

Samverkan och planering i  
östra Mellansverige

# ÖMS 2050

Samrådsförslag



**Tillväxt- och regionplaneförvaltningen**, TRF, ansvarar för regionplanering och regionala utvecklingsfrågor i Stockholms län. TRF arbetar på uppdrag av landstingsstyrelsen och tillhör Stockholms läns landsting (SLL). Vi bidrar till Stockholmsregionens utveckling genom en utvecklingsplanering som grundas på kvalificerat underlag och analys. Genom samverkan och kommunikation bidrar vi till att regionens aktörer når en gemensam syn på regionens utveckling. Vi ger förutsättningar och tar initiativ för att visioner, mål, strategier och åtaganden i den Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF5) ska bli verklighet.

**Vi bevakar systematiskt** utvecklingen i regionen och omvärlden. I TRF:s rapportserie presenteras kunskapsunderlag, analyser, scenarion, kartläggningar, utvärderingar, statistik och rekommendationer för regionens utveckling. De flesta rapporter är framtagna 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. Återgivning av bilder, foto, figurer och tabeller (digitalt eller analogt) är inte tillåtet utan särskilt medgivande.

**TRF är** i likhet med Stockholms läns landstings samtliga förvaltningar miljöcertifierade enligt ISO 14001. SLL:s 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  
Tfn växel: 08-123 130 00  
E-post: [registrator.lsf@sll.se](mailto:registrator.lsf@sll.se)  
[TRF@sll.se](mailto:TRF@sll.se)  
[www.TRF.sll.se](http://www.TRF.sll.se)

TRN 2015:0065

# Förord

ÖMS 2050 syftar till att skapa samsyn för en samordnad planering i östra Mellansverige (ÖMS), där de storregionala utgångspunkterna för de regionala utvecklingsprocesserna och annan rumslig planering är desamma för hela ÖMS.

Samrådsförslaget har tagits fram gemensamt av länen i östra Mellansverige och Mälardalsrådet. Det bildar underlag för diskussion, med framförallt regionala organ och kommuner i ÖMS som målgrupp. Med hänsyn till de synpunkter som inkommer under samrådet 2016 färdigställs en slutversion av dokumentet, vilket beräknas vara klart vid årsskiftet 2016/2017. De frågor som diskuteras i samrådet är därmed en viktig indata till den slutliga målbilden för det storregionala samarbetet i östra Mellansverige.

ÖMS 2050 kan inte göras till ett bindande dokument. Genom att alla länen i ÖMS har deltagit i utarbetandet av förslaget, förväntas slutversionen dock vara så väl förankrad bland samtliga regionala utvecklingsansvariga organ att det kan hanteras som ett gemensamt överenskommet planeringsunderlag. Detta innebär att det i det framtida arbetet med respektive läns regionala utvecklingsstrategi/-plan förväntas finnas tydliga kopplingar mellan det storregionala perspektivet och den rumsliga planeringen i respektive län.

Det valda tidsperspektivet 2050 sker 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 2050 är nationellt mållår för ett samhälle utan klimatpåverkan. Av samma skäl används 2030 som avstämningsspunkt för bl. a. infrastrukturutveckling och övergången till fossilfria transporter.

Arbetet med samrådsförslag har skett parallellt med utvecklingen av en systemanalys för En bättre sats (EBS) och baseras på ett gemensamt underlag för modellbaserad konsekvensanalys av olika trafikeringsantaganden och rumsliga utbyggnadsstrategier.

Dokumentet inleds med en kort bakgrundsbeskrivning om motiven till storregional samverkan i östra Mellansverige. Därefter anges ambition och vägledande mål för den storregionala utvecklingen. I förhållande till dessa diskuteras vägval kopplade till den rumsliga strukturen samt förslag till utvecklad samverkan inom ett antal fördjupnings-områden med tydlig storregional logik. Avslutningsvis berörs några centrala genomförandeaspekter.

I samrådsförslaget ingår således:

- Motiv till storregional samverkan i östra Mellansverige
- Ambition och vägledande mål för den storregionala utvecklingen
- Långsiktig strukturbild med fokus på Ortsstruktur och storregionala samband
- Vägval kopplat till utvecklingen av den rumsliga strukturen och det storregionala kollektivtrafiksystemet
- Fördjupningsområden, sakfrågor med utpräglad storregional logik
- Genomförandeaspekter





# Innehåll

Förord .....	3
Bakgrund .....	7
Behovet av storregional samverkan .....	8
De viktigaste utmaningarna .....	8
Transportsystemets nyckelroll .....	8
Ambition och vägledande mål.....	9
Delmål .....	10
Rumsliga storregionala strukturer för stärkt sammankoppling.....	11
Generella utgångspunkter .....	11
Bebyggelseutveckling och trafiksystem .....	13
Ekonomins och teknikutvecklingens betydelse .....	22
Miljö och klimatpåverkan.....	27
Näringsliv och arbetsmarknad.....	28
Måluppfyllelse .....	29
Fördjupningsområden som stärker regionens internationella attraktionskraft.....	30
Kompetensförsörjning .....	30
Forskning-utveckling-innovation .....	30
Internationell tillgänglighet .....	31
Internationell synlighet .....	31
Mälaren som gemensam resurs .....	31
Genomförandeaspekter .....	33
Frågor till samrådet .....	34

## Bakgrund

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. Integrerade arbets-, utbildnings- och bostadsmarknader i östra Mellansverige ger ett avsevärt större underlag för ett varierat och starkt näringsliv med högt kunskapsinnehåll och produktionsvärde. Det ger också en större mångfald av kvaliteter som har betydelse för människors val av bostadsort och företags lokalisering av verksamheter. Och därmed grund för visionen Europas mest attraktiva storstadsregion, som inte bara är en angelägenhet för Stockholms län utan för hela storregionen.

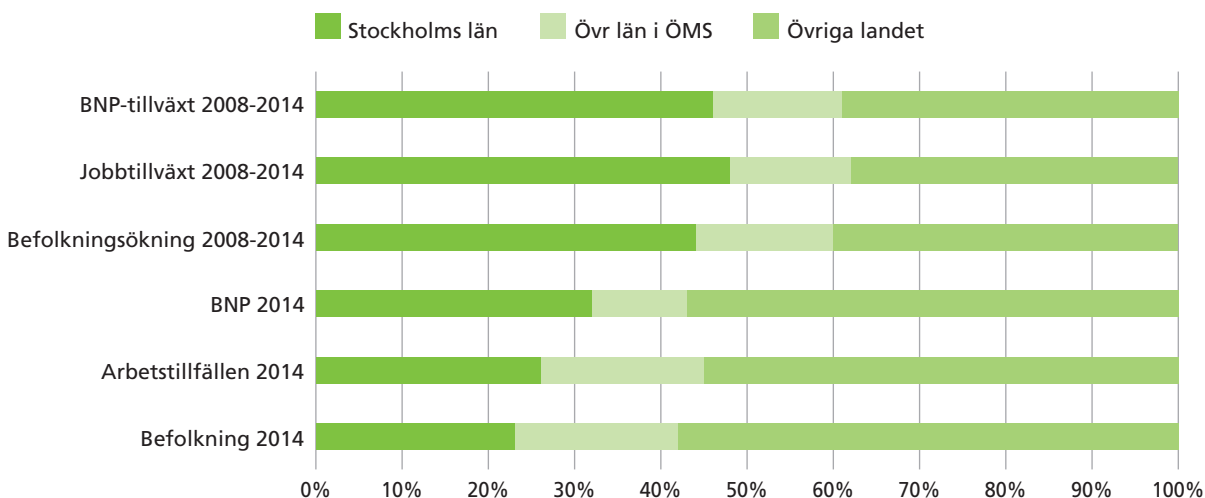
I ett internationellt perspektiv är östra Mellansverige en förhållandevis liten och gles storstadsregion, vilket är ett grundläggande argument för regionförstoring och utvecklad samverkan. Det finns behov av förbättrad matchning mellan utbud och efterfrågan på kompetens som sträcker sig över länsgränserna. Den

globala konkurrensen ställer krav på regionens samlade förmåga att utveckla internationell konkurrenskraft och tillgänglighet och därigenom attrahera ledande och utvecklande funktioner, t ex huvudkontor. Samtidigt skapar den geografiskt växande regionen allt större krav på en storregional och miljömässigt hållbar infrastruktur med hänsyn till såväl stad som land.

Östra Mellansverige står för nära hälften av Sveriges befolkning, sysselsättning och BNP och genererar upp till två tredjedelar av tillväxten i landet. Samhällsutvecklingen talar entydigt för en fortsatt tillväxt, där regionen förväntas öka sin befolkning och sysselsättning med minst 1,4 miljoner invånare respektive minst 700 000 arbetstillfällen under perioden 2010–2050.<sup>1</sup> En så stor regional tillväxt ställer stora krav på koordinerade framtidsåtgärder, ofta på eller med hänsyn till den storregionala nivån. Redan idag är kapacitetsproblemen och trängseffekterna påtagliga inom regionens bostadsmarknad och transportsektor.

Skillnaderna i förutsättningar inom östra Mellan-

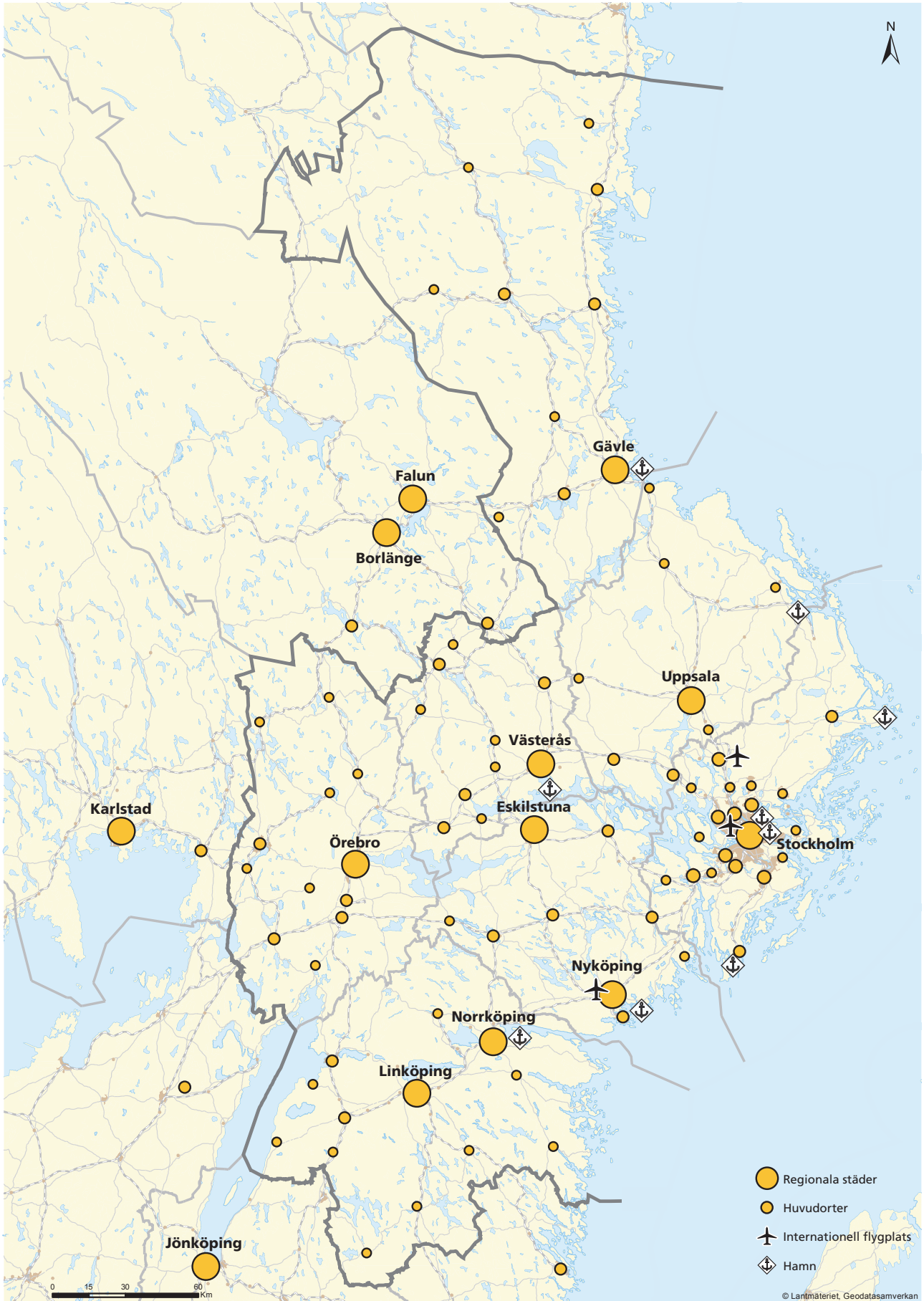
**Figur 1.** Stockholms län och ÖMS som andel av rikets befolkning, tillväxt och arbetstillfällen.<sup>2</sup> Källa: SCB



<sup>1</sup> Framskrivningarna kommer att uppdateras 2016 under samrådet.

<sup>2</sup> BNP-tillväxt beräknad i löpande priser.

**Figur 2.** Översiktskarta östra Mellansverige med kommunhuvudorter och orstsstruktur



Källa: Tillväxt- och regionplaneförvaltningen

sverige är dock betydande. Vid sidan av socioekonomiska skillnader inom regionen och mellan invånare tillkommer en avståndsfaktor, som gör att området idag endast delvis är en sammanlänkad bostads- och arbetsmarknad. Beslutade och planerade förbättringar av transporter och pendlingsmöjligheter kan här ge kraftigt ökad tillgänglighet och förbättrade villkor för människors och företags vardag.

Med hänsyn till de faktiska avstånden i östra Mellansverige och till klimatmålen behöver regionförstoringen ha en väl fungerande och utbyggd spårtrafik som grund och bygga på en planering för hög täthet i kollektivtrafiken nära lägen. Satsningar på regionala stadskärnor i Stockholms län och på de regionala nodstäderna i övriga län är uttryck för detta. Nära samverkan mellan närliggande nodstäder ger möjlighet till mer storstadsmässiga förutsättningar och kvaliteter på dessa platser. Övriga orter och omgivande landsbygd kan då i sin tur få närmare till storstadens utbud av kvalificerade arbeten och aktiviteter av olika slag.

### Behovet av storregional samverkan

Östra Mellansveriges territorium täcks idag in av sju regionala utvecklingsplaner/-strategier. I samtliga ingår, i varierande grad, resonemang och utblickar kring det egna planeringsområdets roll i ett storregionalt perspektiv. Detta gäller framför allt kommunikationerna samt kopplingarna mellan Stockholm och andra delar av ÖMS.

I några län i ÖMS har processer initierats i syfte att uppdatera eller förnya gällande regionala utvecklingsplaner/-strategier, i andra län kommer det arbetet att påbörjas inom något eller några år. Den storregionala samverkan gör det möjligt att koppla samman ÖMS, arbeta in och förtydliga de storregionala sambanden i varje läns egen planering. Fokus ligger som regel på de intraregionala transportlänkarna, strukturen av nodstäder samt de allt starkare funktionella banden dem emellan.

Att upprätthålla och förbättra såväl kapacitet och tillgänglighet som hållbarheten ställer krav på en effektiv samverkan mellan de offentliga organen. Länsgränserna får inte tillåtas hindra utvecklingen. Samsyn om mål och prioriteringar gör det lättare att nå resultat, såväl i det regionala arbetet som i samverkan med nationell nivå och EU. Den regionala utvecklingsplaneringen i länen i östra Mellansverige behöver därför samordnas, såväl vad gäller process som innehåll.

### De viktigaste utmaningarna

Östra Mellansverige står inför betydande utmaningar. Det gäller att bibehålla konkurrenskraft och utveckla global attraktivitet samt att möjliggöra fortsatt befolkningstillväxt, näringslivsutveckling och kunskapsdelning. Det är också angeläget att skapa förutsättningar för

god livsmiljö och hälsa, att öka tryggheten i en orolig värld samt öppna upp regionen för ökad inflyttning men minska segregation och exkludering. En stor och viktig utmaning är därtill att möjliggöra ökad rörlighet och ekonomisk tillväxt, men samtidigt minska regionens miljö- och klimatpåverkan.

En allt mer integrerad och expanderande storregion med avseende på befolkning och sysselsättning ställer stora krav på en utbyggd och väl fungerande teknisk infrastruktur. Inte minst på det transportnät som möjliggör den växande inomregionala arbetspendlingen. Den stora utmaningen handlar om att inom ramen för en hållbar utveckling bygga ut kapaciteten i takt med de växande resandevolymerna. Det gäller även att anpassa transportnätet till den storregionala bostads-, arbetsplats- och servicestrukturen, men också till kringliggande landsbygd.

Den fysiska och regionala utvecklingsplaneringen spelar här en central roll. Genom dess fokus på sektorövergripande rumsliga mönster och samband fångar man in ett av politikens viktigaste tillgängliga medel för att främja en positiv utveckling av regionen. Grunden för ett robust och hållbart samhällsbygge vilar på förmågan att skapa ett mönster för lokaliseringen av bostäder, arbetsplatser och övrig infrastruktur där balansen mellan mer koncentrerade och mer spridda bebyggelsestrukturer ger bästa möjliga utfall i förhållande till de storregionala förutsättningarna och behoven.

### Transportsystemets nyckelroll

Ett bärande element i en ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar storregional struktur är ett väl fungerande och resurseffektivt transportsystem – för människor såväl som för gods. Ett övergripande samarbete kring regionens framtida utveckling måste därför ske i nära samspel med de långsiktiga målen och ambitionerna för transportsektorn. Inom ramen för EBS-processen (EBS – En Bättre Sits) har fyra centrala mål formulerats för utvecklingen av transportsystemet, samtliga av stor betydelse för möjligheten att tillgodose de storregionala behoven av förbättrad tillgänglighet, kapacitet och integration.

De övergripande EBS-målen 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

Den grundläggande ambitionen för det storregionala samarbetet i östra Mellansverige är att skapa samsyn för en samordnad planering i östra Mellansverige (ÖMS), där de storregionala utgångspunkterna för de regionala utvecklingsprocesserna och annan rumslig planering är desamma för hela ÖMS. En grundläggande tanke är att ett utvecklat samarbete ska leda till bättre resultat och vara mer resurseffektivt än om varje län driver sina egna utvecklingsprocesser utan koordinering med övriga län och viktiga aktörer i storregionen.

En annan viktig ledstjärna i samarbetet är att dra nytta av Stockholms befolkningsmässiga, ekonomiska och politiska tyngd som motor i den framtida utvecklingen av regionen som helhet. Samtidigt är regionens heterogenitet, såväl vad gäller boendemiljöer som näringsmässig specialisering, en viktig drivkraft för synergier i en mer sammankopplad region. Den storregionala strukturen är även ett medel för spridning av utvecklingsmöjligheter till regionens mer glesbefolkade delar.

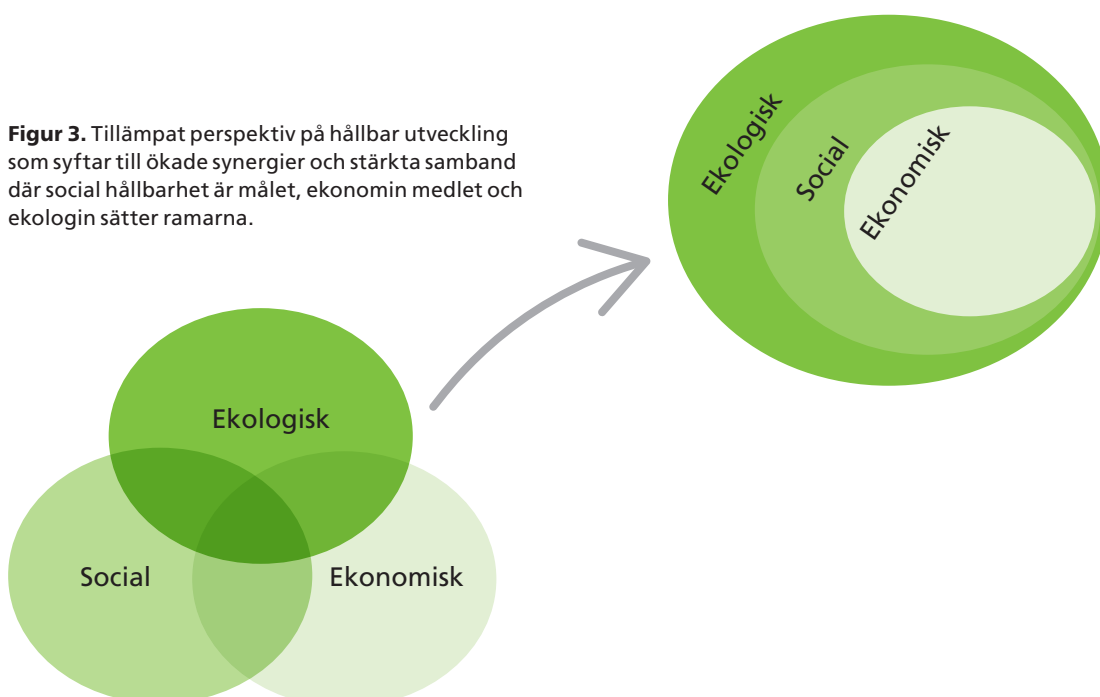
Det storregionala samarbetet omfattar EBS-målen, men har en något bredare inriktning som även berör annan typ av samverkan. Efter förankring av föreliggande dokument är det i sin tur en viktig utgångspunkt och ett stöd för det fortsatta arbetet inom EBS.

Det övergripande målet för det storregionala samarbetet och utvecklingen i östra Mellansverige kan sammanfattas på följande sätt:

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

ÖMS-samarbetet är därmed ett viktigt verktyg för att bidra till en positiv socioekonomisk utveckling i länen, där tillväxten och interaktionen inom östra Mellansverige ska förbättra invånarnas livsvillkor inom ramen för vad miljön och klimatet tillåter.

**Figur 3.** Tillämpat perspektiv på hållbar utveckling som syftar till ökade synergier och stärkta samband där social hållbarhet är målet, ekonomin medlet och ekologin sätter ramarna.





## Rumsliga storregionala strukturer för stärkt sammankoppling

Den rumsliga strukturen är en central fråga i det storregionala utvecklingsarbetet. Investeringar i form av ny bebyggelse och infrastruktur har en avgörande inverkan på möjligheterna att nå en hållbar, funktionell sammankoppling och regionförstoring inom östra Mellansverige.

Det finns dock mer än ett sätt att nå det övergripande målet för det storregionala samarbetet avseende integration av arbetsmarknad, bostadsmarknad, utbildningssystem etc. Syftet med detta avsnitt är att väcka diskussion kring viktiga frågor kopplat till utvecklingen av den rumsliga strukturen – hur man kan agera och underlätta för en önskvärd utveckling att komma till stånd. Av det skälet förs två alternativa utvecklingsvägar fram som grund för diskussionen, alternativ A och alternativ B. Det handlar ingalunda om vägval. Syftet är att utifrån diskussionens utfall forma en storregional rumslig strukturbild, som kan innehålla element från båda alternativen. Den gemensamma inriktningen för den rumsliga storregionala strukturen för 2050 fastställs efter samrådet.

### Generella utgångspunkter

Så långa tidsperspektiv som 2050 är alltid förenade med stora osäkerheter vad gäller utvecklingen av befolkning, ekonomi och teknik. Hur många vi är och vilka resurser vi förfogar över är samtidigt helt avgörande för vad vi kan uppnå. Av det skälet behöver vi laborera med olika antaganden kring den framtida utvecklingen.

För den framtida befolknings- och sysselsättningsökningen inom östra Mellansverige har en fortsatt hög tillväxt identifierats som en relevant utgångspunkt.<sup>3</sup> Detta innebär att storregionen behöver utveckla beredskap för minst 1,4 miljoner fler invånare och minst 700 000 fler arbetstillfällen i perspektivet 2010-2050. Under samrådsskedet kommer framskrivningarna

därför behöva uppdateras, med stöd bl. a. i Långtidsutredningen 2015 och SCB:s senaste befolkningsprognos. Vägvalen tar vara på den omfattande kunskap och erfarenhet som finns gällande betydelsen av täthet och tillgänglighet i skapandet av resurseffektiva och tillväxtfrämjande strukturer i ett allt mer tjänstebetonat och urbant samhälle. Vägvalen utgår därför från en grundlogik som bygger på täthet, tillgänglighet, flerkärnighet och spårburen kollektivtrafik. Arbetet har även samordnats med En Bättre Sits-processen och den inriktning för den storregionala kollektivtrafik som skisseras för östra Mellansverige med sikte på 2030 samt med indikation för utvecklingen fram till 2050.

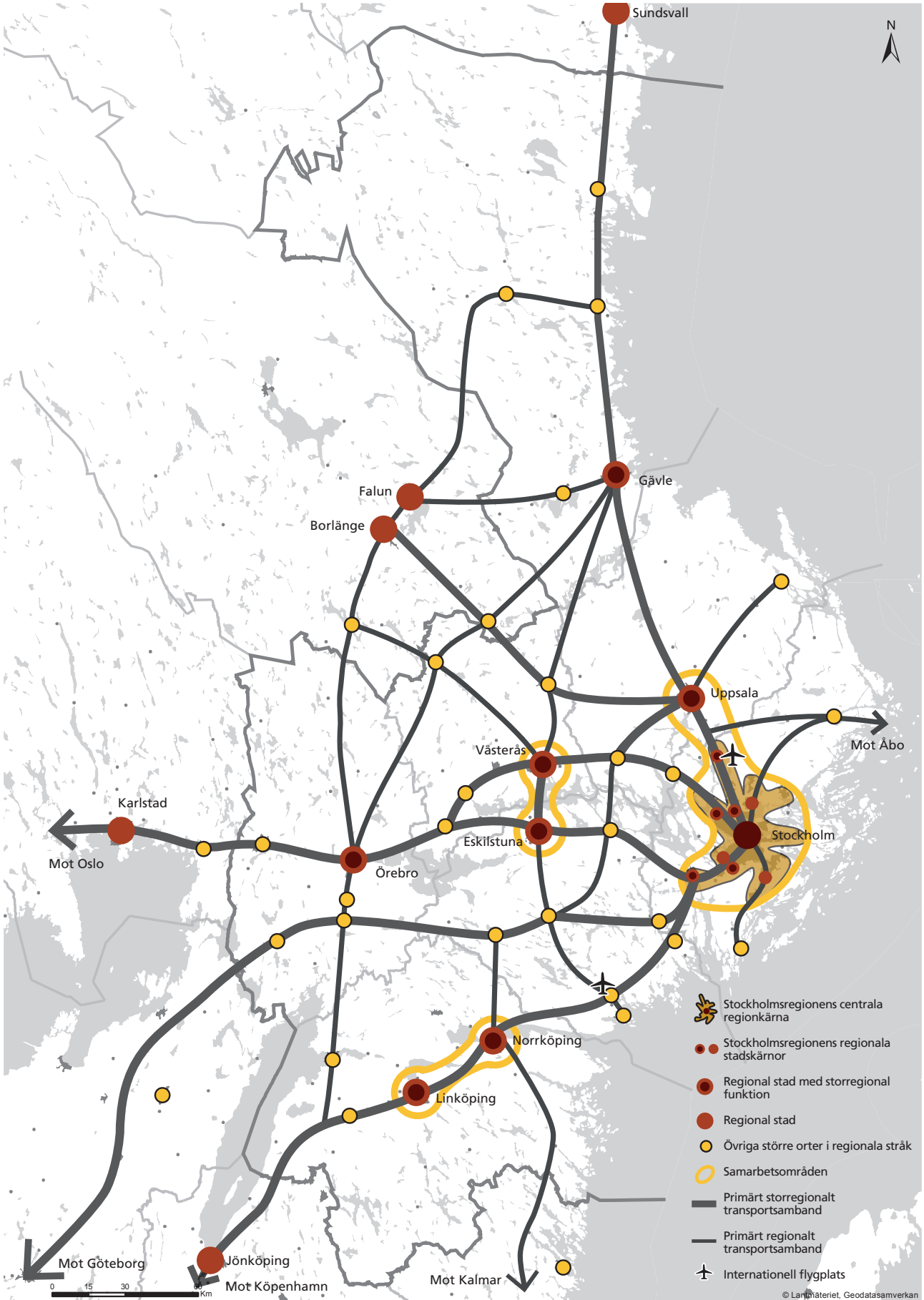
Utgående från en inledande analys, baserade på samma trafiknät men olika fördelning av tillväxten, har grunden för vägvalen ringats in. Analyserna visar att det finns anledning att diskutera olika grad av koncentration till de storregionala noderna samt deras sammankoppling; i rumsligt koncentrerade strukturer kan det uppstå effektivitetsvinster i kombination med regionförstoring. Det förutsätter strukturer som gynnar ett effektivt utnyttjande av såväl marken som arbetskraften, ett minskat vägtrafikarbete, förutsättningar för gång och cykel och underlag för service och kollektivtrafik.

En av huvudprinciperna för strukturerna har varit att bättre integrera de storregionala marknaderna. Det bästa sättet att göra detta, oaktat andra bevekelsegrunder, är att verka för en koncentrerad, tät och sammanhållen bebyggelse i de bästa kollektivtrafiklägena i. På detta sätt maximeras också nyttan av kostsamma trafikinvesteringar.

Bebyggelseutvecklingen och ambitionen för den storregionala kollektivtrafiken har därmed identifierats som viktiga vägvalsfaktorer för den framtida utvecklingen inom östra Mellansverige. Det finns goda skäl till att analysera olika ambitionsnivåer för den

3 2010 är det basår vi har räknat med i detta dokument, i det slutliga dokumentet kommer basåret att vara 2015.

**Figur 4.** Storregional rumslig strukturbild för ÖMS med fokus på ortsstruktur och storregionala samband.



Källa: Tillväxt- och regionplaneförvaltningen



framtida trafikeringen och till det koppla olika grad av rumslig koncentration av tillkommande befolkning och sysselsättning och därmed ny bebyggelse med varierade och attraktiva boendemiljöer.

Detta innebär att vi i det ena alternativet, A, tänker oss en utveckling av det storregionala trafiknätet där vi fullföljer påbörjade projekt som Ostlänken, stärker bankapacitet på Ostkustbanan och Mäljarbanan och utvecklar trafiken mot Stockholm. I enlighet med den inriktning för den storregionala kollektivtrafiken som EBS skisserat med sikte på 2030. I alternativ B utvecklar vi även tågtrafiken mot Värmland och Oslo (Nobelbanan), kopplar samman Mäljarbanan och Ostkustbanan (Aroslänken) samt stärker andra tvärgående kopplingar i storregionen, såsom mellan Västerås och Eskilstuna och vidare ner mot Nyköping/Skavsta. I enlighet med den idémässiga inriktning som EBS skisserat med sikte på 2050.

Nära kopplat till detta antas befolkning och sysselsättning, och därmed bebyggelse, i högre grad koncentreras till de storregionala noderna i B än i A. Båda alternativen utgår från en fortsatt urbanisering och tillgänglighetsdriven koncentration av befolkning,

sysselsättning och bebyggelse. Men, utvecklingen blir mer uttalad i alternativ B till följd av större förbättringar i den storregionala kollektivtrafiken, vilket stärker de storregionala noderna.

### Bebyggelseutveckling och trafiksystem

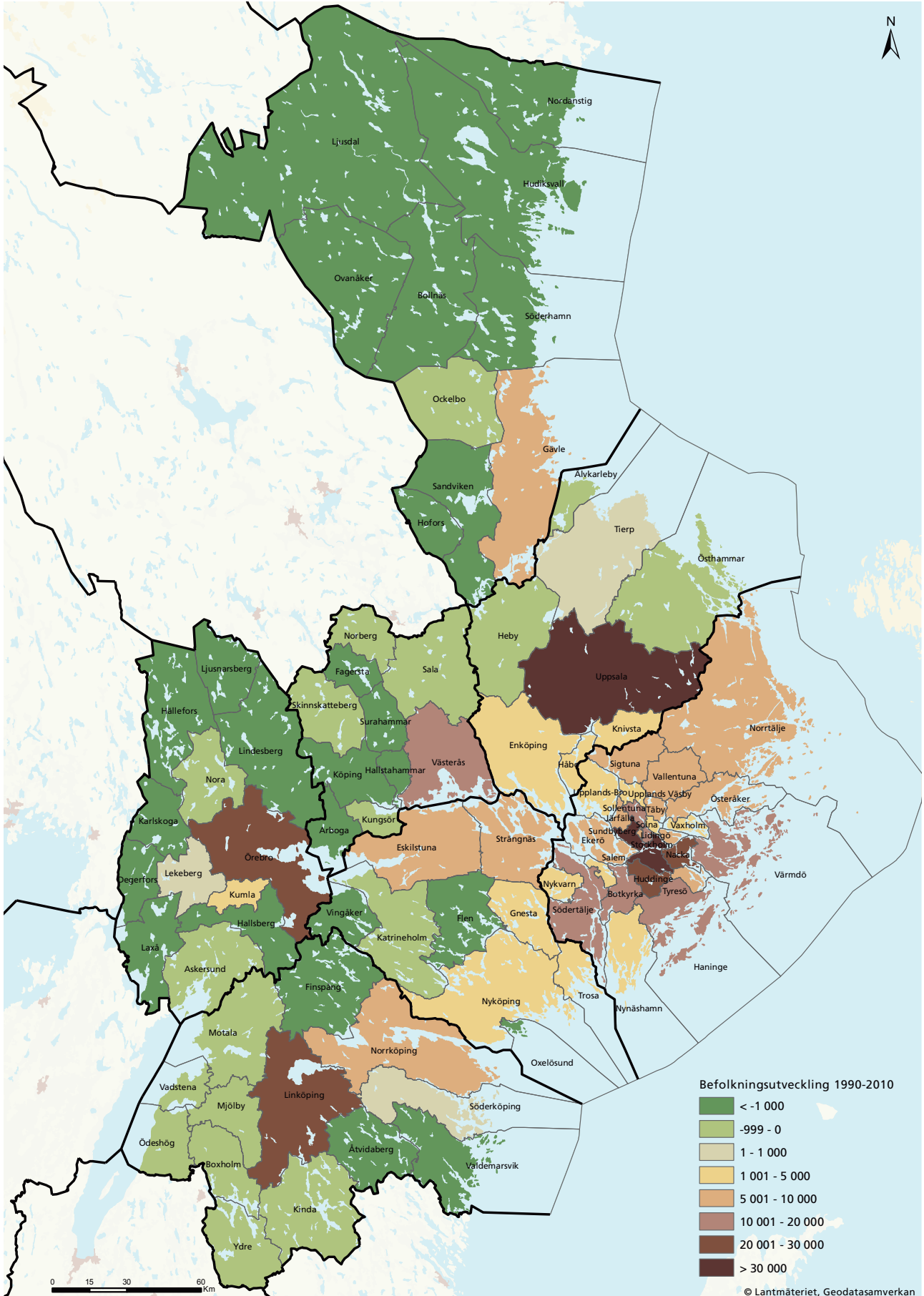
Båda alternativen innebär en ökad koncentration av befolkning, sysselsättning och bebyggelseutveckling till de större städerna i östra Mellansverige, men mer i alternativ B än i alternativ A. I alternativ A finns en större spridning av framför allt befolkning men även sysselsättning till fler kommuner och orter. I alternativ B förstärks den trend som varit 1990 – 2010, med en koncentration till de större städerna/kommunerna.

Alternativ B är i detta avseende mer marknadsdriven, medan alternativ A är mer planeringsdriven och kan vara svårare att genomföra i förhållande till investeringsvilja bland marknadsaktörer. Samtidigt förutsätter alternativ B en högre investeringsnivå i bebyggelsen, p.g.a. en större koncentration av utvecklingen till områden med höga fastighetspriser. Alternativ B kostar således mer att bygga medan alternativ A kan vara svårare att få byggd.

**Tabell 2** Alternativa utvecklingsvägar för den rumsliga strukturen

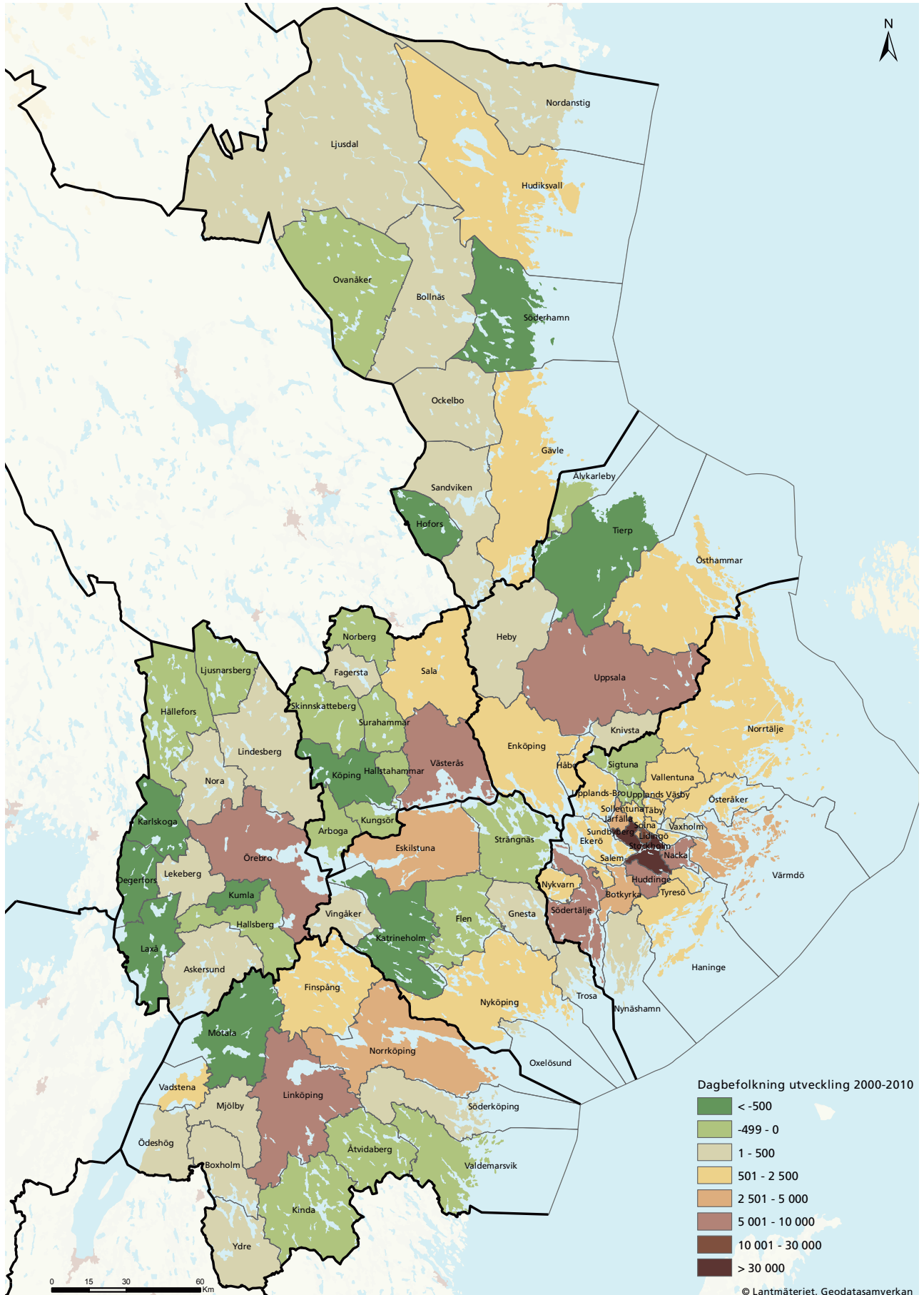
Alternativ	A	B
<b>Trafiknät</b>	Fullföljer påbörjade projekt som Ostlänken, stärker bankapacitet på Ostkustbanan och Mäljarbanan och utvecklar trafiken mot Stockholm.  Snabba tåg mot Malmö/ Köpenhamn	Som A men utvecklar även tågtrafiken mot Värmland och Oslo (Nobelbanan), kopplar samman Mäljarbanan och Ostkustbanan (Aroslänken) samt stärker andra tvärgående kopplingarna i storregionen, såsom mellan Västerås och Eskilstuna och vidare ner mot Nyköping/Skavsta.  Snabba tåg både mot Malmö/ Köpenhamn och mot Oslo.
<b>Tillväxtvolym</b>	Samma grundantagande: 741 000 fler invånare och 362 000 fler arbetstillfällen i perspektivet 2010-2030 samt 637 000 resp. 345 000 fler invånare och arbetstillfällen i perspektivet 2030-2050.	
<b>Fördelning av befolkning och sysselsättning</b>	Visst fokus på storregionala noder och en högre täthet, men en större spridning än i B.	Starkt fokus på storregionala noder, dvs. ökad koncentration av befolkning, sysselsättning och bebyggelse. Högre täthet än i A.

**Figur 5a.** Utveckling av befolkning och sysselsättning per kommun, 1990–2010



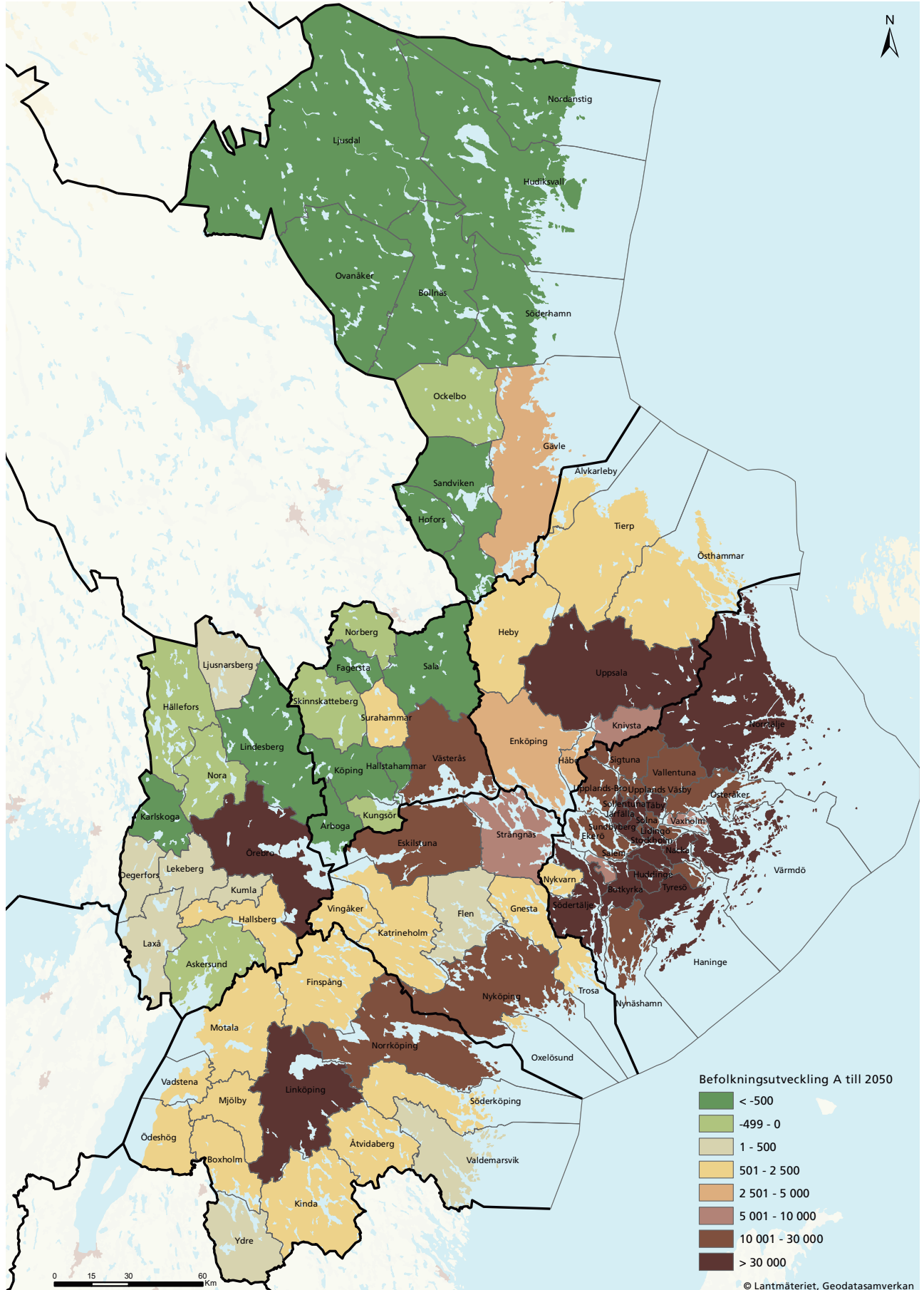
Källa: Tillväxt- och regionplaneförvaltningen

Figur 5b. Dagbefolkning (sysselsatta) utveckling 2000–2010



Källa: Tillväxt- och regionplaneförvaltningen

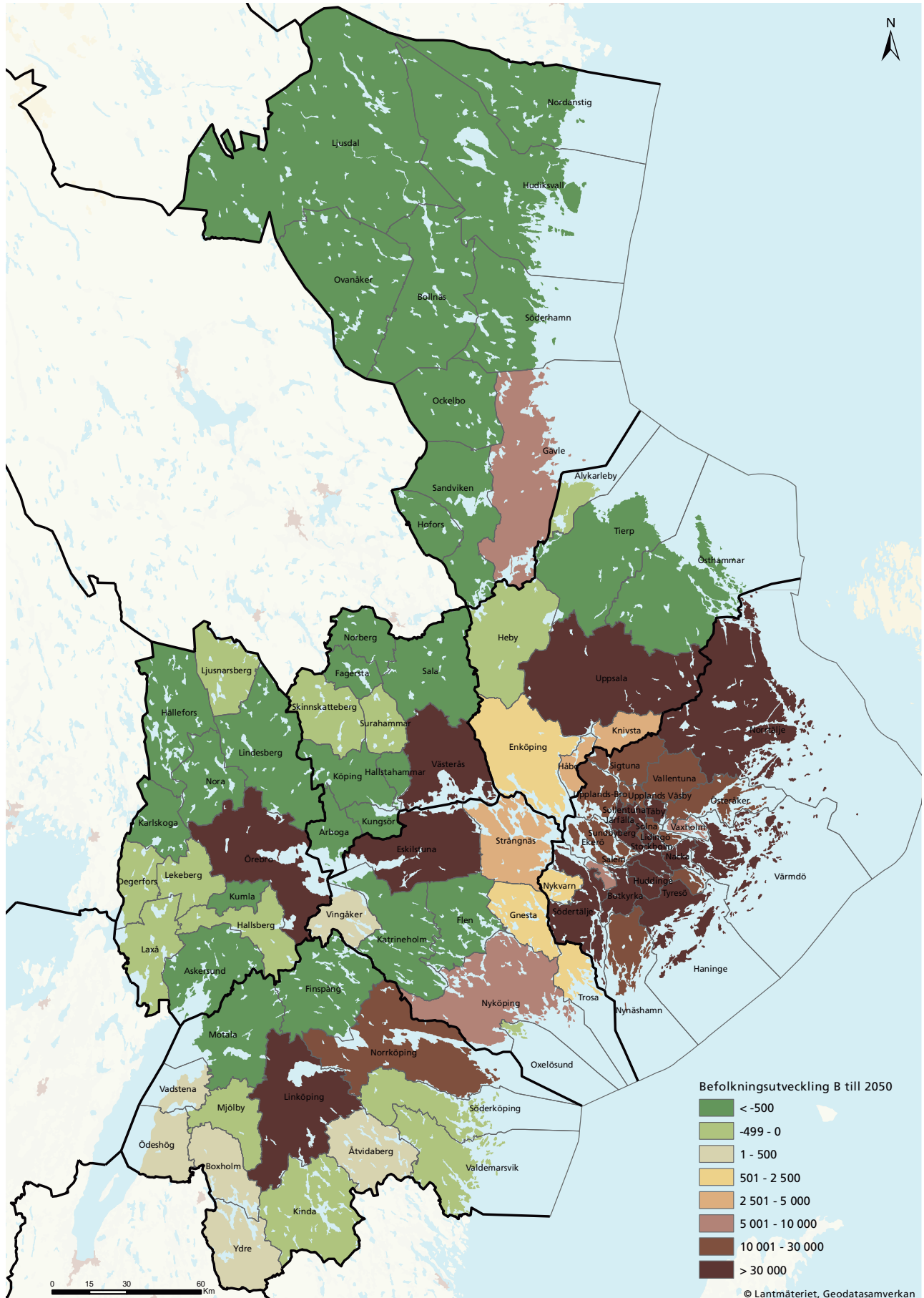
Figur 5c. Befolkningsutveckling alternativ A till 2050



Källa: Tillväxt- och regionplaneförvaltningen



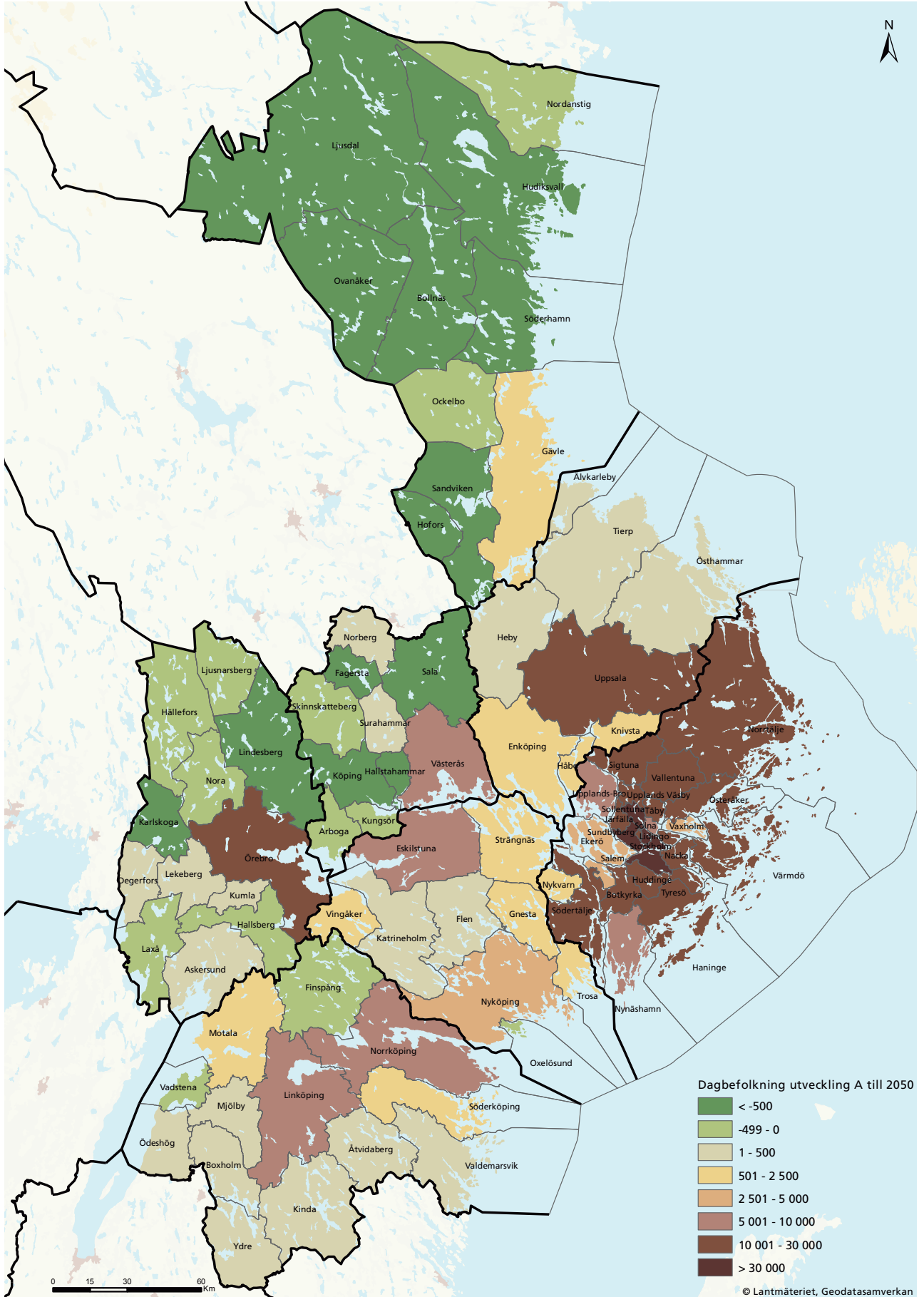
Figur 5d. Befolkningsutveckling alternativ B till 2050



Källa: Tillväxt- och regionplanförvaltningen

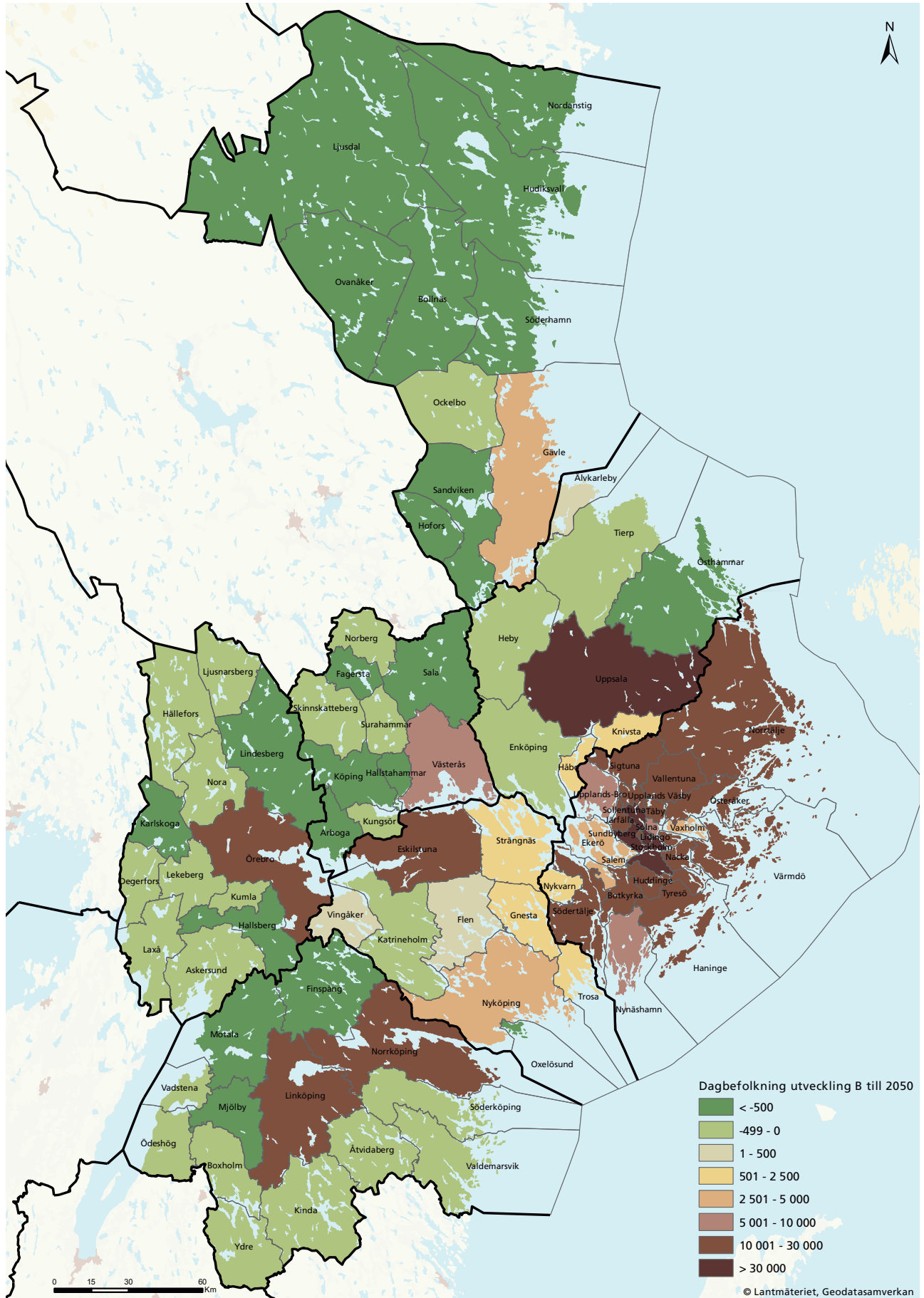
© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Figur 5e. Dagbefolkning (sysselsatta) alternativ A till 2050



Källa: Tillväxt- och regionplaneövervakningen

Figur 5f. Dagbefolkning (sysselsatta) alternativ B till 2050



Källa: Tillväxt- och regionplaneförvaltningen

En större del av territoriet i östra Mellansverige inkluderas i den positiva befolknings- och sysselsättningsutvecklingen i alternativ A än i alternativ B, vilket kan uppfattas som paradoxalt med tanke på den större infrastrukturutbyggnaden i alternativ B. Men, precis som erfarenheten varit de senaste decennierna går ökad tillgänglighet och täthet ofta hand i hand. Så länge marktillgången är god i centrala lägen är spridningsmekanismerna till kringliggande områden begränsade. Förvisso kan lokala attraktivitetsfaktorer innebära avsteg från denna princip, men i allmänhet dominerar de krafter som driver urbaniseringen.

Båda alternativen är rumsligt effektiva och stärker förutsättningar till kollektivtrafikresande såväl inom som mellan länen. Alternativ B har dock en högre andel av tillkommande befolkning och bebyggelse i de kollektivtrafiksynpunkt bästa lägena, 87 procent jämfört med 69 procent i alternativ A. Alternativ B ger därmed

bättre möjligheter att dra nytta av investeringar i och utveckling av den storregionala kollektivtrafiken.

Till följd av en fortsatt utveckling av den storregionala kollektivtrafiken efter 2030 i alternativ B uppnås även större restidsförbättringar än i alternativ A i perspektivet 2050, i genomsnitt 41 respektive 25 procent förbättring av restider (tabell 3). Fram till 2030 är alternativen däremot likvärdiga då de omfattar samma infrastrukturutveckling i det tidsperspektivet.

Ur regionförstoringssynpunkt, framför allt till den del det sker med kollektivtrafik, kan alternativ B förväntas ge bättre förutsättningar än alternativ A. Andelen boende i östra Mellansverige inom 30 minuters restid (inkl. gång-, åk- och bytestid) med kollektivtrafik till storregional nod ökar från dagens 48 till 56 procent i alternativ A och till 61 procent i alternativ B till år 2050. I samtliga län, utom Gävleborg, når minst halva befolkningen en storregional nod inom 30 minuters

**Tabell 3.** Procentuella restidsförbättringar i alternativ A resp. alternativ B jämfört nuläge (se tabell 2 för översiktliga skillnader i trafiknät mellan alternativen).

Prioriterade relationer vågrät=egen lodrat=andras	Stockholm	Arlanda	Uppsala	Gävle	Västerås	Örebro	Eskilstuna	Nyköping	Skavsta	Norrköping	Linköping
Stockholm		45/55	30/50	25/40	10/35	20/50	5/25	25/40	40/55	30/45	35/55
Uppsala	35/55	40/50		25/40	0/40	5/40	20/45	30/40	40/55	30/55	35/55
Gävle	25/40	35/45	25/40		10/40	15/30	15/35	25/40	35/50	30/45	35/50
Västerås	10/35	15/45	0/40	10/40		25/40	0/40	20/35	40/45	25/35	30/45
Örebro	10/40	10/40	5/30	15/30	5/25		25/40	5/20	20/30	0/10	20/35
Eskilstuna	0/25	15/45	15/40	20/40	25/40	40/50		10/20	35/40	25/35	35/45
Nyköping	15/30	25/45	20/45	30/40	20/25	20/30	10/15		40/40	25/40	35/45
Norrköping	30/55	35/55	30/55	35/50	30/40	0/0	30/40	30/45	60/65		55/65
Linköping	30/55	35/55	30/55	35/50	30/45	35/45	30/45	30/45	50/60	15/45	
Sundsvall	35/45	35/50	35/45	30/40	25/45	20/35	30/45	30/40	30/45	30/45	30/45
Falun/Borlänge	40/50	40/55	40/50	40/50	20/45	30/40	20/30	35/50	40/50	20/35	20/35
Karlstad	0/40	0/40	10/45	20/40	5/50	10/55	25/55	15/25	20/30	0/0	10/30
Jönköping <sup>4</sup>	20/30	20/35	20/35	25/35	10/30	15/35	15/45	10/15	20/25	0/0	0/0

4 Götalandsbanan ingår inte i beräkningsunderlaget, därav oförändrad restid till och från Jönköping i förhållande till Norrköping och Linköping.



restid med kollektivtrafik år 2050 oavsett alternativ. Att snabba fjärrtåg utvecklas i högre grad i alternativ B än i alternativ A innebär även att alternativ B i större utsträckning stöder en överflyttning av långväga resande från bil och flyg till tåg.

Även tillgängligheten med kollektivtrafik till internationella flygförbindelser, via Arlanda eller Skavsta, ökar mer i alternativ B än i alternativ A – från dagens 43 procent till 69 respektive 62 procent av befolkning och arbetsplatser inom en timmes restid år 2050. Effekten uppnås främst genom länen Stockholm, Uppsala och Östergötland, medan kollektivtrafiktillgängligheten förblir väsentligt lägre och klart under målnivån i övriga län, framför allt i Örebro och Västmanland.

Tillgängligheten med bil är däremot i princip densamma i båda alternativen och vid sidan av de storregionala noderna generellt fortsatt väsentligt högre än med kollektivtrafik. Endast i de största städerna är tillgängligheten med kollektivtrafik jämförbar med bilen, som kvarstår som det huvudsakliga färdmedlet för motoriserade resor, i synnerhet utanför Stockholm – Uppsala.

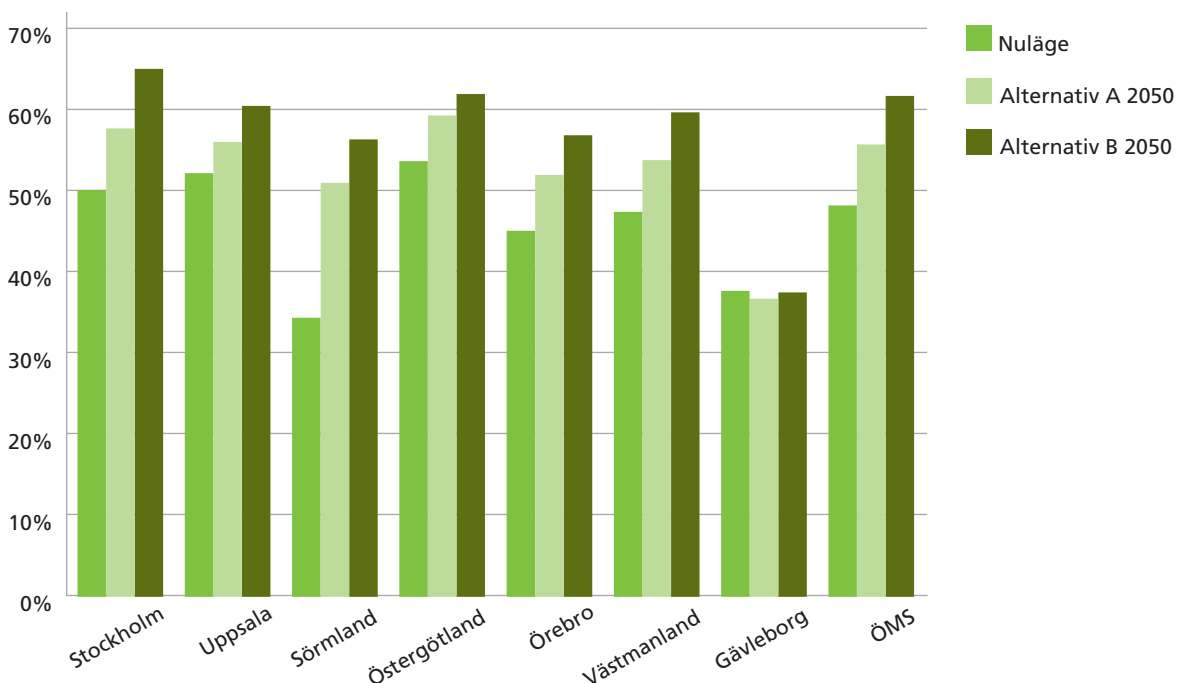
Trots ovanstående skillnader i tillgänglighet med kollektivtrafik mellan alternativ A och alternativ B visar genomförda strukturanalyser på marginella skillnader vad gäller framtida arbetsmarknadsregioner i östra Mellansverige, även om styrkan i sambanden

inom pendlingsregionerna blir större i alternativ B än i alternativ A. Det blir klart färre och större arbetsmarknadsregioner i båda fallen jämfört nuläget, men främst drivet av förbättringarna i den storregionala kollektivtrafiken före 2030. De ytterligare förbättringarna efter 2030 samt den högre graden av koncentration till de storregionala noderna i alternativ B får däremot inte samma genomslag på regionförstoringen (figur 7, sid 16). Att bilen står för en majoritet av resorna över länsgräns bidrar också till detta.

Antalet kollektivtrafikresor över länsgräns beräknas minst dubbleras till 2050 och ökar ett tiotal procentenheter mer i alternativ B än i alternativ A jämfört nuläget. I enlighet med detta beräknas även en något högre total kollektivtrafikandel i alternativ B än i alternativ A, d.v.s. inberäknat resorna inom länen som står för ca 95 procent av alla resor. Men, skillnaden uppgår då till bara några få procentenheter (figur 8, sid 17). Detsamma gäller gång- och cykelandelen som också blir något högre i alternativ B än i alternativ A, men skillnaden framstår som marginell, dvs. den högre tätheten får begränsat genomslag i alternativ B.

Vad gäller godstrafiken antas ingen skillnad mellan alternativen. Förutom logistiknoder i trafik- och befolkningsmässigt goda lägen är en överföring av gods från väg till järnväg och sjöfart en nödvändighet i både alternativ A och alternativ B. Något som i båda fallen underlättas av kapacitetsförstärkningarna i järnvägsnätet.

**Figur 6.** Andel av befolkningen som når närmaste storregionala nod inom 30 minuter med kollektivtrafik



## Ekonomins och teknikutvecklingens betydelse

Om man lägger till en halverad kollektivtrafiktaxa i bilen uppnås en väsentligt ökad regionförstoring utöver den som uppnås genom restidsförbättringar enligt ovan. Med halverad kollektivtrafiktaxa fördubblas antalet kollektivtrafikresor över länsgräns ytterligare en gång, dvs. fyrdubblas jämfört nuläge. Denna effekt är dock inte alternativskiljande, utan en åtgärd man kan vidta i både alternativ A och alternativ B. Det är emellertid en viktig slutsats att taxeåtgärder är ett kraftfullt verktyg för att vidga de storregionala arbetsmarknaderna. Höga priser tenderar att exkludera stora målgrupper från regionförstoringens möjligheter

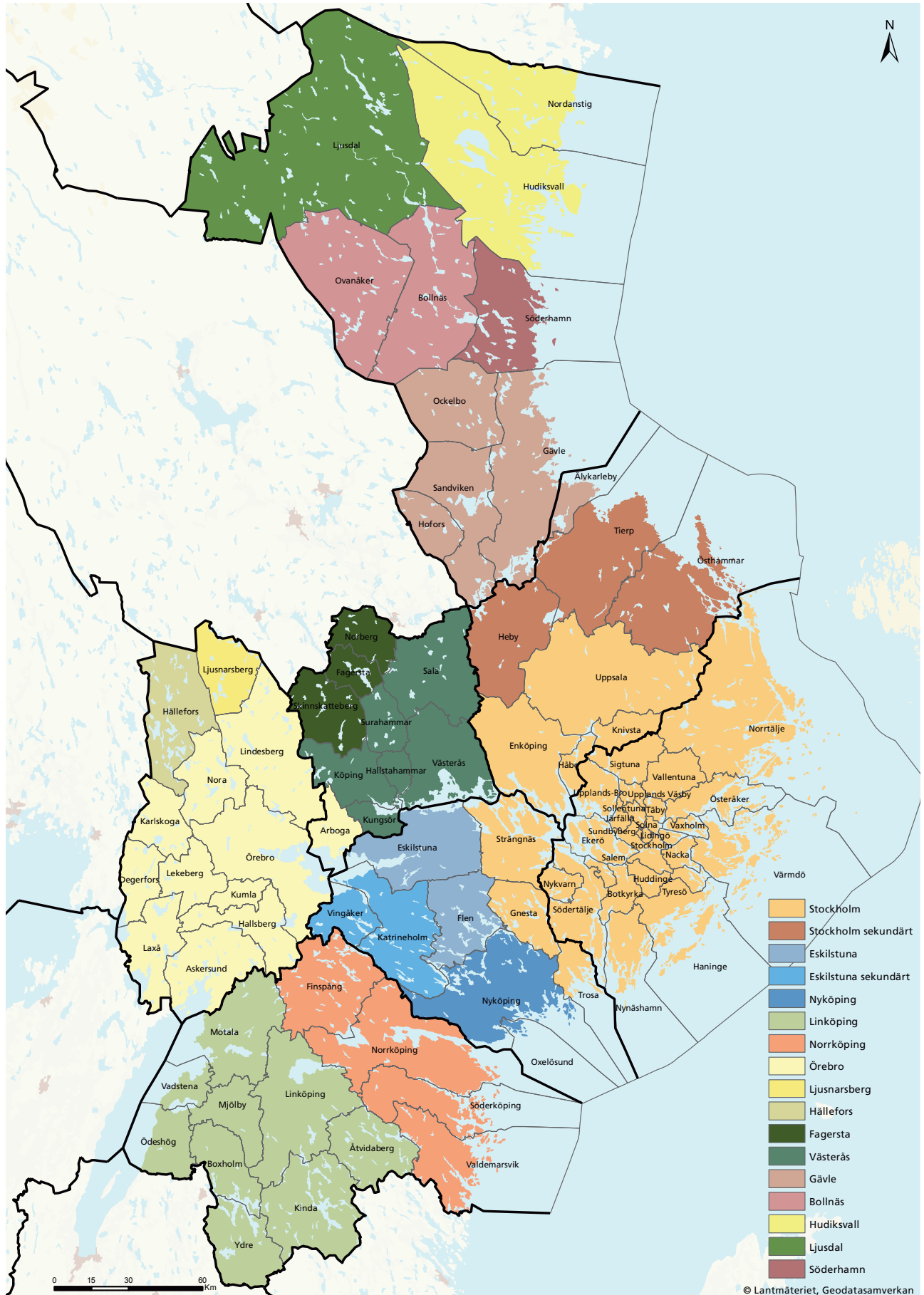
Samtidigt innebär en halverad kollektivtrafiktaxa så mycket högre resandevolymer att trängseln skulle bli omfattande och svårt för systemet att hantera. Därtill skulle avgiftstappet sannolikt behöva kompenseras genom en tämligen omfattande subventionering av trafiken. Dessutom har halverad kollektivtrafiktaxa sannolikt effekt på resandet bara om man har en kollektivtrafik som är konkurrenskraftig mot bilen. Det är tveksamt att en halverad kollektivtrafiktaxa genererar ett ökat resande om restidskvoten är svag och turutbudet dåligt.

### Hur kommer det sig att Norrköping och Linköping är två LA-regioner även 2050?

Figur 7 visar beräknade modellresultat enligt gängse kriterier för Lokala Arbetsmarknadsregioner (LA-regioner)\*. För att en kommun ska betraktas som lokalt centra måste minst 80% 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. Både Linköping och Norrköping klassificeras som lokala centra, till vilka andra kommuner knyts. Detta förklarar den uteblivna arbetsmarknadsintegrationen av Linköping – Norrköping. Interaktionen mellan Linköping – Norrköping förblir dock omfattande i ett 2050-perspektiv. LA-tillhörigheten enligt modellframskrivningarna (figur 7b och 7c) visar alltså mer en gränsdragningsfråga givet de kriterier som ligger till grund för beräkningen, vilket inte bör övertolkas.

\*Se SCB, Lokala arbetsmarknadsregioner – egenskaper, utveckling och funktion

Figur 7a. LA-regioner i östra Mellansverige

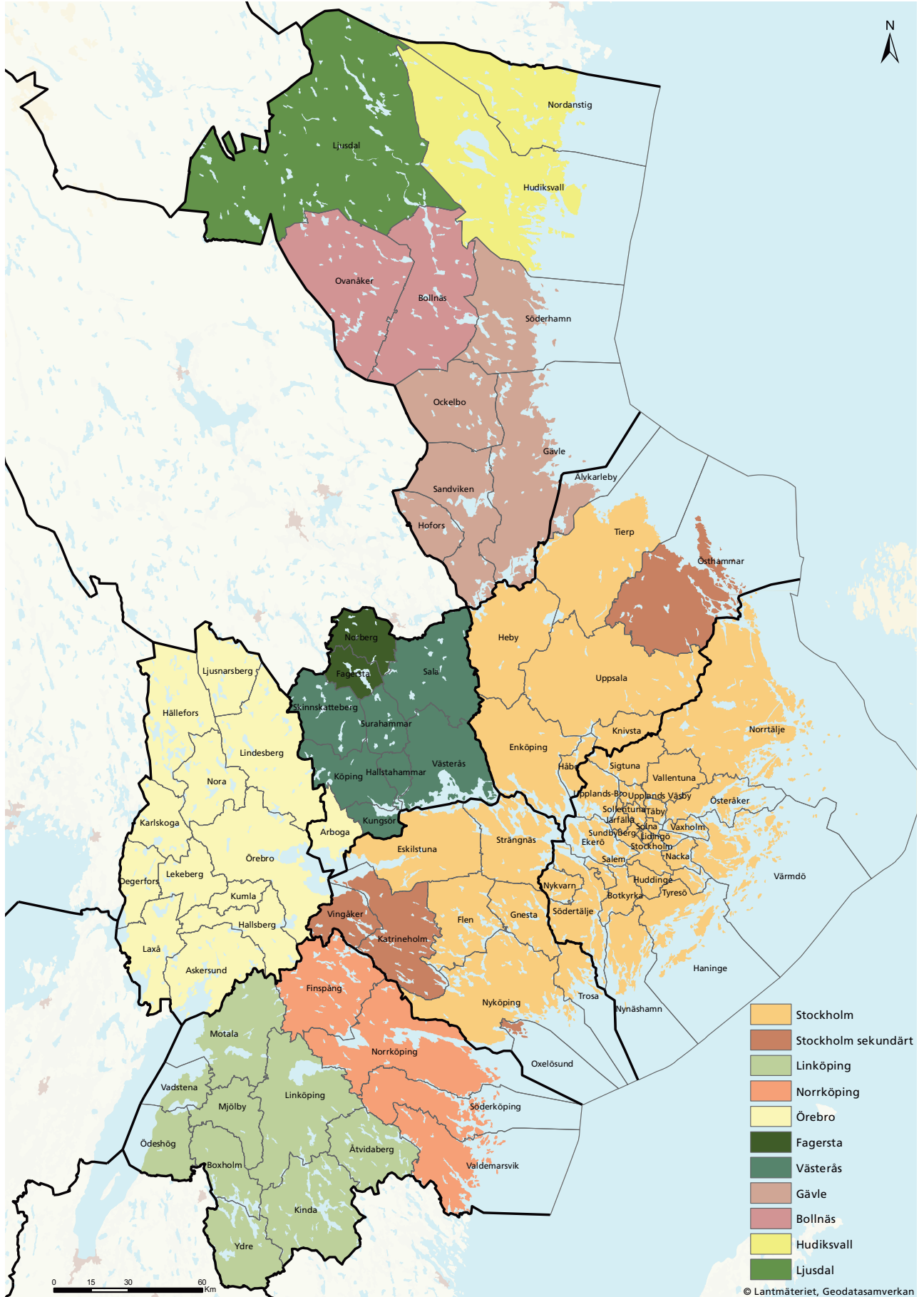


Källa: Tillväxt- och regionplaneförvaltningen

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

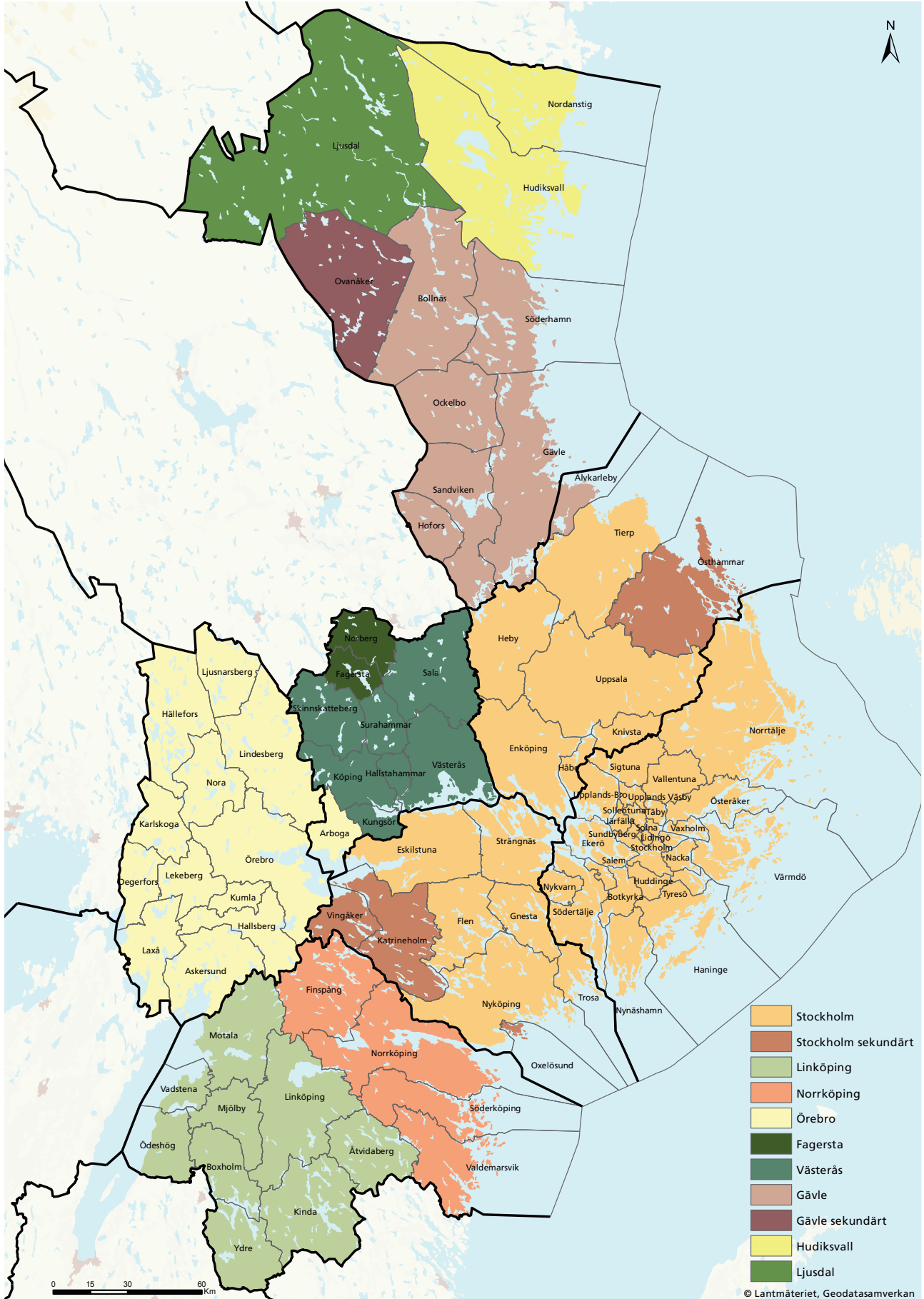
**Figur 7b** Modellberäknade framtida arbetsmarknadsregioner (LA-regioner)<sup>5</sup> i alternativ A och alternativ B jämfört nuläge.

Alternativ A 2050



5 Ska inte förväxlas med Tillväxtanalys FA-regioner. För mer information, se: <http://www.tillvaxtanalys.se/omtillvaxtanalys/projekt-och-uppdrag/regional-analys-och-uppfoljning/funktionella-analysregioner.html>

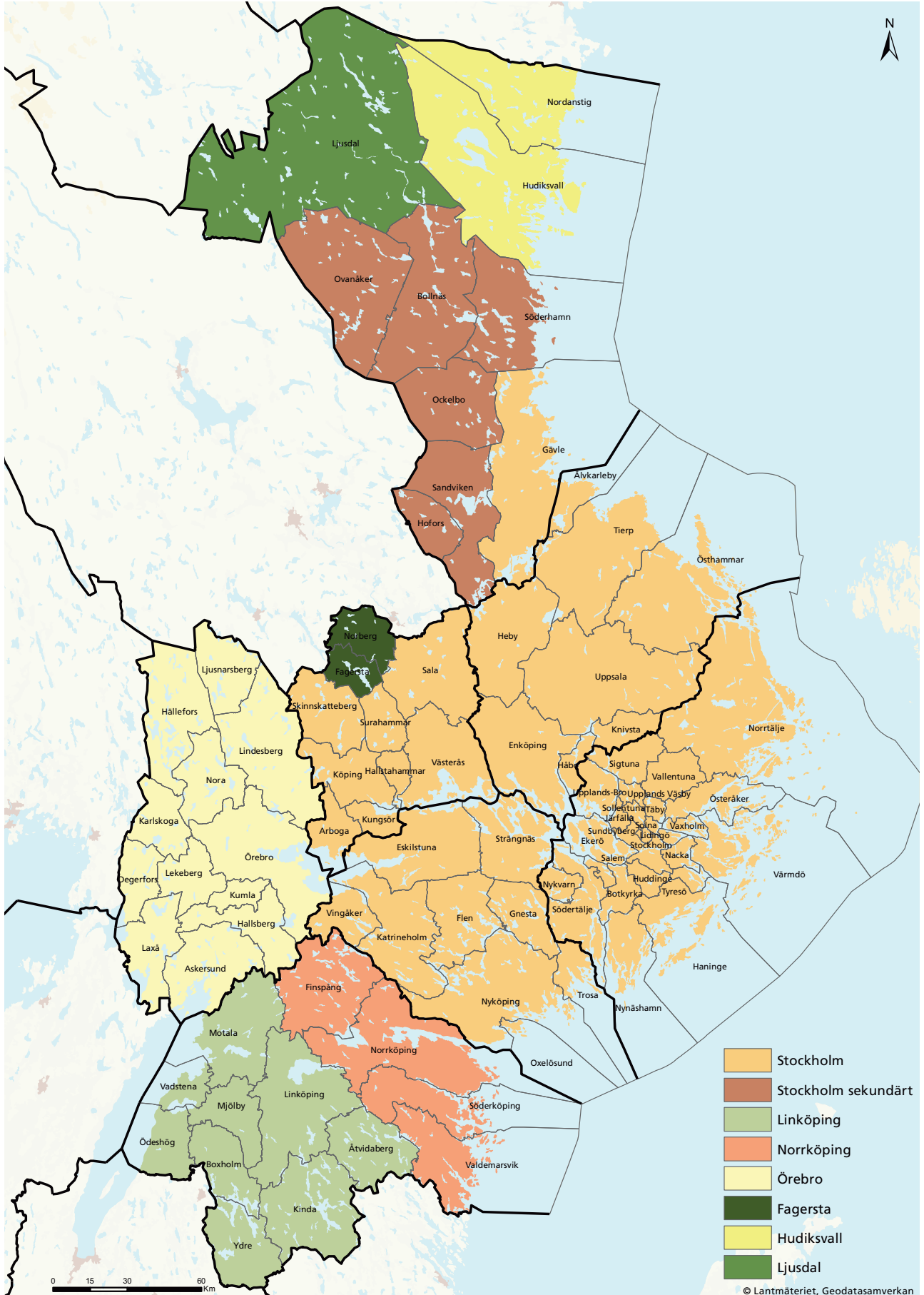
Alternativ B 2050



Källa: Tillväxt- och regionplaneövervakningen



**Figur 7c** Modellberäknade framtida arbetsmarknadsregioner  
Alternativ B 2050 + halverad kollektivtrafiktaxa.



Källa: Tillväxt- och regionplaneförvaltningen

Färdmedelsvalen, i synnerhet valet mellan bil eller kollektivtrafik, påverkas även av huruvida teknikutvecklingen förmår lösa problemen med biltrafiken, framför allt vad gäller utsläpp av växthusgaser. Det är idag svårt att se att enkom teknikutvecklingen ska lösa den utmaningen. För att klara klimatmålen krävs därför att de fossila bränslena fasas ut, och styrmedel, såsom trängselskatter, parkeringsavgifter etc., användas i ökad omfattning. I kombination med osäkerhet om tillräcklig tillgång på fossilfria bränslen, kommer det sammantaget innebära snabbare kostnadsutveckling för biltrafik relativt alternativa färd sätt. Effekten skulle därför kunna bli ett väsentligt lägre bilinnehav och bilåkande.

Alternativ B ger här bättre möjligheter att i ett sådant scenario bibehålla rörlighet genom överflyttning av trafik till tåg. Kollektivtrafikandel av motoriserade resor beräknas då närma sig 35 procent för ÖMS-regionen som helhet år 2050. Alternativ A beräknas nå som mest ca 31 procent kollektivtrafikandel, dvs. något högre än dagens 27 procent. Trängseln blir dock hög på alla banor in mot Stockholm och risken är stor att kapaciteten enligt alternativ A inte klarar av efterfrågan 2050. Trafikeringen enligt alternativ B har

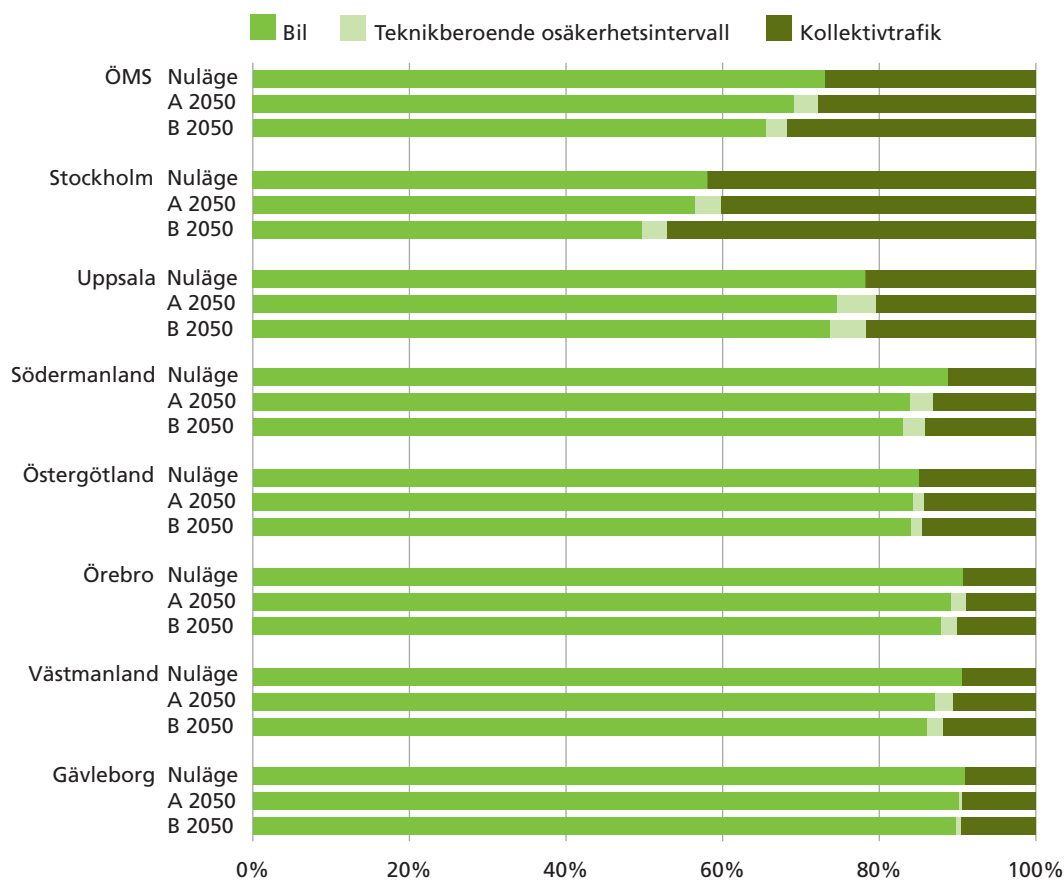
bättre förutsättningar klara den långsiktiga efterfrågan, men kan även den slå i taket vid större överföring av resande från bil till tåg.

### Miljö och klimatpåverkan

Sett till energiförbrukning och utsläpp av växthusgaser per invånare är tätbefolkade städer vanligtvis effektiva. Det spelar mindre roll om tätheten är 4 000 invånare per kvadratkilometer eller 30 000. Det är när man går klart under 4 000 invånare per kvadratkilometer som energiförbrukningen per invånare tenderar att öka.

Stockholms centrala regionkärna ligger på ca 4 500 invånare per kvadratkilometer och har jämförbar energikonsumtion per capita som Hongkong med 30 000 och låga direkta utsläpp av växthusgaser, såväl vid nationell som vid internationell jämförelse. Amerikanska städer som Los Angeles och Houston är mindre än hälften så tätbefolkade som Stockholm och förbrukar 5 – 7 gånger mer energi per invånare, trots ett varmare klimat. Att 70 procent av alla persontransporter i New York och Berlin görs med kollektivtrafik, cykel eller till fots är exempel på motsatsen, dvs. hur täthet ger förutsättningar för energi- och utsläppseffektivitet.

**Figur 8.** Färdmedelsandel av motoriserade resor. Det teknikberoende osäkerhetsintervallet representerar den potentiella ökning av kollektivtrafikandelen som ges av en privatbilism begränsad av tillgången på fossilfria bränslen.



En högre grad av koncentration av tillkommande befolkning och sysselsättning till de större städerna, vilket sker mer i alternativ B än i alternativ A, kan på god grund antas ha gynnsamma effekter på den totala energi- och utsläppseffektiviteten. Teknikutvecklingen kan dock bidra till att minska skillnaden. Även om befolkningstätheten i kommunerna i östra Mellansverige generellt ligger under 100 invånare per kvadratkilometer uppgår den i de storregionala noderna till mellan 2 000 – 3 000. I de storregionala noderna har fler möjlighet att välja kollektivtrafik och/eller gå/cykla, förutsättningarna för effektiva försörjningssystem är mer gynnsamma och den genomsnittliga bostadsytan per invånare oftast lägre med fler boende i flerbostadshus.

Att alternativ A lokaliserar mer av befolkningsökningen till länens mer glesbefolkade delar än alternativ B talar således för en högre energieffektivitet och lägre utsläpp i alternativ B. Strukturanalysen indikerar dock små skillnader i såväl trafikarbete med bil som kollektivtrafik- eller gång-/cykelandel mellan alternativ A och alternativ B. I båda fallen krävs ca 60 procent högre upplevd bilkostnad för att frysa biltransportarbetet på dagens nivåer, dvs. ungefär samma grad av styrmedel för att uppnå klimatmål om teknikutvecklingen inte förmår lösa problemen med bilismens utsläpp.

Energiförbrukningen och de direkta utsläppen av växthusgaser är dock bara en del av det totala ekologiska fotavtrycket. Konsumtionen av varor och tjänster har också stor betydelse och ett tydligt samband med inkomsten. Eftersom stora, täta regioner generellt

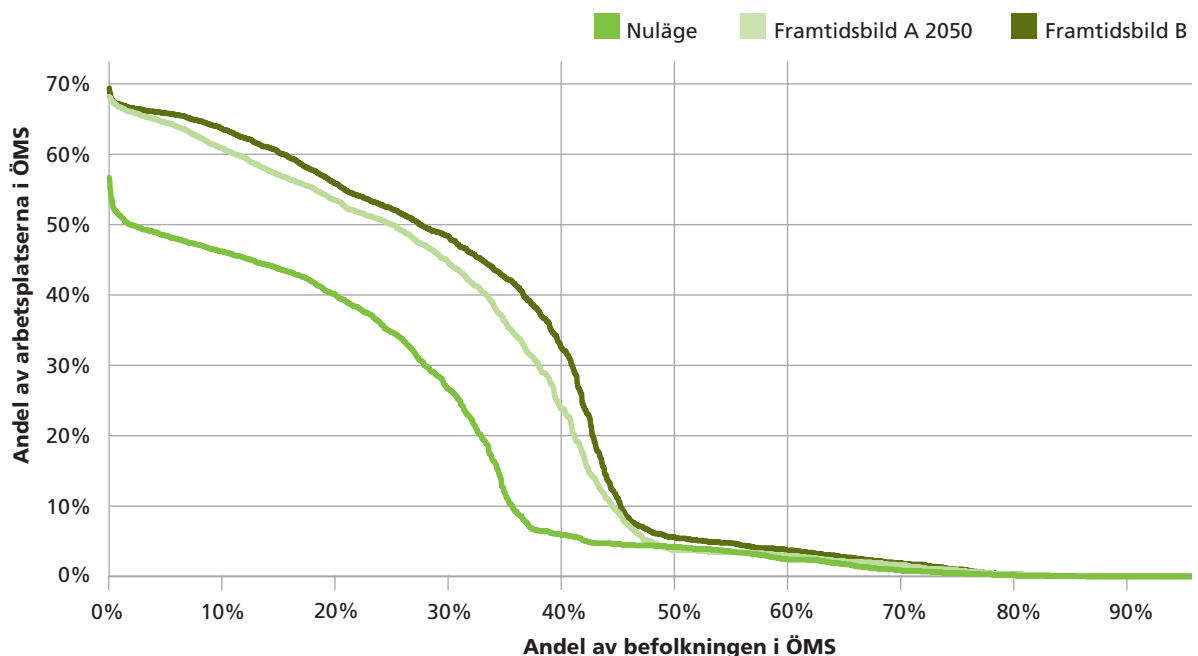
gynnar ekonomisk utveckling (se nedan) så ökar fotavtrycket också vanligtvis med storleken och tätheten, allt annat lika. Befolkningsstorleken är densamma i båda alternativ, men då tätheten skiljer sig finns anledning att förvänta sig en något starkare inkomstutveckling och därmed relaterat större fotavtryck i alternativ B än i alternativ A.

Täthet skapar också hög punktvis belastning med undanträngning av naturmiljö, trängsel, buller och koncentrationer av utsläpp, t ex av partiklar. Sådana tendenser och uttryck kan i något högre grad förväntas i alternativ B än i alternativ A. Samtidigt sparar förtätningen värdefull natur, skog och jordbruksmark i andra delar av regionen, vilket komplicerar bilden. I merparten av östra Mellansverige är problem relaterade till hög täthet emellertid begränsade, men däremot högst påtagliga i de tätbebyggda delarna av Stockholms län.

### Näringsliv och arbetsmarknad

En mängd studier bekräftar att befolkningsmässigt stora och täta strukturer har ett samband med regionala skalfördelar, tillgänglighet och marknadspotential, vilket i sin tur på ett självförstärkande sätt återverkar på förmågan att attrahera och utveckla individer, företag och verksamheter. Sambandet har förstärkts i takt med att samhället går mot en allt mer tjänstebetonad ekonomi, byggd på interaktion mellan människor. Till detta bidrar även differentieringen av ekonomin, där ökad specialisering driver på behovet av interaktion.

**Figur 9.** Marknadspotential, andel av regionens befolkning som når viss andel av regionens arbetstillfällen inom 60 minuter med kollektivtrafik



Såväl regionalt som storregionalt finner sambandet stöd i båda alternativ, men mer i alternativ B än i alternativ A i enlighet med de skillnader i tillgänglighet till storregionala noder och restidsförbättringar som redogjorts för ovan. Marknadspotentialen, uttryckt som hur stor andel av regionens befolkning som når viss andel av regionens arbetstillfällen inom 60 minuter med kollektivtrafik, är högre i alternativ B än i alternativ A, framför allt med kollektivtrafik såsom framgår av figur nedan.

Kortare restider och avstånd mellan människor innebär att fler kan interagera på daglig bas, hitta nya jobb eller karriärvägar, ta del av service- och handelsutbud osv. Mångfalden blir större, vilket gör det enklare för såväl individ som företag att hitta det man söker eller prova något nytt när det blir fel. De möjligheter som kraftigt bättre tillgång till internet ger, t.ex i form av videokonferenser, distansarbete o.dyl, har ännu inte rubbat denna grundlogik. Framför allt kunskaps- och kontaktintensiva verksamheter, men också stödtjänster till dessa, söker sig till de läges fördelar som ges av stadens täta och differentierade miljöer, med hög kund- och arbetskraftstillgänglighet. Även regionala och nationella myndighetsfunktioner följer i hög grad detta mönster. Inget tyder på att denna utveckling är på väg att avta. Tvärtom har den snarast förstärkt sedan millennieskiftet och förstärks även av att boendeförfrågan är som starkast i länens centrala delar.

Förutsättningarna för regionförstoringen är bättre i alternativ B än i alternativ A, men arbetsmarknadsregionerna inom östra Mellansverige ser ändå i princip likadana ut i båda alternativen enligt beräkningar.<sup>6</sup> Detta kan te sig något märkligt men kan både handla om tröskleffekter och skillnader i lokala arbetsmarknaders karaktär. Stockholm – Uppsala har en överkomlig prisbild för pendling över länsgräns och stor överlappning av utbud och efterfrågan på kompetens och följaktligen ett stort pendlingsutbyte inom den gemensamma arbetsmarknadsregionen. Stockholm – Västerås kännetecknas däremot både av högre pendlingskostnader och större skillnader i kompetensprofil, vilket kan förklara den uteblivna integrationen oavsett alternativ och trots avsevärd restidsförbättring, inte minst i alternativ B.

Liknande resonemang kan föras kring andra relationer i storregionen och stöds av den stora effekt en halverad kollektivtrafiktaxa beräknas få på regionförstoringen. Först när breda grupper av arbetstagare har

råd och incitament att pendla över länsgräns blir interaktionen tillräckligt omfattande för att arbetsmarknadsintegration ska uppnås. Därtill kan konkurrens uppstå mellan pendlingsalternativ, vilket exemplet med Linköping-Norrköping visar.

## Måluppfyllelse

Både alternativ A och alternativ B stärker förutsättningarna att skapa en hållbar, effektiv resursanvändning och konkurrenskraft genom storregionala strukturer och samverkan som stöder den funktionella sammankopplingen inom ÖMS-området samt i ett vidare nationellt och internationellt sammanhang.

Alternativ B ger dock bättre förutsättningar att nå samtliga delmål relaterade till tillgänglighet och marknadspotential till följd av en starkare koncentration av befolknings- och sysselsättningstillväxten till de storregionala noderna och goda kollektivtrafiklägen. Trots det bedöms skillnaderna med avseende på regionförstoring vara små mellan de två alternativen, men styrkan i sambanden, mätt som resandeströmmar, är större i alternativ B än i alternativ A. Samtidigt blir kostnaden för ytterligare spårkapacitet och trafikförbättringar i alternativ B uppskattningsvis 10 miljarder kronor högre än i alternativ A.<sup>7</sup>

En fortsatt utbyggnad av den storregionala kollektivtrafiken efter 2030 förefaller ge väsentligt lägre effekt än den utbyggnad som planeras före 2030. Istället är det en sänkt länsöverskridande kollektivtrafiktaxa som har potential att driva regionförstoringen vidare, med möjlighet för fler grupper att pendla över länsgräns genom det storregionala spårtrafiksystemet.

Båda alternativ ger även förutsättningar att förbättra och utjämna livsvillkor men på delvis olika grund. Medan alternativ A i högre grad betonar det lokala och regionala sammanhanget, möjligtvis till priset av en något lägre tillväxt, innebär alternativ B mer en optimering av de storregionala förutsättningarna utifrån marknadskrafterna.

Den socioekonomiska utvecklingen relaterar dels till den ekonomiska tillväxten och människors möjligheter att ta del av denna, men är också en fråga om inflytande, delaktighet och sammanhang. Något förenklat kan sägas att alternativ A inkluderar fler områden i en geografiskt mindre polariserad utveckling, men alternativ B ger grund för starkare ekonomisk utveckling och en regionförstoring som kommer fler individer till del.

<sup>6</sup> Framskrivningarna av LA-regionerna bör dock inte övertolkas eller tas för sanning. Styrkan i sambanden skiljer sig mellan alternativen och inom de framskrivna pendlingsregionerna. Därtill finns en gränsdragningsproblematik som gör att relativt små förändringar kan förändra bilden åt det ena eller det andra hållet.

<sup>7</sup> Uppgiften är osäker då det saknas mer precisa kostnadsberäkningar.

## Fördjupningsområden som stärker regionens internationella attraktionskraft

Den storregionala strukturbilden har betydelse för långsiktig samverkan kring den rumsliga strukturens utformning för att stärka den territoriella sammanhållningen. Därtill finns det strategiskt viktiga frågor som har en storregional logik att samverka kring. Följande tematiska fördjupningsområden utgör storregionala systemperspektiv som bidrar till stärkt internationell attraktionskraft:

- Försörja regionen med kunskap och kompetens
- Främja forskning – utveckling – innovation
- Stärka internationell tillgänglighet
- Utveckla internationell synlighet
- Ta tillvara Mälaren som resurs

Beroende av hur man vill använda den storregionala plattformen kan även andra frågor lyftas till den nivån, i synnerhet bostadsförsörjning, men även stadland och kretsloppsperspektiven, olika aspekter av social inkludering, energiförsörjning med flera. En viktig ledstjärna är dock att samarbete mellan länen skall leda till bättre resultat och mer resurseffektivt arbete än om varje län driver sina egna utvecklingsprocesser. Det är med andra ord inte ett självändamål att driva utvecklingsprocesser på den storregionala arenan.

### Kompetensförsörjning

Syftet med ett ökat samarbete över länsgränserna är att, i enlighet med målet för Mälardalsrådets process för kunskaps- och kompetensförsörjning, skapa en ökad samordning och en bred förankrad samsyn i kompetensförsörjningsfrågor, som bidrar till att stärka östra Mellansverige som kunskapsregion och till regionens hållbara utveckling och tillväxt.

Detta kräver insatser på två olika, men nära sammanhängande, plan.

- (1) Gemensam kunskap för att upprätthålla och utveckla en konkurrenskraftig kompetens hos regionens företag och arbetskraft.

- (2) Storregional koordinering av insatser som syftar till förbättrad matchning mellan regionens utbud av och efterfrågan på kompetens.

Behovet av gemensam kunskap knyter an till det nationella uppdraget kring kompetensplattformar. Arbetet sker idag primärt utifrån ett länsperspektiv, men på flera håll i Sverige finns länsöverskridande samarbeten kring bland annat prognosarbete och inom Reglab finns ett lärprojekt om matchningsindikatorer. Det är därför angeläget att skapa en kontinuerlig storregional samverkan kring kompetensförsörjningsfrågor som komplement till det länsvisa arbetet.

Även när det gäller potentialen att tillvarata regionens kunskapsresurser och att förhålla sig till näringslivets strukturomvandling är storregional samverkan viktig. En väl fungerande matchning på arbetsmarknaden har stor betydelse för regionens produktivitet. Det finns sålunda behov av kunskap och analys utifrån ett storregionalt perspektiv på samspelet i östra Mellansveriges arbets- och utbildningsmarknader i syfte att möjliggöra effektivare flöden och ökad rörlighet mellan dessa. Ett gemensamt analys- och prognosarbete stärker förutsättningarna att ringa in relevanta brister och överskott på kort (3 – 5 år) och medellång (10 – 15 år) sikt och minska risken för felallokering av resurser.

### Forskning – utveckling – innovation

En ekonomiskt stark region förutsätter inte bara en väl utvecklad och konkurrenskraftig infrastruktur för utbildning och forskning. God internationell konkurrenskraft och hållbar ekonomisk tillväxt förutsätter också förmågan att omvandla kunskap till innovativa produkter och tjänster med en kommersiell framtid. Förutom en länsövergripande samordning för att främja utvecklingen och matchningen av regionens human kapital, behövs därför även en mer samordnad satsning på regionens forsknings- och innovationsmiljöer.



Östra Mellansverige står relativt stark när det gäller tillgång till forskningsuniversitet, högskolor och innovationsfrämjande miljöer och aktörer, inklusive riskkapital om än starkt knutet till Stockholms län. För att dra största möjliga nytta av de samlade resurserna, är det angeläget att stödja en fortsatt växelverkan mellan dessa i ett funktionellt storregionalt sammanhang.

Inom ramen för detta ligger även gemensamma ansträngningar att få till stånd större satsningar på forskningsinfrastruktur, t ex labb- och testmiljöer.

Det finns också skäl till att understödja regionens universitet och högskolor att utveckla sina olika roller och specialisering. I östra Mellansverige finns landets bästa förutsättningar att utveckla ny spetskunskap. Det finns anledning att sträva efter ett storregionalt systemperspektiv för främjande av investeringar inom kunskapsområden med störst potential till kommersialisering och samhällsnytta.

### **Internationell tillgänglighet**

Attraktionskraften hos ett internationellt konkurrenskraftigt näringsliv, tillsammans med kreativa och kulturella miljöer i regionen, förutsätter hög internationell tillgänglighet. Internationella flygförbindelser och snabba tågförbindelser har stor betydelse för regionens företag, organisationer och besökare, men är också en viktig aspekt av livskvalitet för regionens invånare. För såväl kunskapsintensiva tjänsteföretag som exportindustrin är en transportmässigt väl fungerande integration med omvärlden av avgörande betydelse, inte minst för att kunna attrahera och behålla viktiga kommersiella beslutsfunktioner (huvudkontor).

Arlanda tillmäts stor vikt i den storregionala strukturen och är en viktig målpunkt för både arbetspendling och resande. Samtidig sker reguljärt internationellt resande även från andra flygplatser i östra Mellansverige. I takt med utvecklingen av järnvägs-transporterna i regionen knyts dessa närmare varandra, och kan på sikt åtminstone delvis komma att fungera som ett integrerat flygplatssystem. Kopplat till detta utvecklas även allt snabbare tågförbindelser till utlandet.

Mot bakgrund av osäkerheten kring Bromma flygplats framtid på längre sikt, samt behovet av utökad kapacitet att hantera ett stadigt växande antal flygrörelser, finns det anledning att analysera och arbeta för möjligheterna att närmare integrera regionens flygplatsresurser med avseende på det faktiska och förväntade resbehovet. Upptagningsområdet för Arlanda sträcker sig över hela östra Mellansverige (och mer därtill) och även förbindelserna från övriga flygplatser betjänar, eller har potential att betjäna, en stor del av

regionen. Till följd av varierande huvudmän för flygplatserna har det storregionala samarbetet och samverkansorgan som Connect Sweden en viktig roll att fylla som möjliggörare av ett mer utvecklat systemtänkande och därigenom förbättrade internationella kommunikationer.

### **Internationell synlighet**

I ett nationellt perspektiv är Stockholm och östra Mellansverige lätt att nå och är en synlig del av Sverige. Besöksnäringen är också viktig för regionens framtida utveckling. Stockholm är landets största resmål – för arbete såväl som för fritid. Sett i ett bredare internationellt perspektiv måste Stockholm med omnejd dock betraktas som en förhållandevis liten och gles storstadsregion i Nordeuropa. Att här verka länsvis ger inte tillräcklig styrka, synlighet och konkurrenskraft i de bredare internationella sammanhangen.

Huvudstadsrollen och dess internationella synlighet skapar emellertid möjligheter för hela östra Mellansverige som bör tillvaratas och utnyttjas på bästa möjliga sätt. Här behövs aktiv storregional samverkan för att – med huvudstaden som draglok – lyfta och stärka hela regionens globala genomslag och synlighet. Stockholmsregionens internationella varumärke och budskap, Capital of Scandinavia, utgör en gemensam plattform som tydliggör regionens samlade erbjudande för besökare, affärer och företagsetableringar.

Ett konkret samarbete för global konkurrens- och attraktionskraft sker idag mellan 53 kommuner i Stockholm Business Alliance, med fokus på investeringsfrämjande och marknadsföring. Ett samarbetsinitiativ av stort värde för utvecklingen i östra Mellansverige som helhet, och då inte minst för de befolkningscentra och transportnoder på vilka regionens framtida integrationspotential i hög grad vilar. Även Mälardalsrådet bidrar till marknadsföringen av regionen genom sitt arbete med internationella jämförelser och lärande.

### **Mälaren som gemensam resurs**

Mälaren ligger centralt i regionen och utgör en viktig resurs för dricksvatten, vattenburna transporter samt attraktiva boende- och rekreationsmöjligheter. Sjöfarten över Mälaren spelar en betydande roll för regionens godstransporter (Västerås hamn är Nordens största insjöhamn) och kan utvecklas ytterligare för att öka möjligheterna att möta målen om ett hållbart framtida transportsystem. Mälarens strandnära bostads- och rekreationsområden utgör därtill centrala delar i den blå- och grönstruktur som gör regionen attraktiv för många att bo och leva i.

Mälaren ger alltså viktiga bidrag till regionens livskvaliteter. Men, den är samtidigt också en ytterst känslig vatten-, strand-, natur- och kulturmiljö med många utmaningar och skyddsbehov. Det finns olika intressen att förhålla sig till kring Mälaren utifrån natur- och kulturvärden och som ekonomisk resurs. Den väntade befolkningstillväxten i östra Mellansverige innebär att belastningen på mark- och vattenresurserna i regionens centrala delar kommer att öka. Den ökade folkmängden kommer också efterfråga mer utrymme för rekreation, vilket skärper konkurrensen om de naturresurser som Mälaren har att erbjuda. Till utmaningarna

hör även klimatrelaterade hot som t.ex. risken för saltvatteninträngning vid ökat medelvattenståndet i Östersjön p.g.a. klimatförändringar.

Mälaren, i kraft av sin centrala plats i regionens blå- och grönstrukturer, utgör ett gemensamt planeringsförvaltnings- och skyddsintresse av stort värde för regionen som helhet. Det behövs därför länsöverskridande samverkan kring gemensamma strategier för den framtida användningen av Mälaren som storregional resurs, inklusive riktlinjer för en hållbar mark- och vattenanvändning, viktiga skyddsåtgärder och hanteringen av särskilt känsliga konfliktytor m.m.

## Genomförandeaspekter

Mälardalsrådet är en etablerad och viktig nyckelaktör i processer kopplade till den storregionala rumsliga strukturen (En Bättre Sits, EBS), men också i kompetensförsörjningsfrågor (Kunskap- och kompetensförsörjning) och regionala utvecklingsfrågor mer generellt. Samordningen av länens formella uppdrag med regional utvecklingsplanering genom ÖMS-samarbetet kompletterar Mälardalsrådets idé och ambitioner. Staten, men också EU, är viktiga finansiärer/möjliggörare. Ett framgångsrikt genomförande av de ambitioner som skisseras avseende östra Mellansveriges framtida utveckling förutsätter en väl fungerande samverkan och dialog mellan alla dessa parter. I sammanhanget får man även beakta de regionbildningsprocesser som pågår och som kan rita om aktörskartan och/eller den geografiska regionindelningen samt ändra ansvarsfördelningen mellan aktörer.

Det kan finnas anledning att eftersträva ökad formalisering av samarbetet inom östra Mellansverige, och även att fokusera kunskapsstödet till ett antal prioriterade aktiviteter i det gemensamma arbetet inom sakområdena som nämns ovan. Detta skulle kunna ske genom etablering av en politisk beredningsgrupp med representation från utvecklingsansvariga organ vars huvudsakliga uppgift är att förbättra kunskapsunder-

laget och stödja samordnade insatser inom de prioriterade fördjupningsområdena. Genom sin verksamhet skulle beredningsgruppen erbjuda en flexibel mötesplats för kunskapsförmedling och storregional samverkan. Det är samtidigt viktigt att så långt som möjligt använda de resurser som redan finns i länen och östra Mellansverige, för att undvika introduktion av nya samverkanskonstellationer.

Förutom en generellt stödjande och koordinerande roll i de länsöverskridande insatserna inom gemensamt prioriterade sakområden (om man så vill breddat med fler efterhand, t ex inom bostadsförsörjning) kan ett sådant "ÖMS-forum" även utnyttjas för olika former av benchmarking, alltså systematiska jämförelser av planeringsinsatser och andra typer av policyåtgärder av betydelse för den storregionala utvecklingen. Jämförelserna kan omfatta såväl genomförandet (organisation, arbetssätt) som resultaten (måluppfyllelse). Exempel på potentiella benchmarkingprojekt är här bl.a. insatser för att utveckla nodstäderna, åtgärder för att utveckla regionens landsbygdsområden och kopplingen stadland med avseende på kretsloppssystem, insatser som syftar till att stärka den sociala integrationen osv.

## FRÅGOR TILL SAMRÅDET

- Hur ser ni på nyttan av gemensamma planeringsförutsättningar och gemensam målbild inom ÖMS?
- Vilken storregional strukturbild har bäst förutsättningar att bidra till en positiv utveckling i östra Mellansverige?
- Vad krävs för att öka tillgängligheten och samtidigt minska klimatpåverkan?
- Hur kan man hantera regionförstoringens påverkan på social hållbarhet, så att den förbättrade tillgängligheten kommer en så stor andel som möjligt av befolkningen till godo?
- Vilket stöd finns för en lägre kollektivtrafiktaxa för att öka möjligheten till en inkluderande regionförstoring?
- Vilka fördjupningsområden bör storregional samverkan prioritera?







Länsstyrelsen  
Västmanlands län



MÄLARDALSRÅDET



Region Örebro län



REGIONFÖRBUNDET  
SÖRMLAND



REGIONFÖRBUNDET  
Uppsala län



Stockholms läns landsting



Region  
Östergötland



Region  
Gävleborg