

ÖMS 2050

– samverkan kring planering i östra Mellansverige



Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, TRF, arbetar med regional utvecklingsplanering i Stockholms län. TRF är en del av Stockholms läns landsting, SLL, och arbetar på uppdrag av tillväxt- och regionplanenämnden, TRN. Vi möjliggör en hållbar utveckling i Stockholmsregionen genom en regional utvecklingsplanering som grundas på kvalificerat underlag och analys. Genom samverkan och kommunikation bidrar vi till att regionens aktörer når en samsyn gällande regionens utveckling. Vi tar initiativ till och skapar förutsättningar för att visioner, mål, strategier och åtaganden i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS, kan förverkligas.

Vi bevakar systematiskt utvecklingen i regionen och omvärlden. I vår rapportserie presenteras kunskapsunderlag, analyser, scenarion, kartläggningar, utvärderingar, statistik och rekommendationer för regionens utveckling. De flesta rapporterna har tagits fram av forskare, utredare, analytiker och konsulter på uppdrag av TRF.

Citera gärna innehållet i rapporten men uppge alltid källan. Även kopiering av sidor i rapporten är tillåtet, förutsatt att källan anges och att spridning inte sker i kommersiellt syfte. Att återge bilder, foto, figurer och tabeller (digitalt eller analogt) är inte tillåtet utan särskilt medgivande.

TRF är miljöcertifierade enligt ISO 14001 i likhet med landstingets samtliga förvaltningar. Landstingets upphandlade konsulter möter särskilt ställda miljökrav. Denna trycksak är tryckt enligt SLL:s miljökrav.

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen
Box 22550, 104 22 Stockholm
Besök: Norra stationsgatan 69
Telefon växel: 08-123 130 00
E-post: trf@sll.se
www.sll.se
www.rufs.se

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 kringplanering i östra Mellansverige.

Stockholm i februari 2018

Region Uppsala

Region Östergötland

Region Örebro län

Region Gävleborg

Stockholms läns landsting

Regionförbundet Sörmland

Region Västmanland

Mälardalsrådet



Region Uppsala



Region
Östergötland



Region Örebro län



Region
Gävleborg



Stockholms läns landsting



REGIONFÖRBUNDET
SÖRMLAND



Region
Västmanland



MÄLARDALSRADET

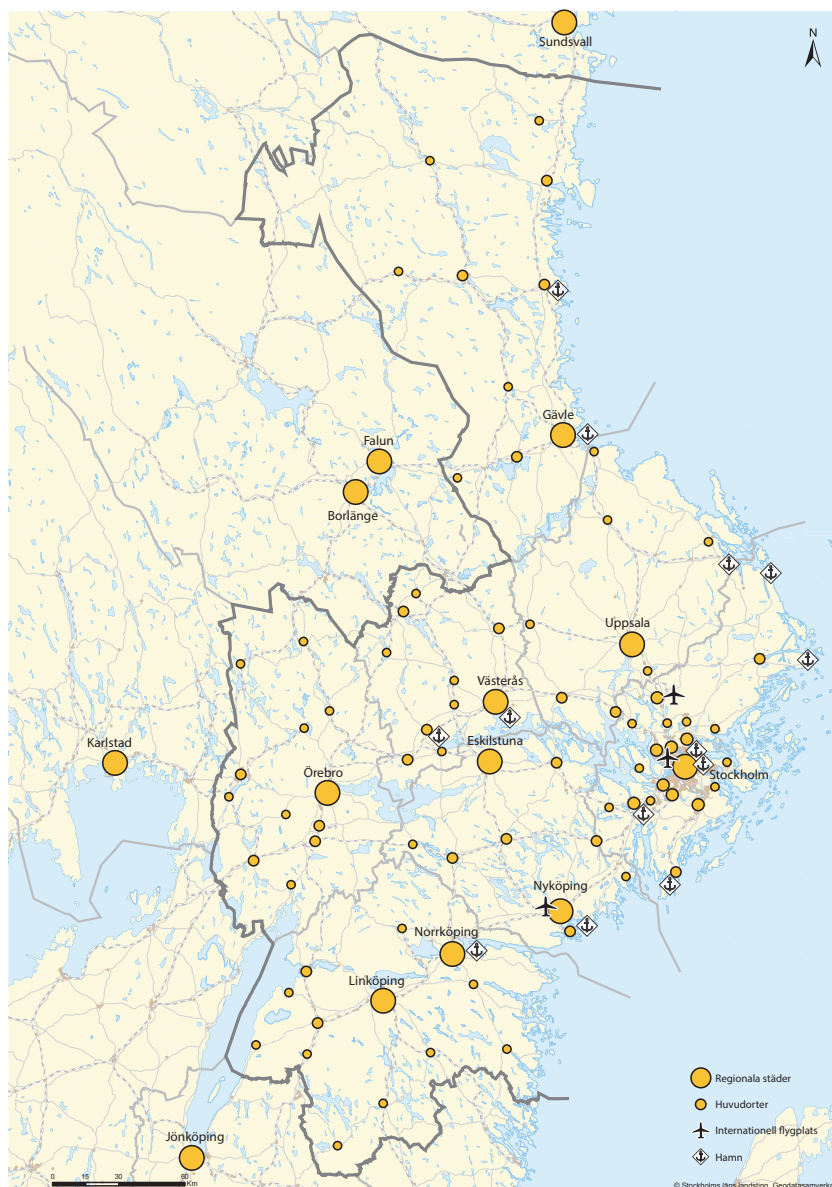
Innehåll

Förord	3
Utgångspunkter och mål	5
En storregional samverkan med utblick mot 2050	7
Transportsystemets nyckelroll	7
Ambition och vägledande mål	8
Strategisk inriktning	9
Genomförande	11
Regional struktur östra Mellansverige 2050	14
Befolkning och sysselsatta 2050	15
Bebyggelse och transportsystem 2050	15
Pendling och resande med kollektivtrafik 2030 och 2050	18
Förutsättningar för hållbar förtätning	21
Hållbar regionförstoring i ÖMS	22

Utgångspunkter och mål

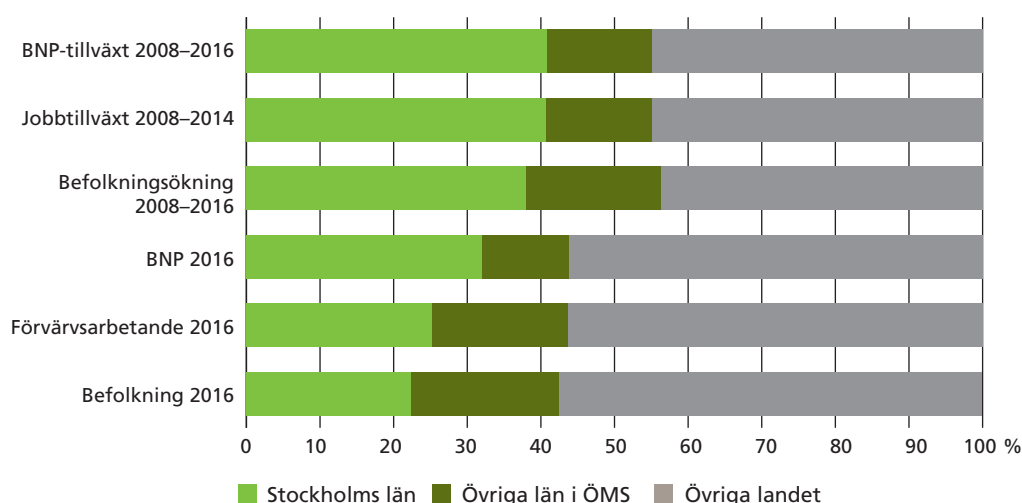
De sju länen Stockholm, Uppsala, Gävleborg, Västmanland, Örebro, Södermanland och Östergötland utgör en i flera avseenden sammanlänkad enhet, med en ledande roll för hela landets utveckling och internationella konkurrenskraft. Östra Mellansverige fungerar som en gemensam marknad för arbete, utbildning 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



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. 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 framtids-satsningar för att hantera kapacitet och brister inom regionens bostadsmarknad, transportsystem och kompetensförsörjning.

Figur 2. **Östra Mellansveriges andel av rikets befolkning, tillväxt och förvärvsarbete**²



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 kollektivtrafknära 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 målfår för ett samhälle

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

² BNP-tillväxt beräknad i löpande priser, förvärvsarbete dagbefolkning (RAMS).

utan klimatpåverkan. Av samma skäl används 2030 som en avstämningsspunkt 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. 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

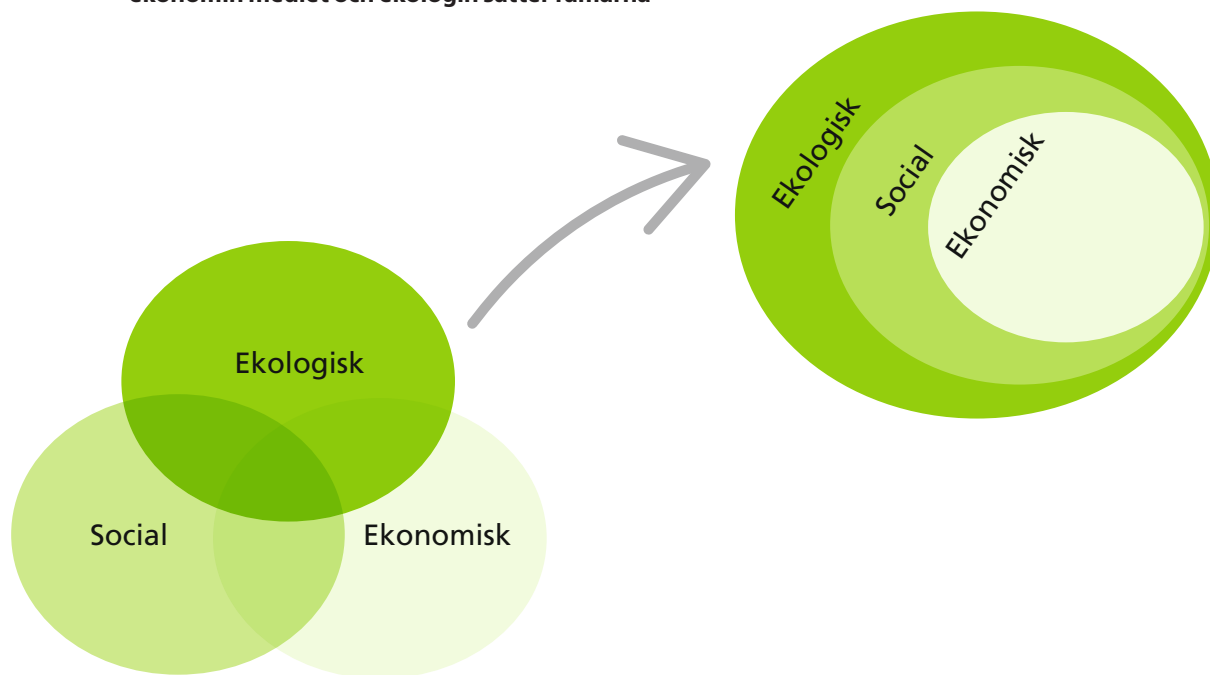
Det övergripande målet för det storregionala samarbetet och utvecklingen i östra Mellansverige är:

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.

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.

Figur 3. Ett tillämpat perspektiv på hållbar utveckling där social hållbarhet är målet, ekonomin medlet och ekologin sätter ramarna



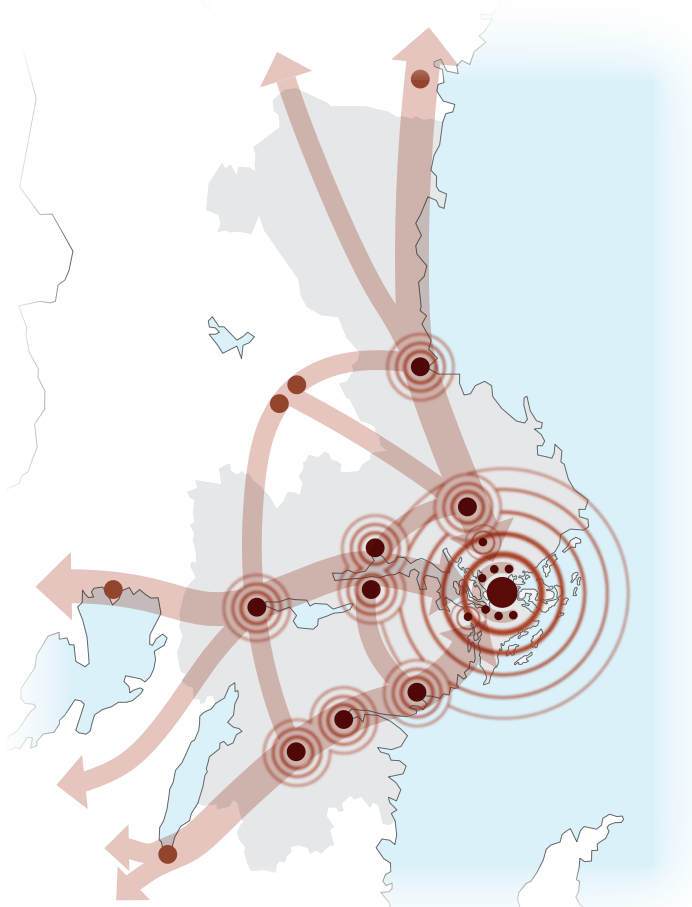
Strategisk inriktning

Den strategiska inriktningen utgör stommen för planeringen och det regionala utvecklingsarbetet. Den innebär att:

- 1 Integrera arbets-, utbildnings- och bostadsmarknaderna
- 2 Verka för en koncentrerad, tät och sammanhållen bebyggelse i de bästa kollektivtrafiklägena
- 3 Länka samman de storregionala nodstäderna med Stockholm och med varandra genom tvärförbindelser
- 4 Stärka ÖMS internationella kopplingar och förbindelser med andra storstadsregioner som Helsingfors, Oslo och Öresund
- 5 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 4a. Den rumsliga inriktningen för östra Mellansverige



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.

1 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.

2 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.

3 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.

4 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.

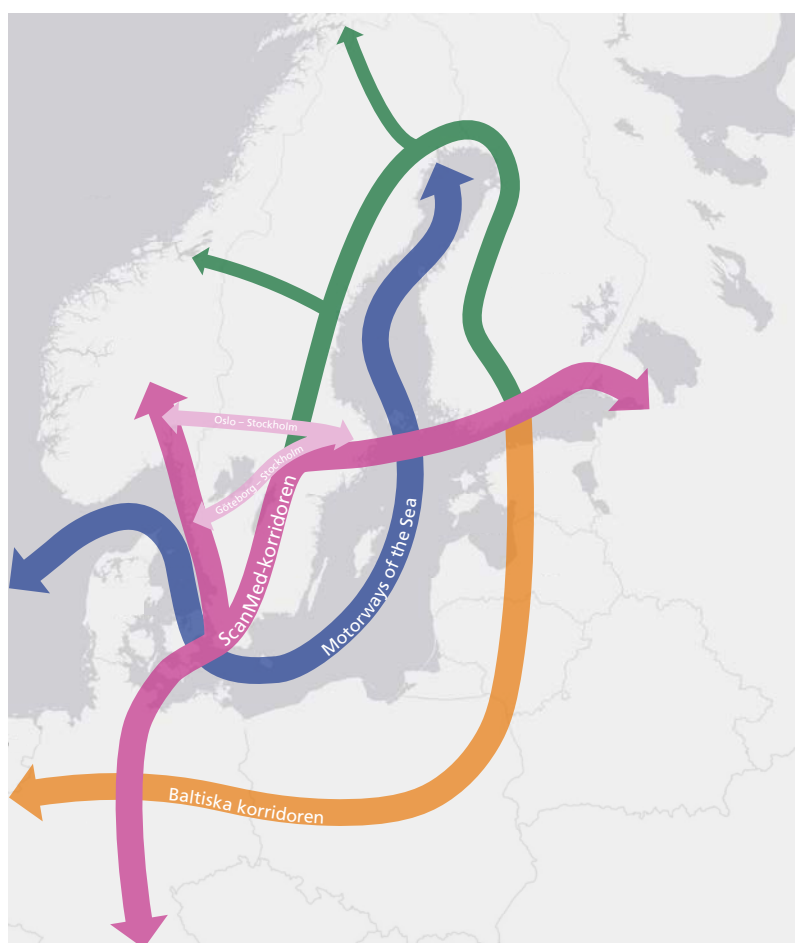
Det reguljära internationella resandet förväntas även öka från Skavsta och andra flygplatser i östra Mellansverige. I takt med utvecklingen av järnvägstransporterna i regionen knyts även flygplatserna närmare varandra. På lång sikt kan de delvis fungera som ett integrerat flygplatssystem. Kopplat till detta utvecklas på sikt även snabbare tågförbindelser till utlandet.

5 Säkra en resurseffektiv och hållbar godsförsörjning

Befolkningstillväxten och inkomstutvecklingen driver på efterfrågan på godstransporter för dels bebyggelse och avfall, dels allehanda mikrotransporter i tät miljö. 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 4b: Rumslig inriktning för ÖMS godsförsörjning i ett europeiskt sammanhang



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.

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, flerkärnighet⁶ 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.

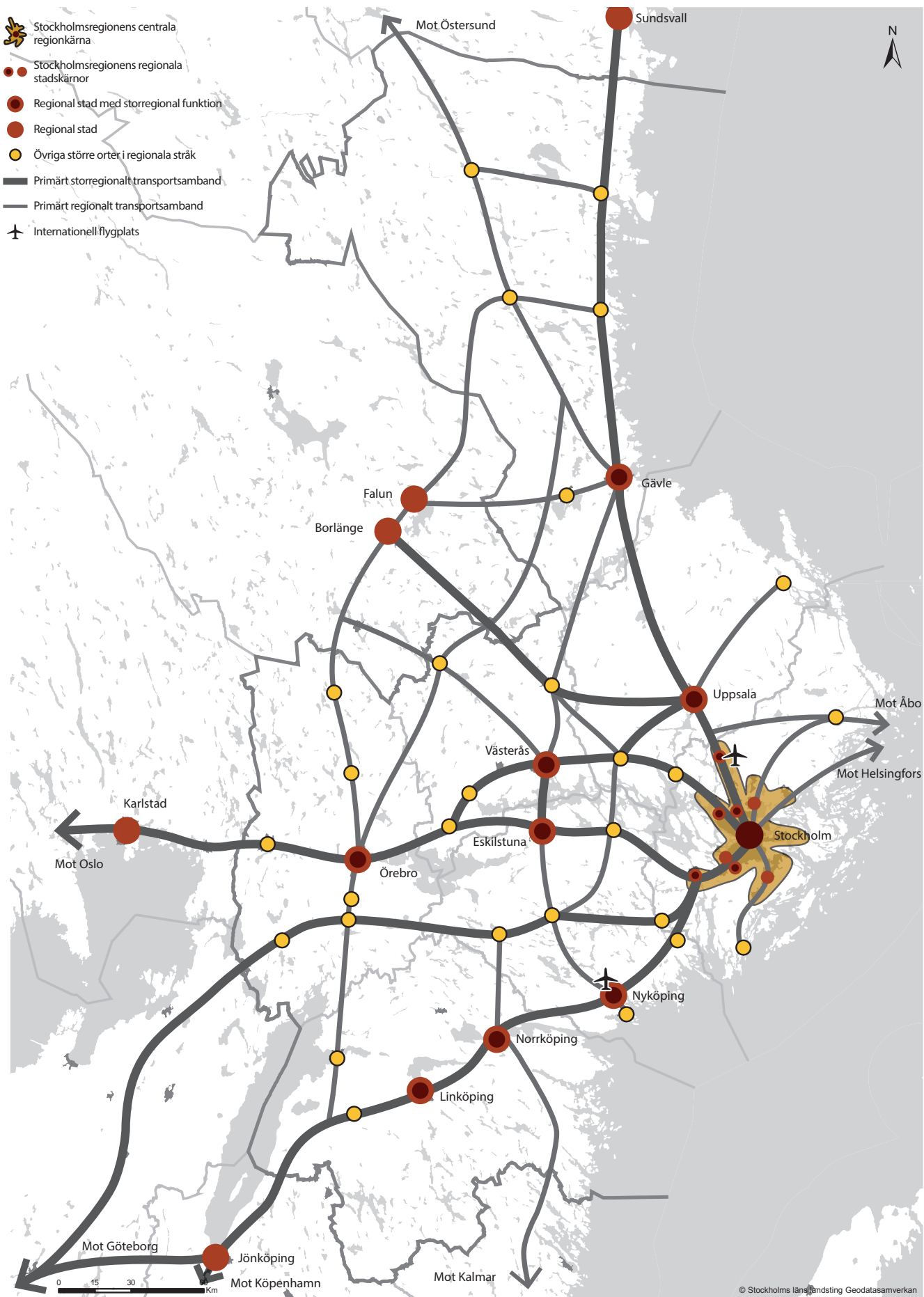
De åtgärder som siktar på 2030 följer inriktningen i den storregionala kollektivtrafiken som har skisserats inom ramen för Mälardalsrådets samarbetsprocess för utveckling av infrastruktur, En bättre sits (EBS), med sikte på 2030. Från 2030 till 2050 antas den idémässiga inriktningen för den storregionala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

⁴ Se vidare i Framskrivning av befolkning och sysselsättning i östra Mellansverige (TRF 2016).

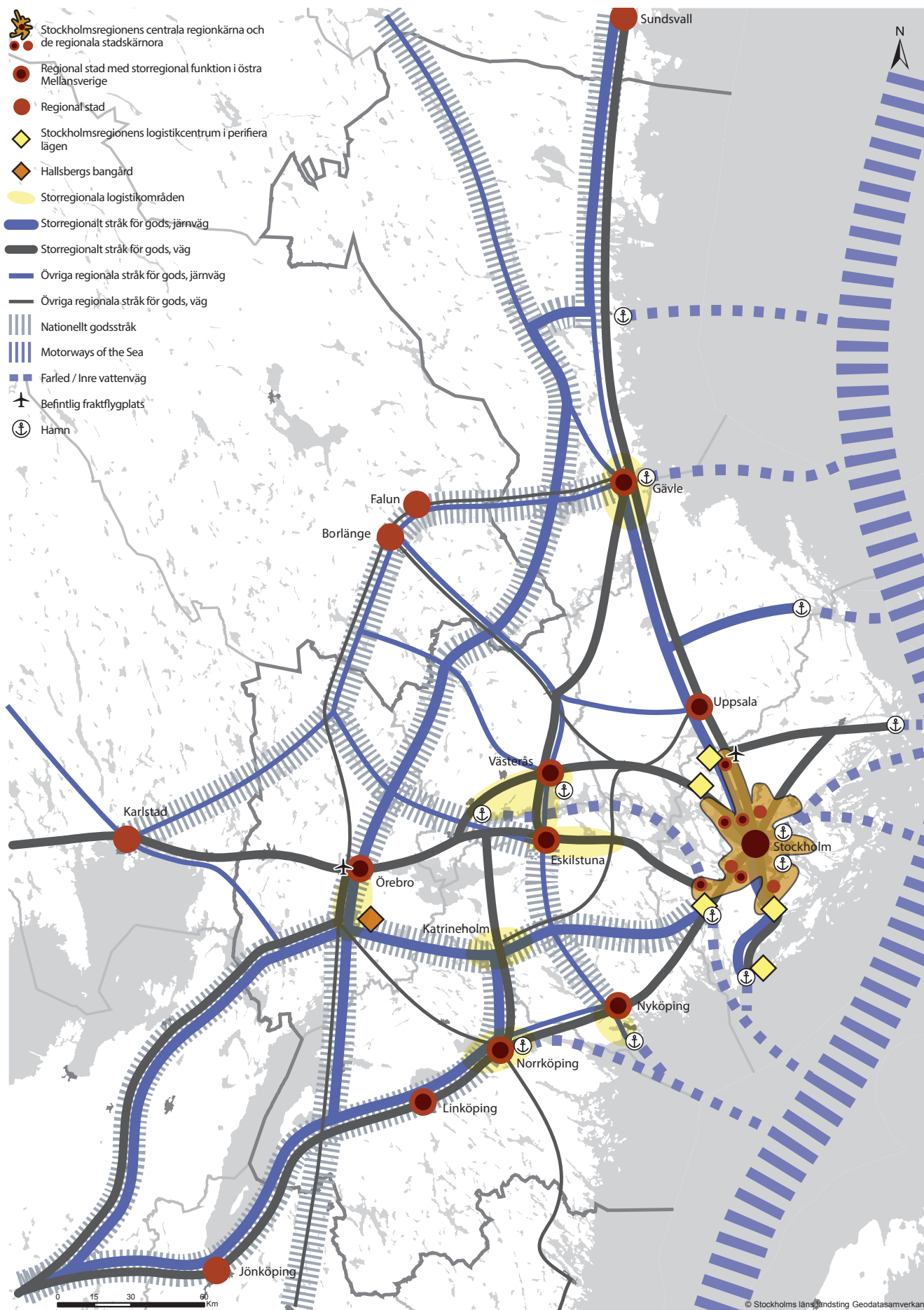
⁵ För alternativa scenarier se Framskrivning av befolkning och sysselsättning i östra Mellansverige (TRF 2016).

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.

Figur 5a: **Storregional ortsstruktur och res samband i östra Mellansverige**



Figur 5b: **Storregional godsstruktur för östra Mellansverige**



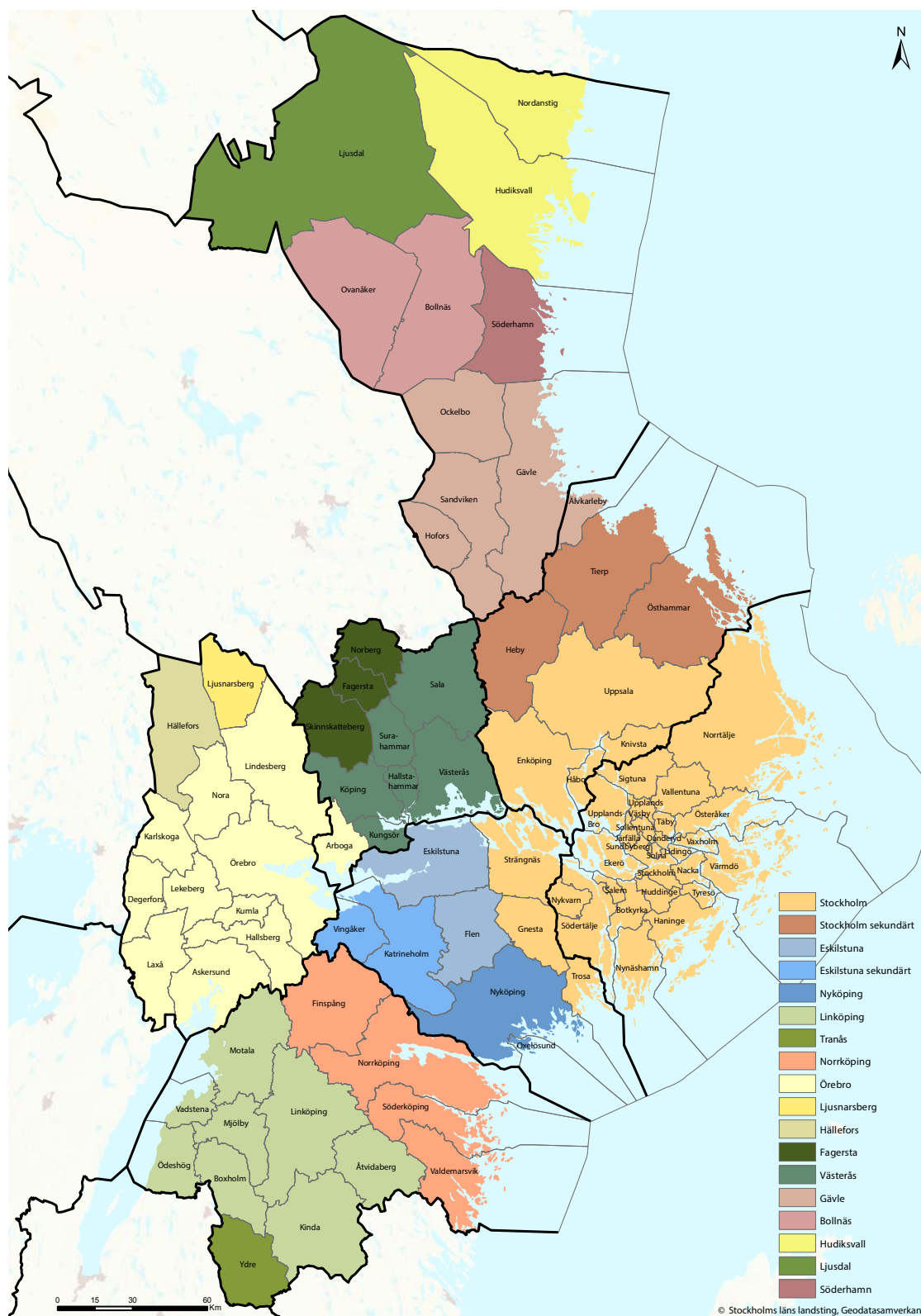
Pendling och resande med kollektivtrafik 2030 och 2050

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 6. Procentuella restidsförbättringar mellan storregionala ressamband östra Mellansverige till 2050 i jämförelse med nuläge

2050	Jönk	Sunds	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	

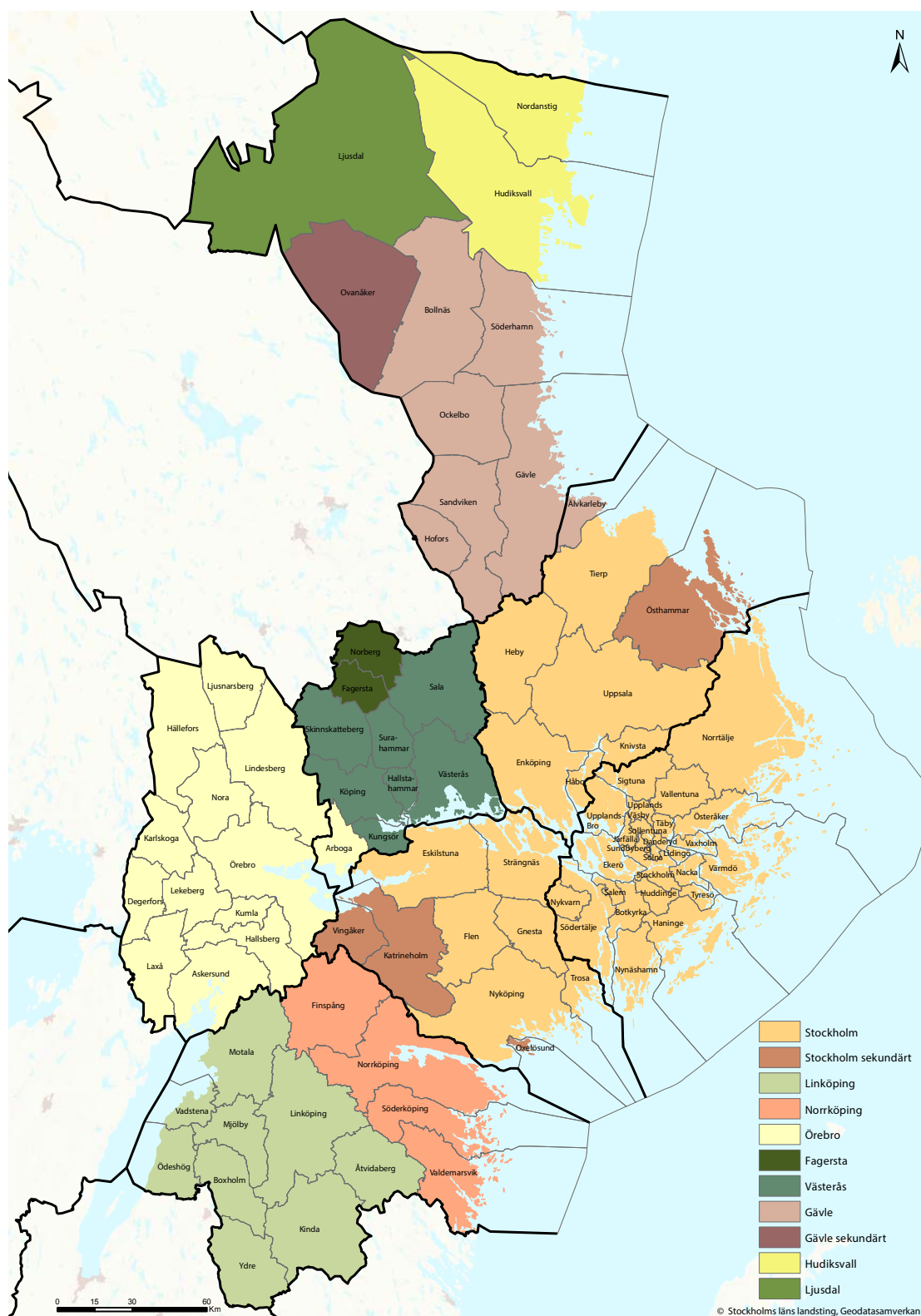
Figur 7a. Lokala arbetsmarknadsregioner⁷, nuläge



Källa: Tillväxt- och regionplanförvaltningen

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.

Figur 7b. Lokala arbetsmarknadsregioner, 2050

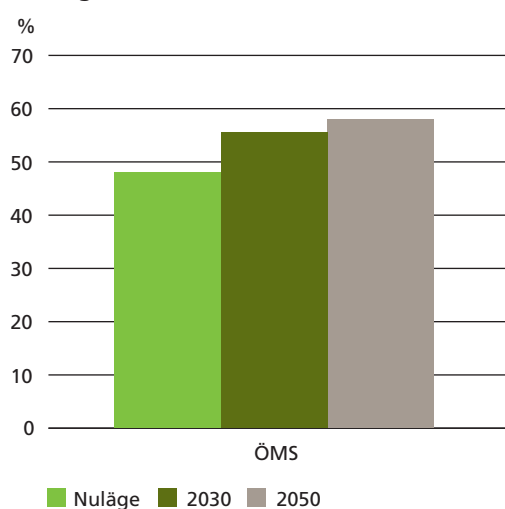


Källa: Tillväxt- och regionplaneförvaltningen

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 kollektivtrafknära lägen kan dock ibland skapa en punktvís 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.

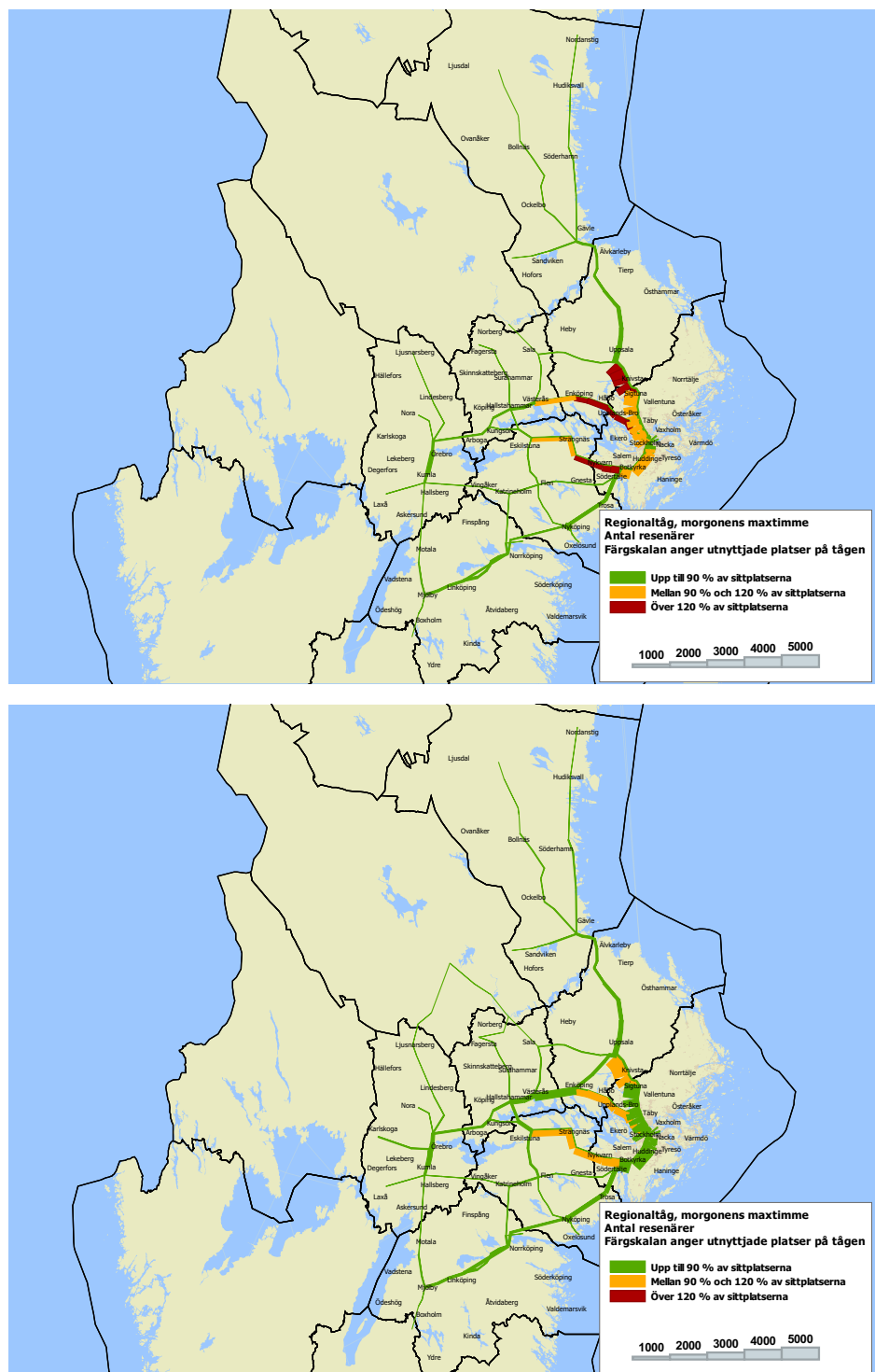
Figur 8: **Andel av befolkningen i ÖMS som når närmaste storregionala nod inom 30 minuter med kollektivtrafik**



Hållbar regionförstoring i ÖMS

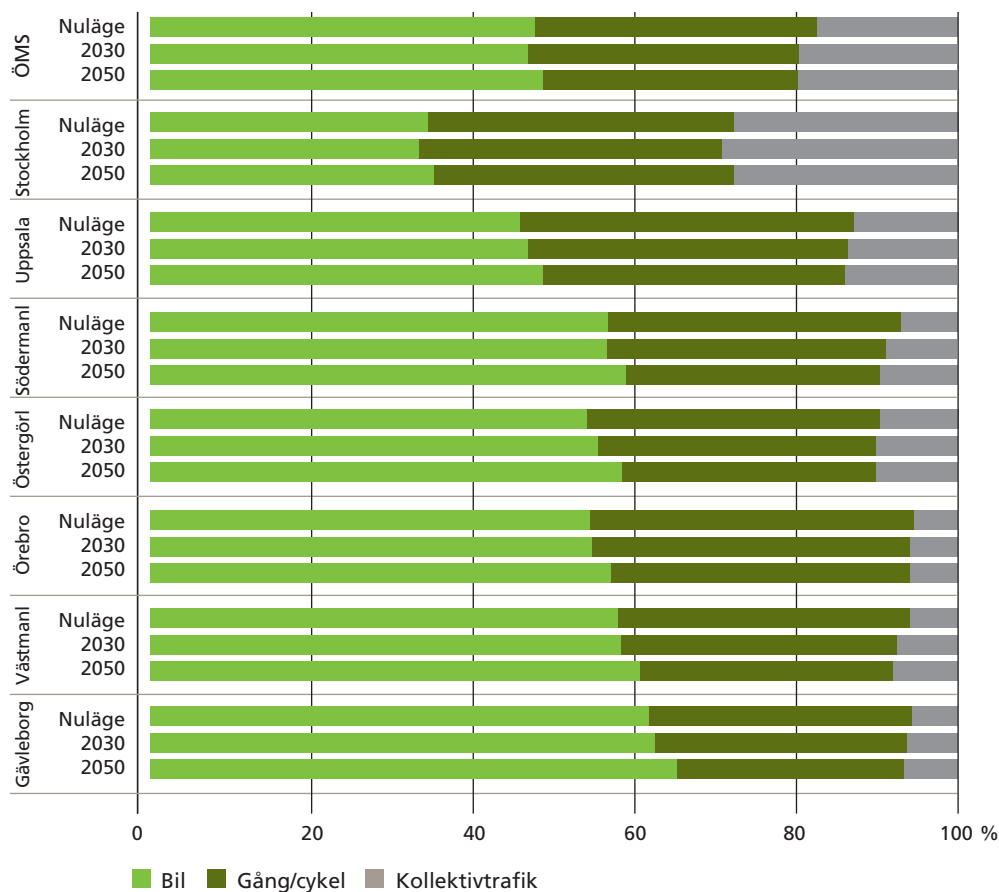
Till år 2050 beräknas minst en dubbling av antalet kollektivtrafikresor över länsgränserna. I enlighet med detta beräknas även en något högre total kollektivtrafikandel. Även gång- och cykelandelen blir något högre. Styrmedel kan driva på regionförstoringen ytterligare. När det gäller kapaciteten i kollektivtrafiken 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 9a och 9b. **Passagerarbeläggning på regionaltågen 2030 (a) och 2050 (b), maxtimme**



Med de föreslagna investeringarna 2030–2050 (enligt EBS) höjs kapaciteten i systemet, vilket får en positiv inverkan på trängseln⁸.

Figur 10. Beräknade färdmedelsandelar i östra Mellansverige för nuläget samt år 2030–2050



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

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.



Region Uppsala



MÄLARDALSRÅDET



Region Örebro län



Region
Västmanland



Stockholms läns landsting



Region
Östergötland



Region
Gävleborg



REGIONFÖRBUNDET
SÖRMLAND