TJÄNSTEUTLÅTANDE
2018-02-09 TRN 2015-0065

Handläggare:
Roland Engkvist

Tillväxt- och
regionplanenämnden

Samverkan kring planering i östra Mellansverige – ÖMS 2050

Ärendebeskrivning

Ärendet omfattar ett förslag till strategisk inriktning för storregional samverkan kring planering i östra Mellansverige. Förslaget har tagits fram i samarbete med de regionalt utvecklingsansvariga organen i Uppsala, Sörmlands, Östergötlands, Örebro, Västmanlands och Gävleborgs län.

Beslutsunderlag

- Förvaltningens tjänsteutlåtande, med diarienummer 2015-0065, 2018-02-09
- Förslag till ÖMS 2050 – Samverkan kring planering i östra Mellansverige, 2018-02-09

Förslag till beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden föreslås besluta

att föreslå att landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige att Stockholms läns landsting ställer sig bakom *ÖMS 2050 – Samverkan kring planering i östra Mellansverige*.

att föreslå landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige att uppdra åt Tillväxt- och regionplanenämnden att löpande följa upp *ÖMS 2050 – Samverkan kring planering i östra Mellansverige* samt att årligen lämna en samlad rapport över utvecklingen till landstingsfullmäktige.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen har, utifrån det av Tillväxt- och regionplanenämnden beslutade programmet för RUFS 2050, samt de under samrådsperioden inkomna synpunkterna på samrådsförslaget för

ÖMS 2050, tillsammans med övriga sex län i östra Mellansverige arbetat fram ett slutligt förslag för ÖMS 2050.

ÖMS 2050 har tagits fram i syfte att understödja en samordnad planering i östra Mellansverige, där de storregionala utgångspunkterna för de regionala utvecklingsprocesserna och annan rumslig planering är desamma för hela östra Mellansverige. Den strategiska inriktningen i ÖMS 2050 ska kunna användas i efterföljande planering som omfattar åtgärdsplanering i transportinfrastrukturen, regional utvecklingsplanering, kommunal översiktsplanering och bostadsplanering.

Synpunkterna från samrådet finns redovisade i *Samrådsredogörelse rapport 2017:1,* Tillväxt och regionaplaneförvaltningen Stockholms läns landsting. Förslaget har tagits fram med omarbetade och förkortade texter som lyfter fram den strategiska inriktningen för en storregional planering och samverkan efter inkomna synpunkter under samrådet, samt med vissa justeringar av den storregionala rumsliga inriktning och strukturbild för ÖMS 2050 utifrån framskrivningarna för befolkning och sysselsatta 2017.

Bakgrund
Processen för att ta fram ÖMS 2050 har följt samma tidplan som RUFS 2050. Den 20 augusti 2015 godkände Tillväxt- och regionplanenämnden, TRN, ett program för ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050. I programmet pekades även arbetet med ÖMS-samarbetet strategiska inriktning ut.

Samråd om ÖMS 2050 pågick den 8 april till den 30 september 2016. Samrådsförslaget skickades till samtliga kommuner i östra Mellansverige med särskilt remissmissiv, samt även som bilaga till samrådsförslag RUFS 2050. Mer än 60 av remittenterna lämnade synpunkter på samrådsförslag ÖMS 2050. Synpunkterna sammanställdes i en samrådsredogörelse som godkändes av TRN den 2 februari 2017.

Under 2017 arbetades ett förslag till slutlig version av ÖMS 2050 fram tillsammans med de andra länen som ingår i ÖMS-samarbetet. De bärande strategiska idéerna i ÖMS 2050 arbetades in i utställningsförslaget för RUFS 2050 som TRN den 8 juni 2017 beslutade gå på utställning med under perioden 27 juni – 3 november 2017.

Under hela processen sedan 2015 har ÖMS 2050 varit del i en dialog med kommuner och andra aktörer i de sju länen. Arbetet har letts av en gemensam grupp bestående av förvaltningschefer eller regionala utvecklingsdirektörer från de sju ingående länen. En politisk ÖMS-

referensgrupp har löpande tagit del av och lämnat synpunkter på dokumentets inriktning. Arbetet har löpande förankrats och samordnats med Mälardalsrådets arbete.

Överväganden
Storregional samverkan kring planering i östra Mellansverige – ÖMS 2050 har tagits fram i syfte att understödja en samordnad planering i östra Mellansverige, där de storregionala utgångspunkterna för de regionala utvecklingsprocesserna och annan rumslig planering är desamma för hela östra Mellansverige. Behovet av gemensamma utgångspunkter är avgörande för att möta utmaningen med en beräknad tillväxt med 1,6 miljoner människor under perioden 2015 till 2050. Det möjliggör att hantera befolkningsökningen på ett så bra sätt som möjligt ur de tre hållbarhetsdimensionerna och att stärka de funktionella sambanden i ÖMS. Därmed kan ÖMS internationella konkurrenskraft stärkas.

ÖMS 2050 vänder sig till regioner och kommuner och är ett planeringsunderlag för regional utvecklingsplanering kopplat till varje läns regionala utvecklingsstrategi och rumslig planering. ÖMS 2050 utgår från gemensamma framskrivningar för befolkning och sysselsättning för östra Mellansverige. Det är samma framskrivningar för befolkning och sysselsättning som används i RUFS 2050. Den rumsliga inriktningens mål utgår från tillgänglighet till storregionala noder och Arlanda med kortare restider med kollektivtrafik, samt tillgänglighet till funktioner som arbetsplatser och högre utbildning för så stor andel som möjligt av befolkningen. I storregionala transportstråk ska tåget ha kortare restid i samtliga stråk än bilen.

Samrådet gav ett starkt stöd för nyttan med gemensamma planeringsförutsättningar som syftar till samordnad planering och samverkan i östra Mellansverige. En framgångsfaktor för arbetet framgent är att öka samverkan mellan regioner och kommuner i storregionala stråk i östra Mellansverige, framförallt nodstäderna, kring förutsättningar för förtätning och markanvändning i kollektivtrafiknära lägen.

I ÖMS 2050 föreslås följande strategiska inriktning för den fortsatta gemensamma planeringen:

- Integrera arbets-, utbildnings- och bostadsmarknaderna
- Verka för koncentrerad, tät och sammanhållen bebyggelse i de bästa kollektivtrafiklägena
- Länka samman de storregionala nodstäderna med Stockholm och med varandra genom tvärförbindelser

- Stärk ÖMS internationella kopplingar och förbindelser med andra storstadsregioner som Helsingfors, Oslo och Öresund
- Säkra en resurseffektiv och hållbar godsförsörjning

Den strategiska inriktningen ska kunna användas i efterföljande planering som omfattar åtgärdsplanering i transportinfrastrukturen, regional utvecklingsplanering, kommunal översiktsplanering och bostadsplanering. Förslaget innehåller även indikatorer för att följa utvecklingen.

Parallellt med ÖMS 2050 har planprocessen för den nya regionala utvecklingsplanen, RUFS 2050, pågått. De bärande idéerna i ÖMS 2050 finns med i RUFS 2050. Det finns även kopplingar till regional klimatfärdplan och regional landsbygds- som skärgårdsstrategi då samtliga dokument utgår från gemensamma underlag för befolkning och sysselsättning samt RUFS 2050 målstruktur.

Genomförande och uppföljning

ÖMS 2050 är en process som måste harmoniseras med respektive läns egna prioriteringar och aktörssamverkan. Därför sker genomförandet inom ramen för befintliga ansvarsstrukturer där de regionalt utvecklingsansvariga organen i respektive län har en ledande roll att samverka med varandra och med kommunerna och involvera andra relevanta aktörer. En central framgångsfaktor i genomförandet av ÖMS 2050 är tät samverkan med kommuner i samtliga län.

Samordning sker genom en ÖMS-styrgrupp bestående av representanter på förvaltningschefsnivå, direktörsnivå eller motsvarande från respektive län, där Stockholms läns landstings representant är ordförande. Återrapportering och uppföljning till politiken sker dels via ordinarie process för RUFS 2050 och regional utvecklingsstrategi i respektive län, dels genom återrapportering och uppföljning om arbetsresultat till relevanta storregionala politiska konstellationer.

Stockholms läns landsting har flera roller i förhållande till Stockholms-regionens utveckling, inte minst som regionplaneorgan, och som ansvarig för de fundamentala samhällstjänsterna hälso- och sjukvård, kollektivtrafik i Stockholms län samt att bidra till ett fritt och tillgängligt kulturliv i länet. Landstinget är därmed en av de enskilt viktigaste aktörerna för regionens utveckling och det är angeläget att landstinget planerar sin verksamhet i enlighet med inriktningen i ÖMS 2050. Förvaltningen ser det därför som önskvärt att landstingsstyrelsen och lands-tingsfullmäktige i sin beredning av ärendet tydliggör hur nämnder och bolag ska beakta ÖMS 2050 i sina arbeten.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet
Genomförandet av Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050, och därtill hörande strategiska dokument förutsätter att landstinget deltar i arbetet med de regionala prioriteringarna och aktivt följer utvecklingen i regionen. Detta kommer att ta personella och ekonomiska resurser i anspråk vilket ska hanteras inom ramen för av landstingsfullmäktige beslutad budget.

Genomförandet förutsätter också att landstinget beaktar ÖMS 2050 i den långsiktiga planeringen av sin verksamhet. Vilka ekonomiska konsekvenser det innebär beror på landstingets förmåga att, på egen hand och i samverkan med andra berörda aktörer, identifiera och genomföra mål- och resurseffektiva åtgärder. De ekonomiska konsekvenserna påverkas även av vilka åtgärder som vidtas av andra berörda aktörer.

För att landstingets och regionens resurser ska användas effektivt ska landstingets åtaganden i genomförandearbetet vara tydligt kopplade till landstingets uppdrag och väl avvägda i förhållande till landstingets ekonomiska förutsättningar och möjlighet att resurseffektivt påverka måluppfyllelse. Åtgärder och investeringar ska identifieras, prioriteras, beslutas och genomföras inom ramen för landstingets budgetprocess och investeringsprocess.

Hanna Wiik
Förvaltningschef

Roland Engkvist
Regionplanerare

ÖMS 2050 –

samverkan kring planering i östra Mellansverige

Dokumentet ska formges.
20180209

Förord

ÖMS 2050 har tagits fram gemensamt av de regionalt utvecklingsansvariga i östra Mellansverige (ÖMS), det vill säga Stockholms län, Uppsala län, Södermanlands län, Östergötlands län, Örebro län, Västmanlands län och Gävleborgs län, samt Mälardalsrådet. Sedan flera år finns det en dialog och samverkan inom ramen för länens respektive regionala utvecklingsarbete som bygger på ömsesidig nytta. Utgångspunkterna och slutsatserna är alltså gemensamma för hela östra Mellansverige.

ÖMS 2050 är en process med syftet att samordna storregional planering i östra Mellansverige. En central utgångspunkt är behovet av att hantera befolkningstillväxten till 2050 på cirka 1,6 miljoner människor i ÖMS på ett så bra sätt som möjligt utifrån de tre hållbarhetsdimensionerna, där social hållbarhet är i centrum, ekologin sätter ramarna och där ekonomin är ett medel och en förutsättning. Var bostäder och arbetsplatser byggs har stor påverkan på bland annat tillgänglighet, färdmedelsval, klimatutsläpp och markåtgång. De storregionala funktionella sambanden och det övergripande transportsystemets roll är grundläggande frågor som hanteras gemensamt.

ÖMS 2050 är ett gemensamt underlag för storregional samhällsplanering och är vägledande för regioner och kommuner. Det övergripande målet med det storregionala samarbetet och utvecklingen i östra Mellansverige är en stärkt hållbar konkurrenskraft genom effektiv resurs- och markanvändning och samverkan i en storregional struktur som främjar den funktionella sammankopplingen i östra Mellansverige. I det framtida arbetet med respektive läns regionala utvecklingsstrategier eller rumsliga strukturer bör det finnas tydliga kopplingar till det storregionala perspektivet. Det är vår förhoppning att ÖMS 2050 kan fylla den rollen genom att presentera en sammanhållen strategisk inriktning för samverkan ~~och~~ kring planering i östra Mellansverige.

Stockholm i februari 2018

Region Uppsala	Stockholms läns landsting
Region Östergötland	Regionförbundet Sörmland
Region Örebro län	Region Västmanland
Region Gävleborg	Mälardalsrådet

[LÄGG IN ALLA LOGOTYPER HÄR PÅ RAD]

Innehåll

Förord **2**

Utgångspunkter och mål **4**

En storregional samverkan med utblick mot 2050 5

Transportsystemets nyckelroll 5

Ambition och vägledande mål 6

Strategisk inriktning **7**

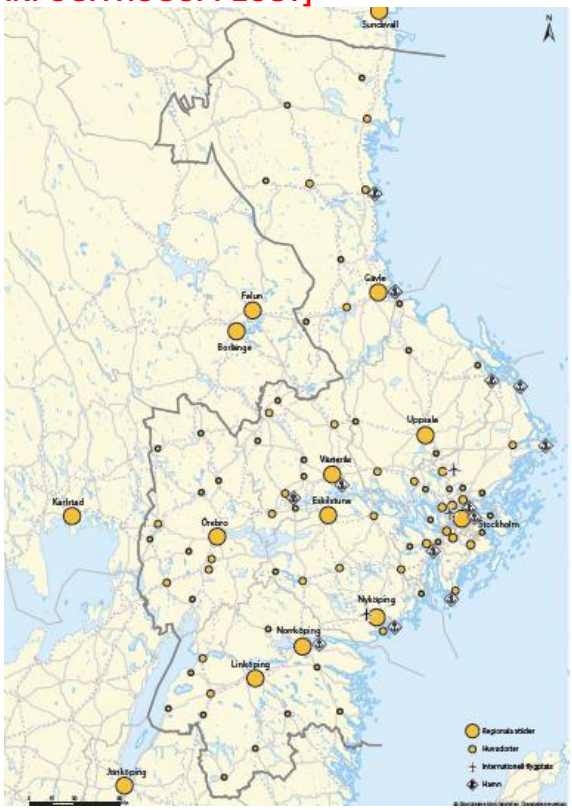
Regional struktur östra Mellansverige 2050 ..... **11**

Uppföljning och analys **17**

Utgångspunkter och mål

De sju länen Stockholm, Uppsala, Gävleborg, Västmanland, Örebro, Södermanland och Östergötland utgör en i flera avseenden sammanlänkad enhet, med en ledande roll för hela landets utveckling och internationella konkurrenskraft. Östra Mellansverige fungerar som en gemensam marknad för arbete, utbildning och bostäder som ger en mångfald av möjligheter och kvaliteter för människor och företag. Det ger underlag för ett varierat och starkt näringsliv med högt kunskapsinnehåll och produktionsvärde, liksom för ett kulturliv med både bredd och spets. ÖMS kan och bör dra nytta av Stockholms befolkningsmässiga, ekonomiska och beslutsfattande roll som motor i den framtida utvecklingen av hela östra Mellansverige. Samtidigt är regionens olikheter, såväl vad gäller boendemiljöer som näringsmässig specialisering, en viktig drivkraft för en mer sammankopplad region.

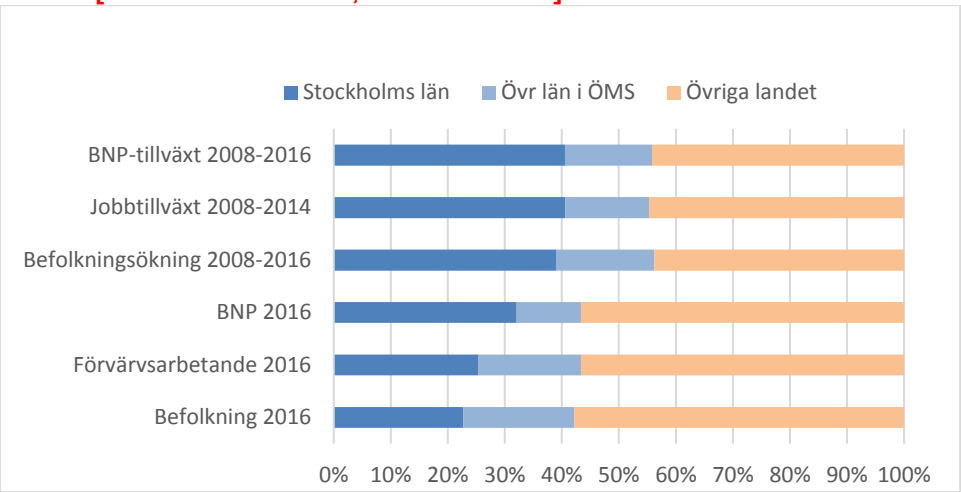
Figur 1: Östra Mellansverige med kommunhuvudorter och ortsstruktur [ÅTGÄRD: INFOGA HÖGUPPLÖST]



Östra Mellansverige står för nära hälften av Sveriges befolkning, sysselsättning och BNP och genererar mer än hälften av tillväxten i landet och mycket talar för en fortsatt tillväxt. Befolkningen i ÖMS förväntas öka från 4,15 miljoner 2015 till 5,7 miljoner 2050 och sysselsättningen förväntas stiga från 2 miljoner 2013 till 2,75 miljoner 2050. Det motsvarar ett tillskott med nästan 1,6 miljoner invånare och drygt 700 000 arbetstillfällen.[1] En så stor tillväxt ställer höga krav på koordinerade framtidssatsningar för att hantera kapacitet och brister inom regionens bostadsmarknad, transportsystem och kompetensförsörjning.

[1] Framskrivningar av befolkning och sysselsättning i östra Mellansverige. Stockholms läns landsting, rapport 2017:02.

Figur 2: Östra Mellansveriges andel av rikets befolkning, tillväxt och förvärvsarbetande.[2] [ÅTGÄRD: FORMGE, HÖGUPPLÖST]



Källa: SCB

Med hänsyn till de faktiska avstånden i östra Mellansverige och till klimatmålen behöver regionförstoringen ha en väl fungerande och utbyggd spårtrafik som grund och nya bostäder bör byggas i kollektivtrafiknära lägen. Några uttryck för detta är de satsningar som görs på förtätning i ÖMS storregionala nodstäder och på att länka samman Stockholms läns regioncentrum, de regionala stadskärnorna och de storregionala nodstäderna i samtliga län. En nära samverkan mellan närliggande nodstäder ger dessutom möjlighet till mer storstadsmässiga förutsättningar. Samspelet mellan nodstäderna och deras omgivningar ökar i sin tur utbudet och innebär att tillgången till kvalificerade arbeten och aktiviteter av olika slag sprids till fler invånare i ÖMS.

En storregional samverkan med utblick mot 2050

Östra Mellansveriges territorium täcks in av sju regionala utvecklingsstrategier eller -planer. En samsyn om mål och prioriteringar gör det lättare att nå resultat, såväl i det regionala arbetet som i samverkan med den nationella nivån och EU-nivån.

Tidsperspektivet 2050 har valts dels mot bakgrund av att det är den tillämpliga horisonten för allt fler långsiktiga strategiska plandokument på kommunal och regional nivå, dels med hänsyn till klimatfrågan där 2045 är nationellt målår för ett samhälle utan klimatpåverkan. Av samma skäl används 2030 som en avstämningspunkt för bland annat infrastrukturutveckling och övergången till fossilfria transporter.

Grunden för ett robust och hållbart samhällsbygge vilar på förmågan att skapa en hållbar inriktning för lokaliseringen av bostäder, arbetsplatser och övrig infrastruktur, där balansen mellan en mer koncentrerad och en mer spridd bebyggelse ger bästa möjliga utfall i förhållande till de storregionala förutsättningarna och behoven. Den strategiska markanvändningen i varje kommun och stationssamhälle är en avgörande framgångsfaktor för att kunna hantera utmaningarna.

Transportsystemets nyckelroll

Ett bärande element i en ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar storregional struktur är ett väl fungerande och resurseffektivt transportsystem – för såväl människor som gods.

[2] BNP-tillväxt beräknad i löpande priser, förvärvsarbetande dagbefolkning (RAMS).

Ett övergripande samarbete kring regionens framtida utveckling måste därför inkludera samverkan och samplanering för att uppnå gemensamma mål för transportsektorn. ÖMS 2050 är samordnat med Mälardalsrådets samarbetsprocess för utveckling av transportinfrastruktur, En bättre sits (EBS)[3]. De politiskt antagna målen i den processen är en utbyggnad av transportsystemet där

- regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till ökad attraktivitet för de samverkande länen i östra Mellansverige
- utvecklingen är långsiktigt hållbar – ekonomiskt, socialt och ekologiskt
- samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen leder till effektivitet
- flerkärnighet och en förstorad arbetsmarknad främjar regional utveckling.

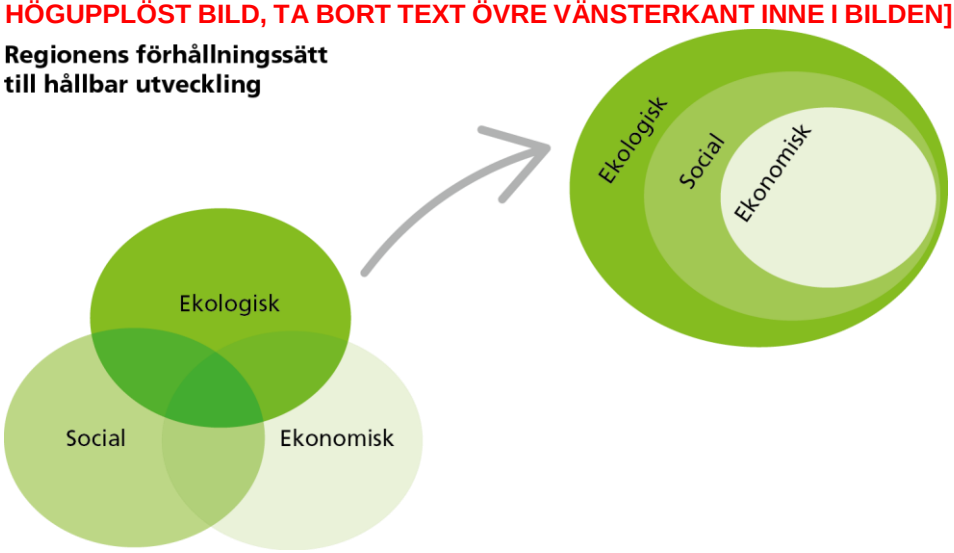
Ambition och vägledande mål

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.

ÖMS-samarbetet är ett viktigt verktyg för att bidra till en positiv utveckling i länen, där samverkan och storregional planering inom östra Mellansverige ska förbättra invånarnas livsvillkor och näringslivets förutsättningar inom ramen för vad miljön och klimatet tillåter.

Figur 3: Ett tillämpat perspektiv på hållbar utveckling där social hållbarhet är målet, ekonomin medlet och ekologin sätter ramarna. [INFOGA HÖGUPPLÖST BILD, TA BORT TEXT ÖVRE VÄNSTERKANT INNE I BILDEN]



[3] En bättre sits (EBS) är namnet på en bred och långsiktig process i Mälardalsrådets regi inom infrastruktur och transporter som har pågått under flera år i samverkan mellan Stockholms, Uppsala, Västmanlands, Örebro, Sörmlands, Östergötlands och Gotlands län.

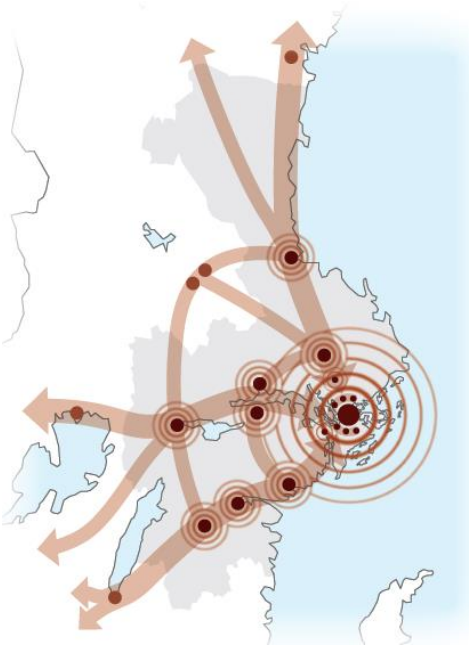
Strategisk inriktning

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.**

Den strategiska inriktningen ska kunna användas i planering som exempelvis omfattar åtgärdsplanering i transportinfrastrukturen, regional utvecklingsplanering, kommunal översiktsplanering och bostadsplanering. De kan även användas i projekt och samarbeten inom regionalt tillväxtarbete.

Figur 4. Den rumsliga inriktningen för östra Mellansverige [ÅTGÄRD: INFOGA HÖGUPPLÖST FIGUR]



FAKTARUTA Analysfrågor för att kunna bedöma ett dokument i förhållande till den storregionala strategiska inriktningen:

- *Kopplar ambitionen i dokumentet till någon del i den strategiska inriktningen?*
- *Finns det något samband mellan dokumentets åtgärder och den strategiska inriktningen?*
- *Förs det något resonemang om vilka delar i den strategiska inriktningen som dokumentet påverkar på kort och på lång sikt?*
- *Beaktas dessa effekter vid val och utformning av olika åtgärder?*

Genomförande

För att ta tillvara potentialen i ÖMS finns det anledning för den ansvariga linjeorganisationen i respektive ÖMS-län att fördjupa arbetet med samverkan och en koordinerad planering. Befintliga forum, såsom nuvarande kompetensplattformar eller länsplanearbete, kan med fördel användas när det är relevant att samverka eller samspela med etablerade storregionala samverkansinitiativ. De regionalt utvecklingsansvariga eller motsvarande i respektive län har dessutom en ledande roll när det gäller att samverka med det egna länets eller den egna regionens kommuner och andra intressenter. Att den strategiska planeringen i varje kommun görs med hänsyn till den storregionala utvecklingen är en avgörande framgångsfaktor.

”FAKTARUTA Integrera arbets-, utbildnings- och bostadsmarknaderna”
Befolkningen i regionen ökar kraftigt vilket påverkar efterfrågan på arbetskraft, både när det gäller mängd och inriktning. Att företag och offentligt drivna verksamheter kan finna den personal de behöver och att människor kan hitta en sysselsättning i överensstämmelse med sina intressen och utbildning är avgörande för regionens utveckling. En väl fungerande matchning har därför en central betydelse för regionens arbetsmarknad. Det finns behov av gemensam kunskap och analys utifrån ett storregionalt perspektiv på samspelet i östra Mellansveriges arbets- och utbildningsmarknader. Det omfattar även östra Mellansveriges forsknings- och innovationsmiljöer. Även kunskap och tillgång och efterfrågan på olika utbildningsgrupper på längre sikt är viktigt.

Östra Mellansveriges högskolor har stor betydelse när det gäller att försörja regionens lokala arbetsmarknader med kvalificerad arbetskraft. En särskilt viktig aspekt är utbildningarnas lokalisering. Närheten till eftergymnasial utbildning har stor betydelse för studieval och övergång till högre studier. Närmare nio av tio av alla som har studerat i ÖMS-regionen finner även ett arbete inom regionen. Till viss del möter de olika delregionerna i ÖMS liknande utmaningar när det gäller framtida tillgång och efterfrågan på olika utbildningsgrupper.

”FAKTARUTA Verka för en koncentrerad, tät och sammanhållen bebyggelse i de bästa kollektivtrafiklägena.”
En varierad bebyggelse med blandade former av bostäder, verksamheter, handel, kultur och annan service ger förutsättningar för en hållbar och levande bebyggd miljö. Utformningen av boende- och arbetsplatsmiljöer i lägen som har en hög storregional tillgänglighet med kollektivtrafik är avgörande för marknadsintegrationen i hela östra Mellansverige. Ur ett storregionalt perspektiv är det betydelsefullt att genom strategisk markanvändning möjliggöra så att merparten av de bostäder och arbetsplatser som tillkommer hamnar inom gång- och cykelavstånd från stationer. En sådan utveckling möjliggör en hållbar regionförstoring i östra Mellansverige även om antalet resor ökar kraftigt över länsgränserna. Att anpassa bebyggelseutvecklingen till den befintliga infrastrukturen är ekonomiskt och ekologiskt hållbart och utnyttjar de befintliga investeringarna i infrastruktur på ett resurseffektivt sätt. Den tekniska infrastrukturen och försörjningssystemen behöver ytterligare samordnas, integreras och stödja varandra för att minska resursåtgången och utsläppen, samt öka återanvändningen och återvinningen enligt hushållnings- och kretsloppsprinciper. I en växande region handlar det även om nya ytor och utökad kapacitet för infrastruktur och tekniska anläggningar samt satsningar på ny teknik, men också på beteendeförändringar, samverkan mellan olika aktörer samt mellankommunal och regional samordning.

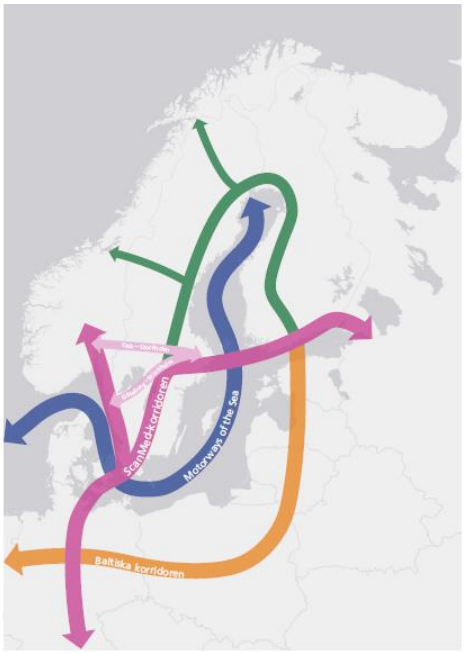
”FAKTARUTA Länka samman de storregionala nodstäderna med Stockholm och med varandra genom tvärförbindelser.”
Flerkärnighet ger förutsättningar för en hållbar tillväxt av bostäder, arbetsplatser och högre utbildning med god tillgänglighet. När nodstäder och omland binds samman får fler invånare tillgång till en större lokal och regional arbets-, bostads- och utbildningsmarknad. Tillgänglighet påverkas i huvudsak av två saker: var bostäder, arbetsplatser och service är lokaliserade, samt trafiksystemets utformning och de resmöjligheter som det skapar. För resor över långa avstånd är en kortare restid viktigast för resenären, medan turtäthet har stor betydelse för resor som sker inom ett dagligt pendlingsavstånd. Ett storregionalt transportsystem som kombinerar spårbunden kollektivtrafik med turtäthet kring stationslägen är nyckeln till en resurseffektiv och hållbar tillgänglighet. I områden utanför de storregionala stråken och i glest befolkade delar av regionen är det svårt att erbjuda konkurrenskraftiga alternativ till bilen. Här bygger transporttillgängligheten även fortsättningsvis i hög grad på bilen.

”FAKTARUTA Stärk ÖMS internationella kopplingar och förbindelser med andra storstadsregioner som Helsingfors, Oslo och Öresund.”
Internationella flygförbindelser och snabba tågförbindelser har stor betydelse för regionens företag, organisationer och besökare, men är också en viktig aspekt på livskvalitet för regionens invånare. För både kunskapsintensiva tjänsteföretag och exportindustrin är det avgörande att transporterna är väl integrerade med omvärlden, inte minst för att kunna attrahera och behålla viktiga kommersiella beslutsfunktioner och huvudkontor.

Arlanda är ÖMS-regionens och Sveriges absolut viktigaste målpunkt för internationella resor. Det är dessutom en snabbt expanderande storregional arbetsplats. Det reguljära internationella resandet förväntas även öka från Skavsta och andra flygplatser i östra Mellansverige. I takt med utvecklingen av järnvägstransporterna i regionen knyts även flygplatserna närmare varandra. På lång sikt kan de delvis fungera som ett integrerat flygplatssystem. Kopplat till detta utvecklas på sikt även snabbare tågförbindelser till utlandet.

”FAKTARUTA Säkra en resurseffektiv och hållbar godsförsörjning.”
Befolkningstillväxten och inkomstutvecklingen driver på efterfrågan på godstransporter för dels bebyggelse och avfall, dels allehanda mikrotransporter i täta miljöer. Den internationella handeln medför omfattande godsflöden till och från östra Mellansverige, mätt i volym och värde. För att klara klimatmålen behöver en större andel av de långväga godsflödena ske med sjöfart och järnväg istället för vägtransporter. ÖMS-regionens hamnar för containertrafik och bulkfartyg har en avgörande betydelse i detta avseende. Detsamma gäller Hallsberg som är viktig för hela ÖMS och även för Sverige. Både Arlanda och Örebro flygplats har storregionala roller för försörjningen av högvärdigt och känsligt gods genom flygfrakt. En genomtänkt och koordinerad lokalisering av logistikområden och kombiterminaler med omlastning av gods i östra Mellansverige är en förutsättning för resurseffektiv godsförsörjning och internationell handel.

Figur 4a: Rumslig inriktning för ÖMS godsförsörjning i ett europeiskt sammanhang

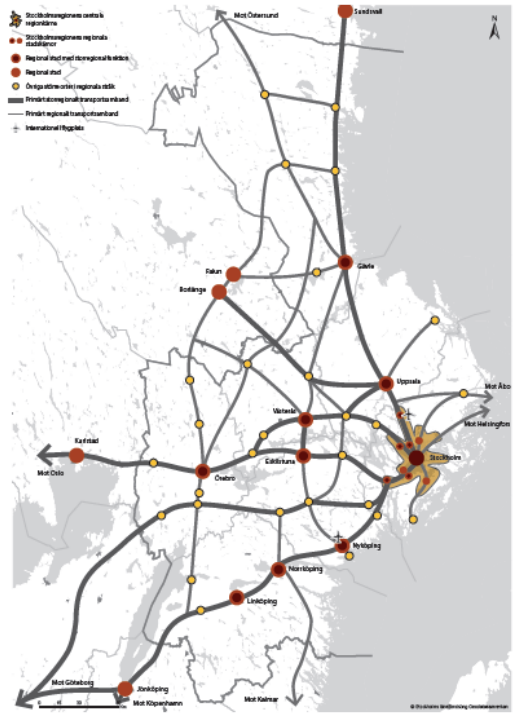

Motorways of the sea
Baltiska korridoren

Regional struktur östra Mellansverige 2050

Den storregionala strukturen – i vilka områden bostäder, arbetsplatser och infrastruktur finns idag och var de utvecklas framöver – är en central fråga i det storregionala utvecklingsarbetet. Investeringar i ny bebyggelse och infrastruktur har en avgörande inverkan på möjligheterna att nå en hållbar och funktionell sammankoppling och regionförstoring inom östra Mellansverige.

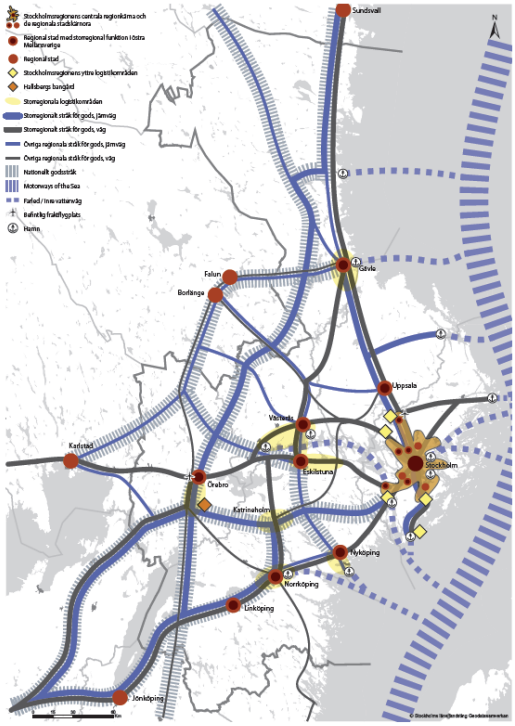
Strukturbilden för östra Mellansverige 2050 visar en ändamålsenlig bild av hur orter och storregionala transportsamband förväntas vara i regionen 2050, med utgångspunkt från olika mål och principer för framtida bebyggelse och transportsystem. Så långa tidsperspektiv som fram till 2050 är samtidigt alltid förenade med stora osäkerheter när det gäller utvecklingen av befolkning, ekonomi och teknik.

Figur 5: Storregional ortsstruktur och ressamband i östra Mellansverige [ÅTGÄRD: INFOGA HÖGUPPLÖST STRUKTURBILD]



Bildtext:

Figur 5b: Storregional godsstruktur för östra Mellansverige. [ÅTGÄRD: INFOGA HÖGUPPLÖST GODSSTRUKTURBILD HÄR]



Befolkning och sysselsatta 2050

Framskrivningar för befolkning och sysselsättning har tagits fram med stöd i bland annat Långtidsutredningen 2015 och SCB:s befolkningsprognoser.[4] Befolkningen 2050 väntas uppgå till omkring 5,7 miljoner personer i östra Mellansverige. År 2015 var befolkningen i ÖMS 4,15 miljoner.

År 2050 beräknas 2,75 miljoner vara sysselsatta i ÖMS, vilket kan jämföras med 2 miljoner 2013.

Den starka befolknings- och sysselsättningsutvecklingen innebär att ÖMS behöver ha planeringsberedskap för omkring 1,6 miljoner fler invånare och omkring 700 000 fler arbetstillfällen i perspektivet 2015–2050.[5]

Bebyggelse och transportsystem 2050

Principen för framtida bebyggelse och transportsystem baseras på täthet, tillgänglighet, flerkärnighet[6] och spårburen kollektivtrafik som möjliggör en storregional marknadsintegration. Genom att verka för en koncentrerad, tät och sammanhållen bebyggelse i de bästa kollektivtrafiklägena maximeras också nyttan av kostsamma trafikinvesteringar. Bebyggelseutvecklingen och ambitionen för den storregionala kollektivtrafiken blir därmed viktiga vägvalsfaktorer för utvecklingen inom östra Mellansverige.

[4] Se vidare i *Framskrivning av befolkning och sysselsättning i östra Mellansverige* (TRF 2016).
[5] För alternativa scenarier se *Framskrivning av befolkning och sysselsättning i östra Mellansverige* (TRF 2016).
[6] Prioriterade noder är Stockholms centrala regionkärna, Sollentuna-Kista-Häggvik, Barkarby-Jakobsberg, Arlanda-Märsta, Flemingsberg, Södertälje, Uppsala, Gävle, Västerås, Örebro, Eskilstuna, Nyköping-Skavsta, Norrköping och Linköping.

De åtgärder som siktar på 2030 följer inriktningen i den storregionala kollektivtrafiken som har skisserats inom ramen för Mälardalsrådets samarbetsprocess för utveckling av infrastruktur, En bättre sits (EBS), med sikte på 2030. Från 2030 till 2050 antas den idémässiga inriktningen för den storregionala kollektivtrafiken från EBS.

FIGUR 6. Procentuella restidsförbättringar mellan storregionala ressamband östra Mellansverige till 2050 i jämförelse med nuläge. [ÅTGÄRD: SKA FORMGES]

Restidsmatriser, relativ skillnad i restid i jämförelse med nuläget för 2050 (%)

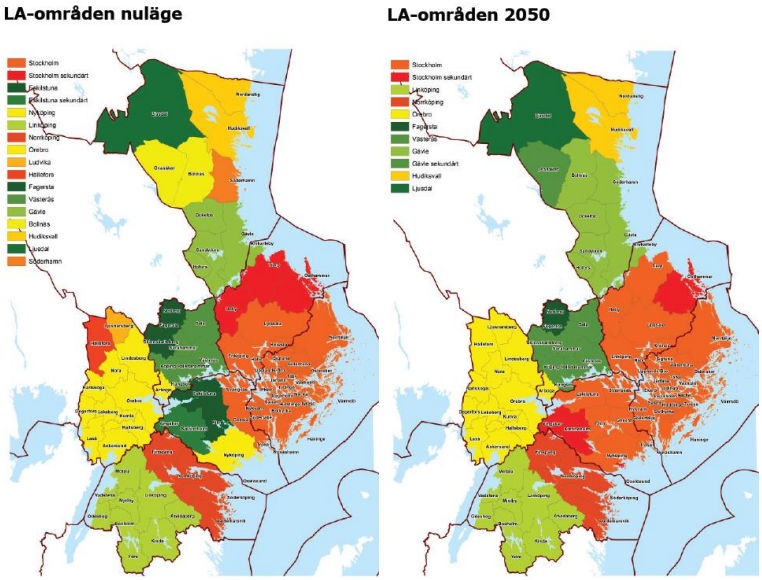
2050	Jönk.	Sundsv.	Arl.	Sto.	Upps.	Nyk.	Skav.	E-tuna	Link.	Norrk.	Öreb.	V-ås	Karls.	Fal./Bor.	Gäv.
Jönk.		-37	-35	-28	-33	-16	-25	-43	-1	0	-37	-31	-48	-29	-33
Sundsv.	-38		-48	-46	-47	-41	-45	-44	-46	-43	-35	-46	-41	-44	-42
Arl.	-39	-45		-63	-55	-50	-62	-49	-58	-58	-50	-47	-47	-54	-43
Sto.	-35	-44	-54		-51	-40	-53	-26	-55	-46	-48	-33	-42	-52	-41
Upps.	-38	-45	-50	-56		-42	-56	-43	-53	-53	-40	-42	-47	-54	-38
Nyk.	-20	-43	-44	-31	-46		-40	-16	-45	-39	-30	-27	-27	-46	-41
Skav.	-29	-48	-60	-50	-57	-63		-27	-62	-65	-32	-34	-30	-51	-50
E-tuna	-33	-44	-46	-23	-42	-21	-41		-46	-37	-51	-42	-56	-46	-40
Link.	-2	-47	-55	-53	-53	-45	-61	-43		-45	-47	-43	-30	-45	-48
Norrk.	-11	-47	-55	-54	-53	-43	-67	-42	-66		-1	-42	-3	-52	-48
Öreb.	-30	-37	-41	-40	-30	-22	-29	-40	-35	-10		-25	-59	-34	-29
V-ås	-36	-44	-43	-34	-40	-34	-47	-41	-44	-37	-40		-55	-45	-39
Karls.	-49	-42	-42	-41	-45	-27	-31	-54	-30	-2	-56	-49		-44	-40
Fal./Bor	-33	-46	-53	-52	-52	-48	-52	-31	-36	-34	-39	-46	-46		-51
Gäv.	-36	-43	-46	-40	-38	-41	-48	-36	-48	-45	-28	-41	-40	-46	

Pendling och resande med kollektivtrafik 2030 och 2050

De förbättrade resmöjligheterna och att befolkningen växer i kollektivtrafiknära lägen innebär att tillgängligheten till arbete och studier förbättras. Det blir klart färre och större arbetsmarknadsregioner i jämförelse med nuläget. Utvecklingen drivs främst av förbättringarna i den storregionala kollektivtrafiken före 2030.

Figur 7. Lokala arbetsmarknadsregioner[7], nuläge och 2050 [ÅTGÄRD: INFOGA HÖGUPPLÖST]

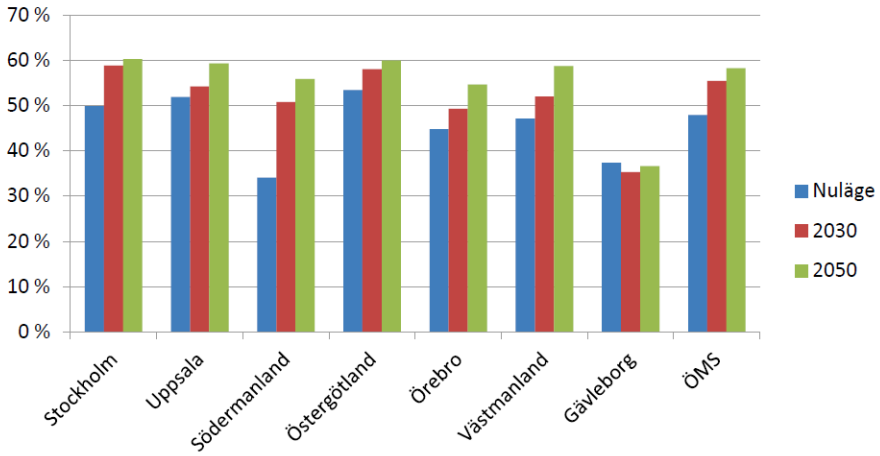
[7] Figur 7 visar beräknade modellresultat enligt gängse kriterier för Lokala Arbetsmarknadsregioner (LA-regioner). För att en kommun ska betraktas som lokalt centrum måste minst 80 procent av de sysselsatta som bor i kommunen också arbeta i sin bostadskommun. Vidare får den största pendlingsströmmen till en enskild kommun inte överstiga 7,5 procent. Källa: SCB,



Förutsättningar för hållbar förtätning

I de större städerna har fler möjlighet att välja kollektivtrafik och att gå eller cykla, vilket är positivt för miljön. Att bygga tätt i kollektivtrafiknära lägen kan dock ibland skapa en punktvis hög belastning med trängsel, buller och koncentrationer av utsläpp. Det kan även vara en utmaning med kostnader för sanering, att skapa utrymmen för rekreation och lek och att bygga bostäder för hushåll som inte har en hög betalningsförmåga. Samtidigt sparar förtätningen värdefull natur, skog och jordbruksmark. I merparten av östra Mellansverige är problemen som är relaterade till hög täthet begränsade. Däremot är de påtagliga i vissa delar av Stockholms län och även i vissa av de storregionala nodstäderna.

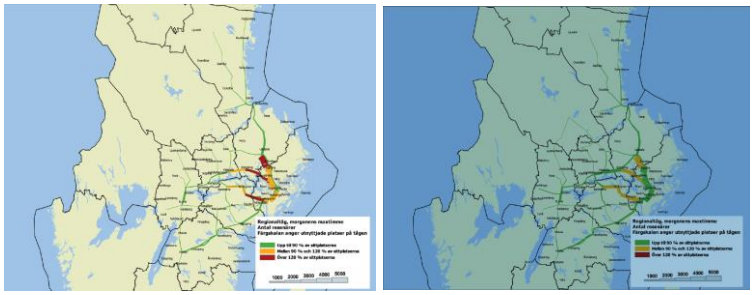
Figur 8: Andel av befolkningen i ÖMS som når närmaste storregionala nod inom 30 minuter med kollektivtrafik [ÅTGÄRD: INFOGA HÖGUPPLÖST]



Hållbar regionförstoring i ÖMS

Till år 2050 beräknas minst en dubblering av antalet kollektivtrafikresor över länsgränserna. I enlighet med detta beräknas även en något högre total kollektivtrafikandel. Även gång- och cykelandelen blir något högre. Styrmedel kan driva på regionförstoringen ytterligare. När det gäller kapaciteten i kollektivtrafiken fram till år 2030 förväntas en ökad trängsel och att det är trångt i alla stråk in mot Stockholm i maxtimmen (se Fig. 9, vänster).

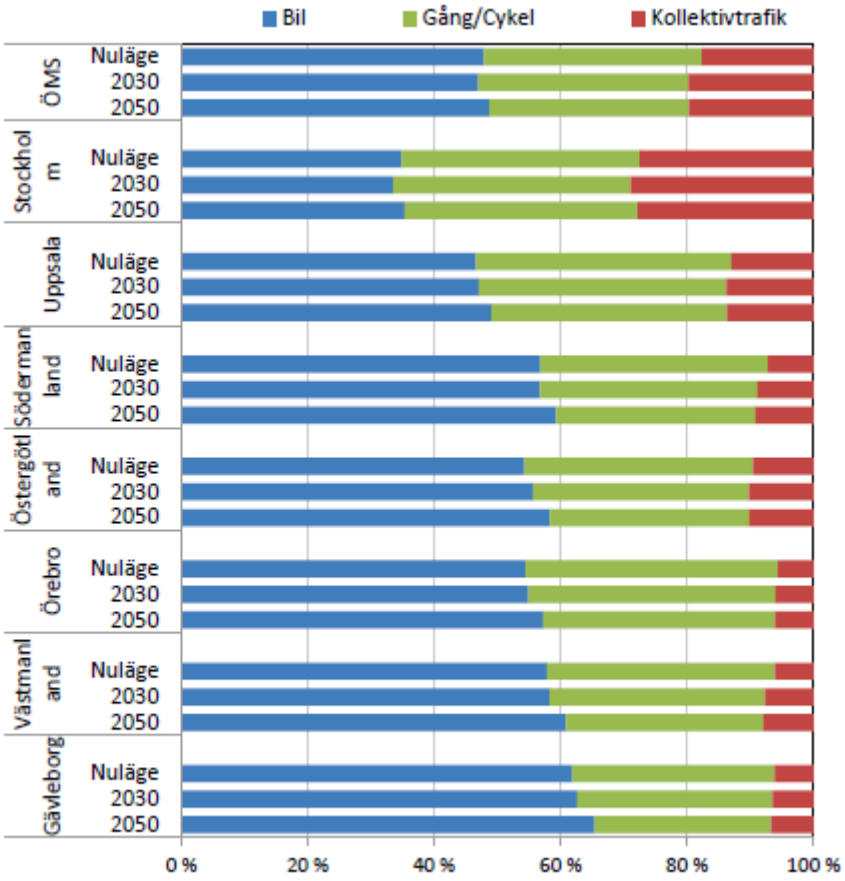
Figur 9. Passagerarbeläggning på regionaltågen 2030 (vänster) och 2050 (höger), maxtimme [ÅTGÄRD: INFOGA HÖGUPPLÖST]



Med de föreslagna investeringarna 2030–2050 (enligt EBS) höjs kapaciteten i systemet, vilket får en positiv inverkan på trängseln[8].

[8] För en sammanställning av trafikinvesteringar som analysen bygger på, se Stockholms läns landsting, Rapport 2017:16, *Strukturanalyser för Stockholms län och östra Mellansverige år 2050*.

Figur 10. Beräknade färdmedelsandelar i östra Mellansverige för nuläget samt år 2030 –2050 .
[ÅTGÄRD: HÖGUPPLÖST]



Uppföljning och analys

Det är främst genom uppföljning och analys som det går att följa i vilken utsträckning utvecklingen i ÖMS utvecklas i linje med den storregionala strategiska inriktningen. Analys och uppföljning omfattar följande indikatorer:

- **Integrera arbets-, utbildnings- och bostadsmarknaderna**

1. *antalet arbetsmarknadsregioner inom ÖMS-regionen*
2. *andel av ÖMS-regionens invånare som når minst 40 procent av ÖMS-regionens arbetsplatser inom 60 minuter med kollektivtrafik*
3. *andel av ÖMS-regionens invånare som når ett högre lärosäte inom en timme med kollektivtrafik.*

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

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

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

6. *restid med tåg mellan de storregionala nodstäderna och Stockholm, samt mellan de storregionala nodstäderna (ska vara kortare än med bil).*

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

7. *andel av ÖMS-invånarna som når en internationell flygplats (Arlanda eller Skavsta) med tåg inom en timme (inklusive gång-, åk- och bytestid)*
8. *restid med tåg från en storregional nodstad i ÖMS till Köpenhamn och Oslo.*

- **Säkra en resurseffektiv och hållbar godsförsörjning**

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