslo. För Köpenhamn gäller ju längre söderut desto kortare restid. Motsvarande förhållande kan inte ses för Oslo.



Säkra en resurseffektiv och hållbar godsförsörjning

Indikatorer:

9. Andel och total mängd av gods som transporteras med sjöfart och järnväg



9 Andel och total mängd (volym, vikt) av gods som transporteras med sjöfart och järnväg

Myndigheten Trafikanalys redovisar statistik över regional godstrafik med lastbil, järnväg och sjöfart. På grund av sekretess publicerar inte Trafikanalys regional godsstatistik för järnväg. En regional fördelning mellan trafikslagen kan därför i nuläget inte göras.

Trafikanalys utreder just nu om delar av den regionala järnvägsstatistiken kan publiceras trots sekretessen. Publicering sker i så fall maj 2020.

