



DELREGIONAL UTVECKLINGSPLAN för Arlandaregionen

2016-02-29

Inledning

Sedan mer än tio år tillbaka arbetar kommunerna runt Stockholm Arlanda Airport med att utveckla och förstärka fördelarna av att ha en flygplats i regionen.

Sedan januari 2014 har Knivsta, Sigtuna, Upplands Väsby och Vallentuna tillsammans med Swedavia höjt ambitionsnivån genom att teckna en gemensam avsiktsförklaring för regionens utveckling. För att uppnå en positiv samhällsutveckling som främjar både regionens och flygplatsens utveckling behöver samverkan utvecklas. Genom att arbeta proaktivt skapas förutsättningar för gemensamma ”win-win”-effekter till nytta för Arlandaregionens utveckling.

Med en överenskommelse i avsiktsförklaringen om en gemensam vision och delregional utvecklingsplan skapas förutsättningar för Arlandaregionen att bli mer konkurrenskraftig i kommande avvägningar och prioriteringar av hur Stockholm-Uppsalaregionen ska utvecklas och resurser för trafikinfrastrukturen fördelas inför perioden 2018-2028. På samma sätt som Stockholmsförhandlingen arbetades fram är kommunerna i Arlandaregionen beredda att skapa förutsättningar för minst 22 000 nya bostäder givet att en överenskommelse med staten och regionens huvudmän om finansiering av utbyggnad av infrastruktur för kollektivtrafik kan nås. För att skapa långsiktigt hållbara planeringsförutsättningar för Arlandaregionens tillväxt är ambitionen att uppnå en överenskommelse i en ”Arlandaförhandling”.

Den delregionala utvecklingsplanen ska fördjupa samarbetet mellan parterna inom infrastruktur och trafikering, bostadsbyggande samt näringsliv och arbetsmarknad genomsyrat av ett tydligt fokus på ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet. Genom att Arlandaregionen tar på sig betydande åtaganden på delregional nivå att planera för och investera i bostadsbyggande skapas förutsättningar för att tillskapa långsiktigt hållbara överenskommelser för trafikinfrastrukturen.

Arlandaregionens delregionala utvecklingsplan har ambitionen att harmoniera med andra delregionala planer och med Stockholms och Uppsala läns regionala planering. Planen har både perspektivet att se inåt-nedåt i delregionen mot den lokala nivån men också utåt-uppåt mot den regionala, storregionala, nationella och internationella nivån. Det innebär t ex att Airport City Stockholms planer för 50 000 arbetsplatser på Stockholm Arlanda Airport och Nordostkommunernas vision om Framtid-Framgång-Framkomlighet är väl integrerade med Arlandaregionens regionala ambitioner.

Den delregionala utvecklingsplanen för Arlandaregionen har tagits fram i en bred förankringsprocess under 2014 och 2015. Arbetet har bedrivits av en beredningsgrupp med representation från parterna. Tillväxt- och regionplane-förvaltningen (TRF) inom Stockholms län har deltagit i berednings-gruppens arbete. Löpande avstämningar har gjorts med både majoritet och opposition för de politiska ledningarna och med tjänstemannaledningarna för kommunerna och Swedavia. Professionen hos parterna inom planering, tillväxt, hållbarhet, kommunikation med mera har på olika sätt engagerats i arbetet och på ett konstruktivt sätt bidragit i utarbetandet av utvecklingsplanen.

Arlandaregionens delregionala utvecklingsplan tar sin utgångspunkt i kommunernas översiktsplaner och tidigare gemensamma ställningstaganden. Planens status ska ses som ett ställningstagande mellan parterna för den önskade utvecklingen i regionen och blir därmed ett viktigt underlag i samband med framtagandet av kommande RUF5 och RUS och den nationella/regionala infrastrukturplaneringen.

Efter att delregionala utvecklingsplanen förankrats kommer kommunerna att anta den i respektive kommunfullmäktige och för Swedavias räkning görs detta av flygplatsdirektören på Stockholm Arlanda Airport.

Vision

En vision för Arlandaregionen har tagits fram och fastställt vid möte med politiker den 23 maj 2014:

Arlandaregionen, med Stockholm Arlanda Airport i centrum, knyter samman den växande storstadsregionen Stockholm-Uppsala med attraktiva miljöer för boende, företagare och besökare. Här bygger vi framtidens hållbara samhälle med en mångfald av människor och företag.

Hållbar utveckling

Inledning

Den delregionala utvecklingsplanen har fokus på att, med ett gemensamt hållbarhetsperspektiv, rikta insatser och samverka för utveckling kring följande samarbetsområden:

- infrastruktur och trafikering
- bebyggelseutveckling (bostäder)
- näringsliv och arbetsmarknad.

I arbetet med att utveckla Arlandaregionen till en attraktiv, konkurrenskraftig

och hållbar region att leva och verka i står regionen inför många stora och övergripande utmaningar.

Vi utsätts alltmer för ett samlat tryck från såväl den ekonomiska globaliseringen som den tekniska utvecklingen som påverkar vår vardag på både nationell, regional och lokal nivå. Vi ställs också inför genomgripande ekonomiska förändringar och hot mot våra lokalsamhällen och resurser i vår natur orsakade av klimatförändringar och genom påverkan från mänsklig verksamhet. Vi behöver därmed säkra effektiva processer till skydd för vår miljö, minska vårt ekologiska fotavtryck, svara mot demografiska förändringar och dra nytta av kulturell mångfald samt motverka social segregering och utanförskap.

Utgångsläge

Perspektivet på hållbarhet definieras i den delregionala utvecklingsplanen för Arlandaregionen både rumsligt, tidsmässigt och tematiskt. Begreppet hållbarhet i planen definieras utifrån de tre perspektiven:

- social hållbarhet
- ekologisk hållbarhet
- ekonomisk hållbarhet.

Hållbar utveckling utgör grunden för och är ett gemensamt förhållningssätt för den samhällsutveckling som den regionala utvecklingsplanen för Arlandaregionen vill ge uttryck för på både kort och lång sikt. Planen bygger på en tvärsektoriell ansats att olika system - sociala, ekologiska och ekonomiska - hänger ihop och påverkar varandra, och därför måste balanseras och kan inte hanteras var för sig. Hållbar utveckling ska heller inte ses som ett slutmål, utan som en kontinuerlig förändringsprocess på alla nivåer och i flera sektorer av samhället.

Hur detta kommer till uttryck i planen beskrivs och utvecklas närmare inom varje fokusområde som planen omfattar.

Den delregionala utvecklingsplaneringen ska ske med inriktning mot att utveckla Arlandaregionen till en hållbar region som tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov. Utvecklingen ska ske på ett sådant sätt som balanserar de sociala, ekonomiska och ekologiska aspekterna utifrån ett långsiktigt perspektiv och mot den tidshorisont som planen omfattar. Planen har tre särskilda fokusområden: infrastruktur och trafikering, bebyggelseutveckling (bostäder) samt näringsliv och arbetsmarknad.

Inom området planering och stadsbyggnad ska Arlandaregionen strategiskt verka för en bebyggelseutveckling som bidrar till att ge en blandning av olika användning och verksamheter i byggnader och med en bebyggelse i balans mellan arbete, bostäder och service. Prioriteringen är bostäder i kommunernas centrala delar i kollektivtrafiknära lägen samtidigt som krav ställs på hållbar stadsbyggnad och främjande av arkitektur och byggteknik av hög kvalitet.

- För bättre tillgänglighet, framkomlighet och förändrade trafikmönster i transportsystemen ska Arlandaregionen gemensamt främja hållbara alternativ för resor och transporter i samhällsplaneringen. Att arbeta med beteendepåverkande åtgärder som bidrar till att minska det resande med motorfordon samt verka för att öka andelen resor med kollektivtrafik, till fots eller med cykel som kan minska transporternas konsekvenser för miljö och folkhälsa är också viktiga delar för regionens utveckling.
- Arlandaregionen ska gemensamt skapa och säkra en livskraftig lokal ekonomi som ger tillgång till arbete utan att skada miljön genom åtgärder som stimulerar och stödjer jobb och nyföretagande, förverkligar hållbarhetsprinciper för företagslokaliseringar, uppmuntrar marknader för högkvalitativa lokala och regionala produkter samt främjar lokal besöksnäring.

I ett gemensamt och långsiktigt perspektiv för Arlandaregionen ska hållbar utveckling vara ramverket och omfatta utvecklingsperspektivet för alla angivna fokusområden i den delregionala planen. Verktyg och arbetsmetoder som kan stödja möjligheter till utveckling, uppföljning och utvärdering av insatser mot mål för en hållbar utveckling och ett robust och långsiktigt hållbart samhälle i Arlandaregionen ska prövas och planen ska öppna möjligheter för detta. Det behöver ske relaterat till vår omvärld och i en större regional kontext som stöd för den färdriktning som den delregionala utvecklingsplanen anger där miljöfrågorna sätts i ett tvärsektoriellt sammanhang direkt kopplade till planens tre huvudsakliga fokusområden. Ett perspektiv på detta kan vara att det är den sociala hållbarheten som är målet, ekologin sätter ramarna och ekonomin är ett medel och en förutsättning för hållbar utveckling.

I ett regionalt perspektiv kan konstateras att Stockholms läns direkta utsläpp av växthusgaser minskar, både totalt och per capita. Det beror främst på en omställd energianvändning för uppvärmning och en övergång till förnybara bränslen och förnybart i elproduktionen. Utsläppen av växthusgaser i transportsektorn bedöms också vara på väg att plana ut. Men trots att utsläppen totalt minskar inom Stockholmsregionen har regionens invånare stor påverkan på de globala klimatutsläppen eftersom det mesta som regioninvånarna

konsumerar produceras någon annanstans än i Stockholms län samt att en stor del av invånarnas resor görs utanför regionen.

Inom ramen för pågående arbete med en ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS) bereds frågan om att integrerat med den regionala utvecklingsplanen ta fram en klimatfärdplan så att mål och strategier för hela RUFS är i linje med hur en region kan nås utan växthusgasutsläpp år 2050. Klimatfärdplanen föreslås redovisa mål för att minska växthusgasutsläpp till 2050. Uppföljning och resultat presenteras löpande på vägen dit, genom att också ha ett konsumtionsperspektiv på utsläppen parallellt med det direkta inomregionala förhållningssättet till utsläpp.

Beroende på vilka vägval som en regional klimatfärdplan pekar ut kommer förmodligen den rumsliga strukturen att påverkas med avseende på:

- minskat bilresande/ökad kollektivtrafik
- förtätning och omfördelning av bebyggelsestrukturen för att minska behovet av energikrävande resor
- behov av ökad lokal produktion av råvaror och dess påverkan på strategisk odlingsmark
- ökad lokal produktion av förnybar el
- omställning till fossilfri fordonsflotta och infrastruktur för detta.

Frågeställningarna kring en regional klimatfärdplan är också direkt applicerbara på och relevanta för den delregionala utvecklingsplanen för Arlandaregionen, såväl inom planens tidsperspektiv fram till år 2030 som i den längre tidshorizonten för den regionala utvecklingsplanen fram till år 2050. I detta ligger således en möjlig utmaning för Arlandaregionen att integrerat med den delregionala utvecklingsplanen som en tematisk fördjupning också arbeta med en delregional klimatfärdplan som kopplar mot den övergripande regionala planeringen och som även ger möjlighet till att ha en målsättning som är i framkant och som inte bara följer de nationella kraven utan som bidrar till att vara en region helt utan direkta växthusgasutsläpp 2050, som strävar efter att minimera sin globala klimatpåverkan.

Begreppet ekosystemtjänster är ett annat exempel på en metod som kan tillämpas i kommunernas översiktliga planering och därmed också för den delregionala utvecklingsplaneringen i Arlandaregionen och som länkar användningen av detta begrepp mot ett delregionalt utvecklingsperspektiv och bidrar till att fånga helheten och komplexiteten i processer för hållbar utveckling i hela Arlandaregionen.

Ekosystemtjänster är de tjänster som naturens olika ekosystem och levande organismer tillhandahåller oss människor. Det är tjänster som främjar människans behov och välmående och de är viktiga att beakta i samhällsplaneringen samt självklart nödvändiga att hushålla med ur ett globalt långsiktigt perspektiv. Begreppet ekosystemtjänster visar främst en tydlig koppling mellan ekonomi och ekologi, men begreppet innehåller även sociala dimensioner. En klok hantering av ekosystemen ger en stor samhällsnytta både ur ett kortsiktigt och långsiktigt perspektiv. Den delregionala utvecklingsplanen ska mot denna bakgrund även omfattas av begreppet resiliens för både ekologiska och sociala system och som beskriver ekosystemens och samhällets förmåga att hantera förändringar och störningar. Både för att möjliggöra återuppbyggnad och förnyelse efter en störning, men också om förmågan att vidareutvecklas utan att minska välfärden eller valfriheten och flexibiliteten inför framtiden. Sociala och ekologiska system är dynamiska, de påverkar varandra och är ömsesidigt beroende.

Ett ytterligare verktyg som i olika planeringssituationer eller i specifika stadsutvecklingsprojekt kan användas för att underlätta analyser och utvärderingar kring hållbarhet är den så kallade värderosen, som i cirkeldiagram visualiserar olika bedömningar för social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet. För den delregionala utvecklingsplaneringen kan detta verktyg tillämpat utgöra ett stöd och en metodik för att i relevanta fall samlat också pröva hållbarheten i Arlandaregionen.

Inom den delregionala utvecklingsplanens fokusområden och i gemensamma processer kring stadsutvecklingsprojekt finns vidare mycket som talar för att Arlandaregionen bör ha en beredskap för att tillsammans eller i specifika delar medverka i eller samverka kring tjänster för hållbarhetscertifiering. Hur genomförandet av detta ska gå till för att i den delregionala utvecklingsplaneringen nå långsiktiga mål för en hållbar utveckling kan inte bedömas generellt utan får prövas utifrån varje specifikt stadsutvecklingsprojekt och vilka metoder som bedöms som mest lämpliga med hänsyn till lokala resurser och förhållanden.

Generella ramar för hållbarhetscertifiering i stadsutvecklingsprojekt som bör prövas i Arlandaregionen utifrån perspektiv på hållbar utveckling kan utgöras av åtaganden om:

- organisation och samverkan
- holistiska investeringar
- hållbar resurshushållning
- mångfunktionell stadsnatur

- välbefinnande och hälsa
- social sammanhållning.

Förslag till utveckling

I dagsläget finns ett 40-tal övergripande nationella mål, planer och program kopplade till den fysiska planeringen, detta oräknat de regionala målen. Den viktigaste utgångspunkten för den fysiska planeringen handlar om ett hållbart samhällsbyggande och den miljömässiga aspekten av hållbarhetsbegreppet hanteras genom de 16 nationella miljö kvalitetsmålen samt generationsmålet. Av de 16 miljö kvalitetsmålen är God bebyggd miljö det miljömål som har störst bäring på fysisk planering. Till God bebyggd miljö hör också ett tiotal preciseringskopplade till ett antal indikatorer som på nationell nivå används i uppföljningen av miljömålet God bebyggd miljö. God bebyggd miljö används för att ge en politisk inriktning mot en förbättrad urban hållbarhet.

I den delregionala utvecklingsplanen för Arlandaregionen ska följande överordnade nationella miljö kvalitetsmål vara styrande för utvecklingen:

- god bebyggd miljö
- begränsad klimatpåverkan
- ett rikt växt- och djurliv
- levande sjöar och vattendrag.

Av de 16 nationella miljö kvalitetsmålen har 13 regionaliserats av Länsstyrelsen i Stockholms län. Den delregionala utvecklingsplanen ska i grunden bygga på regionala miljö kvalitetsmålen och de lokala mål i kommunernas översiktsplanering som kan identifieras som relevanta för en hållbar utveckling inom de områden som omfattas av planen.

Det miljömål som har främst bäring på den fysiska planeringen utgörs av God bebyggd miljö och som även är det mål som har störst relevans för den delregionala planen sett till dess innehåll och omfattning. Målet rymmer ett stort antal dimensioner som har att göra med hur bebyggda områden, såväl i stad som i landsbygd, kan göras hälsosamma och stimulerande att leva i och samtidigt minska miljöbelastningen. Den fysiska planeringen, där kommunerna har en stor roll, kan se till att bebyggelsen lokaliseras och utformas på ett sätt som främjar resurshushållning och minskar miljöbelastning. Hållbara transporter, effektiv energianvändning och avfallshantering är några av de frågor som behöver vägas in i planeringen.

Ett ytterligare regionalt miljömål som behöver beaktas i den delregionala planeringen utgörs av Levande sjöar och vattendrag. Detta mål har en påverkan i ett delregionalt perspektiv på såväl Mälaren samt flera mellan kommunerna

andra gemensamma vattendrag och där åtgärder i den fysiska planeringen behöver ligga till grund i syfte att utveckla och skydda värdefulla vattenmiljöer i samverkan på såväl regional, mellankommunal och lokal nivå.

Ett viktigt samarbetsområde för kommunerna i Arlandaregionen är miljöfrågorna, inte minst miljötillsyn och annan närliggande myndighetsutövning. Ett närmare samarbete mellan kommunerna i Arlandaregionen skapar förutsättningar för såväl effektivare resursanvändning som ökad samsyn mellan kommunerna, och därmed ett starkare arbete på miljöområdet.

Analysen visar att det generellt finns en problematik runt att hantera miljömålet God bebyggd miljö och hållbar utveckling i ett översiktsplaneperspektiv. Slutsatserna i allmänhet av detta är att det finns ett behov och en betydelse av en bra och väl fungerande dialog mellan kommuner och länsstyrelse i och kring hållbarhetsfrågorna. Miljömålen är en viktig pusselbit i arbetet för ett hållbart samhällsbyggande. Kommunerna har också fått ett ökat ansvar att ta hänsyn till relevanta nationella och regionala mål, planer och program för hållbar utveckling i översiktsplaneringen. Plan- och bygglagen (PBL) och miljöbalken (MB) har verktygen för att fånga miljömålen och hållbar utveckling i den översiktliga planeringen och översiktsplanen är formellt även det viktigaste planinstrumentet för dialog och process kring miljömålen.

Dessa utgångspunkter behöver också vara styrande för den delregionala planen med insikten om att för ökad samordning mot hållbar utveckling har PBL och MB verktygen och att dialogen är metoden, att det behövs en tydlig nationell prioritering i syfte att kunna ge en bra vägledning till kommunerna i arbetet med hållbar utveckling och att det finns behov av att uppföljningen av god bebyggd miljö tydligare behöver stötta den fysiska planeringen.

Som exempel på hur dessa utgångspunkter kan implementeras i den delregionala planen ska inom det tematiska området för infrastruktur och trafikering särskilt beaktas uppfyllelsen av de nationellt angivna transportpolitiska målen. Konkret kan detta exempelvis inom området infrastruktur och trafikering betyda att åtgärder med en hållbar inriktning i den delregionala utvecklingsplanen för kollektivtrafikens utveckling ska bidra till måluppfyllelsen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet (TFP) om en bättre regional tillgänglighet mellan de regionala stadskärnorna mätt i restidskvot (restid för kollektivtrafik delat i restid för biltrafik). Generellt ska denna restidskvot minska från utgångsläget 2,2 till 1,5 mållåret 2030. Vidare ska planen ha en sådan inriktning för transportsystemets utveckling och specifikt för den motoriserade trafiken att den bidrar till att uppnå det nationella målet om en fossilfri fordonsflotta år 2030.

Nedan redovisas exempel på en målmatris för den delregionala utvecklingsplanen med utgångspunkt från resonemangen om behovet av metoder för ökad samordning och utvecklad uppföljning i arbetet med hållbar utveckling.

Exempel på målmatris för den delregionala utvecklingsplanen:

Övergripande miljö kvalitetsmål	Tematiska mål	Regionala/lokala mål
God bebyggd miljö	Mål om samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv Fossilfri fordonsflotta år 2030 Levande sjöar och vattendrag	RUFS: En öppen och tillgänglig region RUFS: En ledande tillväxtregion RUFS: En region med god livsmiljö RUFS: En resurseffektiv region Miljömål för Stockholms län med återkoppling i kommunernas respektive översiktsplan
Begränsad miljöpåverkan	Funktionsmål för tillgänglighet inom det transportpolitiska området	TFP: Attraktiva resor TFP: Tillgänglig och sammanhållen region TFP: Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan
Ett rikt växt- och djurliv	Hänsynsmål för säkerhet, miljö och hälsa inom det transportpolitiska området	Mål i kommunernas respektive översiktsplaner
Levande sjöar och vattendrag	Skydd för natur- och kulturmiljö Restaurering av vattendrag Policy om främmande arter	Miljömål för Stockholms län med återkoppling i kommunernas respektive översiktsplaner

En fortsatt utveckling av Arlandaregionen till en hållbar region ställer krav på att insatserna både ska behöva vara integrerade med ett övergripande regionalt synsätt på hållbar utveckling. Det behöver komma till uttryck gentemot den process som hanteras via RUFS - den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen - och detta behöver också vara väl förankrat i respektive kommuners översiktliga planering och avstämt med Swedavias utvecklingsplanering för en hållbar flygplats samt med RUS-planeringen i Uppsala-regionen. Ambitionen om hållbar utveckling ska inte ses som ett definierat slutmål utan som en riktning i en sådan utvecklingsprocess. Den delregionala

utvecklingsplanen för Arlandaregionen ska utgöra ett stöd som bidrar till ett proaktivt och gemensamt förhållningssätt för en sådan utveckling som tydligt visar regionens samlade vilja för att utvecklas till en attraktiv, konkurrenskraftig och hållbar region.

Verktyg och arbetsmetoder som kan stödja möjligheter till utveckling, uppföljning och utvärdering av insatser mot mål för en hållbar utveckling och ett robust och långsiktigt samhälle i Arlandaregionen ska prövas och planen ska öppna möjligheter för detta. Planen redovisar mot denna bakgrund förslag om förhållningssätt och principer för följande stöd som generellt eller tematiskt bör prövas i den delregionala utvecklingsplaneringen.

Integrerat med den delregionala utvecklingsplanen för Arlandaregionen och kopplat till den övergripande regionala planeringen via RUFStas som en tematisk fördjupning fram en klimafärdplan som kan bidra till målsättningen på lång sikt om en region helt utan direkta växthusgasutsläpp år 2050.

Tillämpat i kommunernas översiktliga planering och med ett delregionalt perspektiv läggs begreppet ekosystemtjänster till grund för ett gemensamt synsätt som påvisar sambanden mellan ekonomi och ekologi och de sociala dimensionerna och som kan fånga helheten och komplexiteten i processer för hållbar utveckling i Arlandaregionen.

- I olika planeringssituationer eller i specifika stadsutvecklingsprojekt i Arlandaregionen används vid behov värderosen för att underlätta analyser och utvärderingar kring hållbarhet i den delregionala utvecklingsplaneringen i Arlandaregionen.
- Inom den delregionala utvecklingsplanens fokusområden och i gemensamma processer kring stadsutvecklingsprojekt bör finnas beredskap för samverkan kring hållbarhetscertifiering för att nå en långsiktigt, hållbar utveckling i Arlandaregionen.

En integrerad och gemensam stadsutvecklingsprocess som omfattar hela Arlandaregionen ska i ett hållbarhetsperspektiv stå i samklang med regionens samlade bebyggelse- och samhällsutveckling samt i balans med flygplatsens närhet och påverkan och parallellt kunna främja tillgängligheten och nyttan av Stockholm Arlanda Airport som ett kommunikationsnav och som drivkraft för tillväxten i regionen.

Nyckelord i en sådan utvecklingsprocess är:

- fokuserad helhetssyn
- långsiktighet
- resiliens och robust samhällsutveckling
- delregional dimension.

Den delregionala utvecklingsplanen ska bidra till en långsiktig, flerkärnig utveckling som motverkar en sådan utspridning av verksamheter och bebyggelse som inte är långsiktigt hållbart. Den delregionala utvecklingsplanen utgör ett viktig gemensamt verktyg för berörda kommuner som stöd i en utvecklingsprocess för den särskilt utpekade regionala stadskärnan Arlanda-Märsta, liksom för utvecklingen i Arlandaregionens övriga kommuncentra. Syftet är att främja tjänsteutbyten, möten, stadskvaliteter och stadsliv genom ökad täthet och mer urbant utformade stadsmiljöer med höga krav på stadsmässighet, tillgänglighet och hållbart byggande.

En hållbar utveckling ska också känneteckna den framväxande flygplatsstaden Airport City Stockholm på Stockholm Arlanda Airport och där förverkligas genom en integrerad trafik- och bebyggelseutveckling som även är samordnad med utvecklingen i Arlandaregionen i övrigt. En särskild stadsbyggnadsstrategi för Airport City Stockholm har tagits fram, innehållande en vision och en tydlig strategi för flygplatsstadens utveckling inom ramen för ett separat trepartssamarbete mellan Sigtuna kommun, Swedavia och Arlandastad Holding AB. Den innefattar principer för hållbart stadsbyggande, dynamisk utbyggnad och strategiska beslut för genomförande och som också ska innefattas i den delregionala utvecklingsplanen för Arlandaregionen.

Genomförande

I den delregionala utvecklingsplanen återfinns inriktningsmål för varje fokusområde som anger den strävan som Arlandaregionen har för hur regionen ska utvecklas på ett hållbart sätt utifrån de tre hållbarhetsperspektiven på social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet.

Inom varje fokusområde beskrivs närmare genom vilka strategier och med vilka åtgärder som man på ett hållbart sätt avser nå dessa inriktningsmål.

Flygplatsens roll

Stockholm Arlanda Airport som nav för utvecklingen i Arlandaregionen

Tillgänglighetens betydelse för en hållbar samhällsutveckling

Sverige är ett land med stort behov av internationella kontakter. Mer än 50 procent av landets BNP utgörs av export av varor och tjänster. Bakgrunden till detta är naturligtvis att Sverige sedan länge haft omfattande internationella kontakter vilket byggt upp starka handelsförbindelser. Sverige har också varit väldigt aktivt när det gäller olika typer av utbyten, inte minst inom de kulturella och kunskapsintensiva områdena. Inflyttningen till Sverige från andra länder har under de senaste decennierna varit stark, vilket är ett kvitto på Sveriges attraktivitet i omvärlden. Denna inflyttning har också inneburit att den svenska befolkningen i dag är diversifierad där en stor andel av befolkningen har bakgrund från andra länder från olika världsdelar. Globaliseringen är en av de starkaste makrotrender som påverkar utvecklingen av Sverige både på kort och på lång sikt.

I en allt mer globaliserad värld skapas förutsättningar för såväl affärsmässiga, kulturella och kunskapsmässiga utbyten framförallt genom tillgänglighet. Tillgänglighet skapar i sin tur förutsättningar för en hållbar utveckling inom alla tre hållbarhetsperspektiv (socialt, ekologiskt och ekonomiskt).

Exempel på detta är:

- Ekonomiska perspektivet: Internationell handel är en viktig ingrediens för Sveriges ekonomiska utveckling. Utan internationell handel skulle Sveriges BNP drastiskt försämrats. En förutsättning för stor internationell handel är tillgänglighet till de marknader som svenska företag verkar på.
- Sociala perspektivet: Genom de etableringar som sker som en följd av den internationella handeln skapas en diversifierad arbetsmarknad och en stor mängd arbetstillfällen. De sociala kontakter som redan finns mellan invånare i Sverige och invånare i andra länder är omfattande och beräknas öka i omfattning i framtiden. Genom god tillgänglighet skapas också förutsättningar att utveckla och bibehålla de internationella nätverk som byggts upp.

I en globaliserad värld är tillgänglighet avgörande för social hållbarhet.

- Ekologiska perspektivet: För att lösa de globala miljöproblemen krävs global samverkan och kunskapsmässiga utbyten. Sverige ligger här i framkant när det gäller hållbar teknikutveckling och har stora möjligheter

att sprida dessa kunskaper till gagn för det globala samhället. Sverige är samtidigt i starkt behov av att inhämta ny kunskap för att klara de miljöutmaningar som samhället står inför. Utan god internationell tillgänglighet försvåras detta utbyte.

Stockholm Arlanda Airports roll

Stockholm Arlanda Airport är redan i dag ett nav för utveckling inom det område som Arlandaregionen utgör. Flygplatsens primära funktion är att skapa så god tillgänglighet som möjligt, såväl utifrån ett internationellt, nationellt och regionalt perspektiv.

För att maximera möjligheterna för tillväxt och utveckling och även skapa förutsättningar för ett ekologiskt hållbart transportsystem är det viktigt att de olika transportsystemen kopplas samman i de noder där det finns goda möjligheter att välja det mest effektiva transportslaget utifrån det behov som finns. Den i dag starkast växande noden i Skandinavien är Stockholm Arlanda Airport.

Stockholm Arlanda Airport ligger redan i dag strategiskt placerat mellan Stockholm och Uppsala, det stråk där den starkaste tillväxten och utvecklingen i Sverige förutspås äga rum under kommande decennier. En motor i denna utveckling är den tillgänglighet till internationella marknader som flygplatsen skapar förutsättningar för. Kring flygplatsen har en flygplatsstad, kallad Airport City Stockholm börjat etableras. Denna flygplatsstad beräknas generera cirka 50 000 arbetstillfällen då den är fullt utbyggd någon gång efter år 2030. Redan i dag finns drygt 700 företag etablerade inom detta område med över 25 000 arbetsplatser.

En förutsättning för denna utveckling är att infrastruktur och trafikering till, från och inom denna region anpassas till det behov som förväntas komma under framtida decennier. I nuläget finns det kapacitetsbrister i transportsystemet som kan komma att verka hämmande för regionens möjlighet att utnyttja den fulla potentialen av den internationella tillgänglighet som skapas från Stockholm Arlanda Airport. Det är därför viktigt att åtgärder som syftar till att skapa förutsättningar för ökad tillgänglighet med kollektiva färdmedel till, från och inom regionen prioriteras.

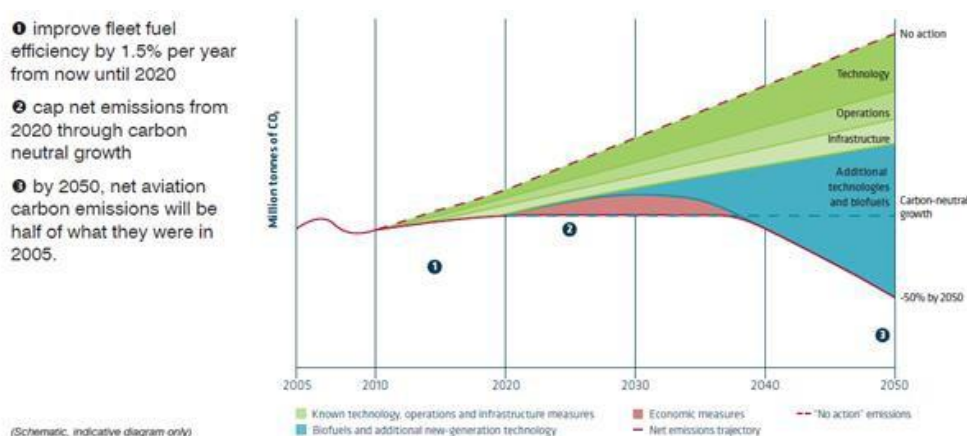
Flygets roll i ett hållbart transportsystem

Flyget har som sin primära roll att knyta ihop det globala samhället och därigenom bidra till ett långsiktigt hållbart globalt samhälle. Flygets nytta, och bidrag till det globala samhället är framförallt att snabbt kunna frakta varor och människor från olika platser på jorden till de platser där dessa behöver vara.

Genom kunskap, politiskt och kulturellt utbyte skapas ökad förståelse över kulturella, religiösa och politiska gränser. En sådan ökad förståelse är en förutsättning för ett långsiktigt socialt hållbart samhälle.

Miljöområdet är det hållbarhetsområde där flyget som transportmedel främst har ifrågasatts. Flyget medför negativ miljöpåverkan främst när det gäller buller och utsläpp till luft. Buller är framförallt ett problem i områden nära flygplatser där flygplan ligger på låg höjd efter start eller i samband med landning. Ju närmare flygplatsen man befinner sig ju större blir bullerproblematiken. Buller kan reduceras vid källan genom teknikutveckling samt flyttas eller fördelas mellan områden. Hantering av buller kring en flygplats är en av de mest komplexa frågor som flygplats och omkringliggande kommuner har att hantera och slutar oftast med olika typer av kompromisser för att de människor som bor kring en flygplats inte ska exponeras för orimliga mängder flygbuller. Med dagens teknikutveckling förväntas bullerexponeringen från flyget att minska.

Vad avser utsläpp till luft är det främst flygets klimatpåverkan som är ett långsiktigt problem. Flygplan drivs i dag i princip enbart på fossilt drivmedel, vilket orsakar klimatpåverkande utsläpp. För att hantera detta sker teknikutveckling som syftar till att dels reducera bränsleförbrukningen per passagerarkilometer och dels påbörja införande av förnyelsebara drivmedel som inte ger några nettoutsläpp av klimatpåverkande gaser. Flyget står globalt i dag för cirka 2 procent av världens samlade utsläpp av CO₂, som är den huvudsakliga källan till klimatproblematiken, men detta kan komma att fördubblas fram till 2050 om inga åtgärder vidtas.



Flygbranschen har därför tagit fram ett utvecklingsprogram som innebär en bränsleeffektivisering med 1,5 procent per år fram till år 2020. Ett utsläppstak på ökade nettoutsläpp av fossil CO₂ från 2020 samt halvering av flygets klimat-

påverkande utsläpp till 2050 utifrån 2005 års siffror.

Flygbranschen avser att genomföra detta genom teknikutveckling, nya operativa procedurer, förbättrad infrastruktur och införande av förnyelsebara drivmedel.

Stockholm Arlanda Airports roll i miljöarbetet

Stockholm Arlanda Airport har under många år aktivt arbetat med att reducera buller kring flygplatsen samt klimatpåverkande utsläpp från flygplatsens verksamhet.

Flygplatsen var en av de första flygplatserna i världen att införa en procedur för kurvade inflygningar. Än så länge är detta en procedur som inte kan användas för flertalet flygbolag och under begränsade tider på dygnet vilket gör att effekterna för de kringboende än så länge är marginell. Flygplatsen deltar aktivt i det internationella arbetet för att säkerhetsbevisa kurvade procedurer och arbetar aktivt på att införa dessa på mer permanent basis. Detta ger större förutsättningar för flygplatsen att i samverkan med omkringliggande kommuner bestämma var flygtrafiken ska gå till och från flygplatsen. Det finns dock i dagsläget ingen indikation på när dessa procedurer kan användas vid högtrafik.

När det gäller arbetet med att reducera klimatpåverkande utsläpp anses Stockholm Arlanda Airport i dag vara världsledande. Stockholm Arlanda Airport var den första flygplatsen i världen att uppnå de högt ställda kriterierna för att erhålla ett ACA certifikat på högsta nivå (3+). ACA står för Airport Carbon Accreditation, och är en certifiering som flygplatser kan ansöka om. För att behålla denna certifiering måste flygplatser kontinuerligt visa på förbättrad miljöprestanda utifrån klimatperspektivet. Stockholm Arlanda Airport har sedan den första certifieringen lyckats bibehålla högsta nivån under sex år.

I dag är flygplatsen så gott som klimatneutral för sin egen verksamhet. Det återstår endast fossila utsläpp från den interna fordonstrafiken, som planeras att investeras bort i form av nya och konverterade fordon fram till år 2020.

Stockholm Arlanda Airport har även arbetat med att reducera utsläpp från fordonstrafik till och från flygplatsen. Dessa utsläpp ingår i det så kallade utsläppstak som Stockholm Arlanda Airport fick i samband med tillståndet att bygga den tredje rullbanan på Stockholm Arlanda Airport. Troligen kommer utsläppstaket i sin nuvarande form att tas bort i och med att den nya miljöprövningen av flygplatsen genomförs.

Arbetet med att reducera klimatpåverkande utsläpp från fordonstrafiken till och från flygplatsen har främst fokuserats på att förbättra kollektivtrafiken till flygplatsen samt att införa olika ekonomiska styrmekanismer för att få in en större andel miljöbilar till flygplatsen. Dessa styrmedel har framförallt gett effekt inom taxinäringen där flygplatsens arbete medfört att hela Stockholmsregionen har ökat andelen miljötaxibilar. I dag tillåts inga taxibilar som inte är klassade som miljöbil att hämta upp passagerare vid terminal.

Genom samarbete mellan flygplats, kommuner och region har även pendeltågsförbindelserna förbättrats. Detta har lett till att fler än 50 procent av resenärerna i dag väljer kollektivt transportmedel för att ta sig till och från flygplatsen.

Infrastruktur och trafikering

Sammanfattning

Ett samlat grepp bör tas för utbyggnaden av infrastruktur för att arbetsplatser och bostäder ska kunna utvecklas i Arlandaregionen. Kommunerna i Arlandaregionen är beredda att förhandla med staten och regionens huvudmän om en överenskommelse om finansiering av utbyggnad av infrastruktur för kollektivtrafik samt ökat bostadsbyggande i Stockholmsregionen enligt 2017 års Arlandaförhandling.

Ett samlat angreppssätt på dessa viktiga frågor bör ske utifrån berörda kommuner men också i samklang med den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF5). Eftersom staten spelar en avgörande roll behöver det för regionens möjligheter till tillväxt ske en samordning med relevanta nationella infrastrukturinvesteringar.

Inledning

Kommunerna i Arlandaregionen ska i samverkan med Stockholm Arlanda Airport driva en samlad bebyggelse- och samhällsutveckling där flygplatsen kan fortsätta att utvecklas till ett nationellt resecentra där olika transportslag kopplas samman på ett effektivt och hållbart sätt och där tillgängligheten till och inom Arlandaregionen förbättras.

Flygplatsens primära funktion är att skapa förutsättningar för nationell och internationell tillgänglighet med visionen att Stockholm Arlanda Airport ska ta rollen som den ledande flygplatsen i Skandinavien. Kring detta transportnav kommer utökade förutsättningar för utveckling att kunna ske. En flygplatsstad som knyter an till Märsta understödjer Stockholm Arlanda Airports funktion. Effektiva och regionala och lokala markförbindelser är avgörande för att understödja och maximera nyttan av Stockholm Arlanda Airport för kring-

liggande kommuner och regioner. Detta främjar tillgänglighet och nyttan av flygplatsen som ett lokalt/regionalt/nationellt kommunikationsnav. Det kan även skapa synergier med utvecklingen av den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta och flygplatsstaden Airport City Stockholm.

Utveckla infrastrukturen i Arlandaregionen

Stockholmsregionen befinner sig i stark utveckling och spelar en central roll i Sveriges ekonomi. Stråket Stockholm-Uppsala med Stockholm Arlanda Airport är ett av Sveriges starkaste tillväxtstråk som måste tas om hand och utvecklas. Det finns unika värden och tillgångar i infrastruktur, företag och människor i Arlandaregionen i detta område med goda, men otillräckliga kommunikationer. Arlandaregionen behöver inom regionen främst bättre tvärförbindelser mellan sina olika nodpunkter. Stråket behöver kompletteras med att Norra Böjen byggs ut som förbindelse mellan Ostkustbanan och Arlandabanan för pendeltågstrafik via Märsta till Stockholm Arlanda Airport. Roslagsbanan knyts till Stockholm Arlanda Airport och att därmed också kollektivtrafiken mellan de regionala stadskärnorna Täby-Arninge och Arlanda-Märsta kan förbindas och skapa möjligheter för en ökad integrerad bostads- och arbetsmarknad i regionen.

Ska den utvecklingspotential som finns i regionen kunna förverkligas behöver infrastrukturen både beträffande spårtrafiken och vägtrafiken förbättras på ett antal punkter. En satsning på åtgärder för att förbättra uthålliga, effektiva och miljövänliga transportinfrastrukturer till och inom Arlandaregionen samt en öppenhet för teknikutvecklingen bör kunna bidra till stora och unika effekter på både kort och lång sikt och är avgörande för en hållbar tillväxt i regionen.

Sett i ett internationellt perspektiv spelar Stockholm Arlanda Airport en mycket viktig, till och med avgörande, roll för regionens och därmed hela landets konkurrenskraft. Stockholm Arlanda Airport gynnas bland annat av en god utveckling i de kommuner som omger flygplatsen då det ger underlag till dels ett livskraftigt och dynamiskt näringsliv i flygplatsens omland dels en hållbar rekryteringsbas som på ett effektivt och miljövänligt sätt kan ta sig till och från flygplatsen och till omgivande arbetsmarknader.

Samma förhållande gäller utvecklingen av näringsliv, bostads- och arbetsmarknad inom kommunerna i Arlandaregionen och med regionen i stort.

Bakgrund

Stockholms län är Sveriges huvudstadsregion och landets viktigaste tillväxtmotor. En tredjedel av landets tillväxt skapas här och nästan en fjärdedel av den totala arbetsmarknaden finns här. I Stockholms län bor mer än 2,1 miljoner

människor, drygt en femtedel av landets befolkning, på knappt två procent av Sveriges yta. Befolkningen växer med 35 000-40 000 personer per år (200 000 mellan 2005 och 2011) och väntas nå 2,6 miljoner år 2030 och kanske så mycket som 3,2 miljoner år 2050. Stockholmsregionen är en del av ett större europeiskt och globalt sammanhang.

Enligt internationella bedömningar ligger Stockholm i topp i Europa. I den globala konkurrensen behöver regionen ligga långt framme, oavsett på vilket sätt jämförelsen görs. Det är i den konkurrensen Stockholmsregionens framtid avgörs. Länsstyrelsens medborgarundersökning från 2013 visar att 91 procent av medborgarna är nöjda med det liv de lever. Nio av tio trivs med både sitt arbete och sitt boende. Invånarna ser överlag ljust på den egna ekonomin samt uppfattar sig som miljömedvetna. Detta visar också på att det går bra för Stockholm. Men det finns också stora problem. Nära 60 procent ser trafiksituationen som mycket besvärlig. Stockholmsregionen har allt större betydelse för Sveriges samlade tillväxt, värdeskapande företagande och innovation. En konkurrenskraftig utveckling måste utgå från att Stockholm är en funktionell arbetsmarknadsregion. Det regionala transportsystemets framkomlighet och tillförlitlighet är av central betydelse för näringslivets möjlighet att utveckla sin internationella konkurrenskraft och därmed motivera sin verksamhet i landet. Ett bibehållande av den till regionen redan starka lokaliseringen av huvudkontor och viktig FoU-verksamhet och en fortsatt utvecklad sådan lokalisering till regionen är också angeläget.

En viktig slutsats är att regionens och därmed landets fortsatta välbefinnande och tillväxt är beroende av att Stockholm kan behålla sin globala position. Regionens tillgänglighet är avgörande för landets konkurrenskraft. Studier och rapporter visar att två av länets största utmaningar är att kraftigt öka bostadsbyggandet och kapaciteten i infrastrukturen. Det är viktigt att ha en samhällsplanering som håller. Det är mycket viktigt att samlokalisera bostäder och infrastruktur för då uppstår också miljömässiga fördelar. Satsning på infrastruktur är en investering i regionens utveckling, men också en avgörande satsning på miljön och för en hållbar samhällsutveckling.

Utgångspunkter

Verka för en hållbar infrastruktur

Arlandaregionen vill att den infrastruktur som ska byggas och användas utförs på ett sätt som bidrar till den allmänna hållbarheten av naturresurser. Den ska ha en lägre energiförbrukning än dagens och vara effektivare jämfört med tidigare generationers teknologi. Arlandaregionen ska också fortsättningsvis

vara öppen för att tillvarata sådan teknikutveckling och digitalisering som inte minst har en påverkan på möjligheterna att på ett effektivt och hållbart sätt transportera både människor och gods. Exempel på en sådan utveckling finns redan i Arlandaregionen genom pågående pilotprojekt kring elvägar för tunga fordon, studier kring automatiserade förarlösa fordon i kollektivtrafiken (spårbilar) på och kring Stockholm Arlanda Airport samt att utnyttja eldrivna bussar i både kollektivtrafiken och för andra interna transporter i Arlandaområdet.

Hållbar infrastruktur ska bidra till att uppnå målet om en fossilfri fordonsflotta. Det är viktigt att utveckla den spårbundna kollektivtrafiken såsom en utbyggnad av Ostkustbanan med två nya spår från Stockholm till Uppsala för att möjliggöra en ökad kollektivtrafik, ny pendeltågstrafik Märsta-Arlanda (Norra Böjen), förlängning av Roslagsbanan till Stockholm Arlanda Airport och miljövänliga bussar (elfordon) samt nya lösningar för kollektivtrafik i form av exempelvis spårbilssystem.

Eftersom trafikmängderna på väg E4 från Glädjens trafikplats i Upplands Väsby till Stockholm Arlanda Airport redan i dag klart överstiger kapaciteten så innebär det allt större framkomlighetsproblem för bussar, taxi, nyttotrafik i övrigt att nå viktiga målpunkter i Upplands Väsby, Rosersberg, Märsta, och Stockholm Arlanda Airport. Det innebär även störningar för trafik som behöver nå Uppsala och vidare norrut längs E4. Detta innebär att väg E4 behöver byggas ut med två nya körfält från Upplands Väsby till Stockholm Arlanda Airport samt en ny trafikplats vid Hammarby.

Hållbar infrastruktur ger ett tillgängligt och effektivt samt hållbart transportsystem och som stödjer en integrerad trafik- och bebyggelseutveckling. För näringslivets transporter prövas med fokus på regionens flygplatsnära och strategiska terminallägen ny teknik med elvägar för tunga fordon.

Tillgängligheten till Stockholm Arlanda Airport, stations-, centrumlägen samt gemensamma kollektivtrafiknoder behöver utvecklas på ett hållbart sätt (genom satsningar på kollektivtrafik). Arlandaregionen ska verka för bra kopplingar till övriga kollektivtrafikstråk samt lokala och regionala målpunkter.

Att främja och prioritera gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik är en viktig utmaning och grund i den delregionala planen.

Stockholm Arlanda Airport – trafikering

Allokera resurser för infrastruktur och trafik till Arlandaregionen så att Stockholm Arlanda Airport kan utvecklas som nationellt/regionalt/lokalt

resecentrum där flyg och övriga transportslag kopplas samman på ett hållbart och effektivt sätt.

Bidra till att skapa effektiva och hållbara regionala och lokala marktransport-system med anpassade lösningar och med utnyttjande av modern teknik i infrastruktur och fordon som understödjer Stockholm Arlanda Airport funktion samt maximerar nyttan av flygplatsen för regionen och kringliggande kommuner.

Ge förutsättningar för en dynamisk utveckling av flygplatsstaden Airport City Stockholm i flygplatsens närhet och som genom ett hållbart stadsgestaltning-koncept för trafik- och bebyggelseplaneringen understödjer Stockholm Arlanda Airports funktion och miljöprofil och blir en integrerad del i den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta.

Bostäder – trafikering

Utveckling av stationsnära lägen

I samtliga kommuner planeras för en hållbar utveckling med bostäder i lägen med god eller potentiellt goda kollektivtrafiklägen. I Arlandaregionen sker en utveckling i stationsnära lägen med bostäder och arbetsplatser som är där tillgänglighet finns till god kollektivtrafik. För att detta ska vara möjligt behöver kapaciteten i infrastrukturen byggas ut och trafikeringen öka. Detta bör ske samordnat med bebyggelseplaneringen och inte komma långt senare då ett beroende av bilåkande har etablerats.

Näringsliv – trafikering

Näringslivet och företagen i Arlandaregionen behöver lägen med access till stabil och regelbunden kollektivtrafik och en god tillgänglighet samt framkomlighet i vägtransportssystemet.

Redan nu flyttar företag till centrala lägen som har god tillgång till kollektivtrafik och där det främst finns spårbunden trafik. Detta pekar mot att det behövs en utvecklad strategi för hur utbyggnad av kollektivtrafiken och nya arbetsplatsområden bäst kan ske i en integrerad trafik- och bebyggelseplanering för att möta företagens behov av goda lokaliseringlägen med tillgänglig kollektivtrafik. Vägnetets fortsatta utveckling och anpassning ska också samspela med en transporteffektiv regionstruktur och behöver inriktas mot att främst prioritera kollektivtrafikens och nyttotrafikens framkomlighet.

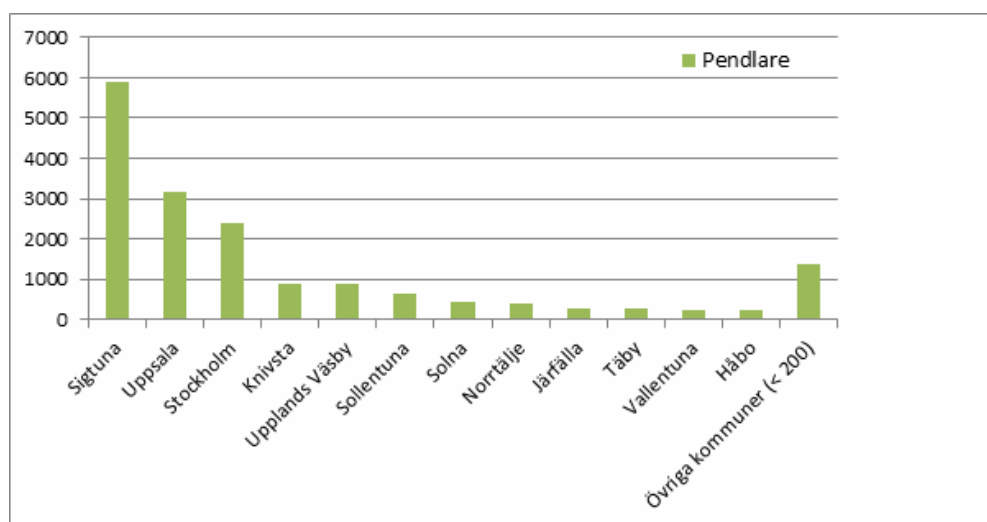
Utgångsläge

Nuläge

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS) ses en flerkärnig bebyggelsestruktur som ett mål enligt hypotesen om att flerkärniga urbana system är mer effektiva, uthålliga och balanserade än enkärniga system. Målet med flerkärnighet är att minska skillnader mellan och inom län och regioner. I den regionala utvecklingsplaneringen i Stockholmsregionen, finns en tydlig strävan efter att skapa en flerkärnig tillväxtregion med god internationell konkurrenskraft. Stockholmsregionen är i dag starkt enkärnig och behöver bli mer flerkärnig. Utvecklingen i de yttre regionala stadskärnorna ska motverka att bebyggelsen och verksamheterna sprids ut.

Stockholmsregionen ska verka för att utveckla regionala stadskärnor. Den regionala utvecklingsplanen redovisar utveckling av åtta yttre regionala stadskärnor utöver den centrala regionkärnan. Arlanda-Märsta är utpekad i RUFS 2010.

Pendling från kommuner till Stockholm Arlanda Airport-Märsta



Den statistik som figurerna bygger på kommer från SCB. Reseberäkningar enligt trafikanalys RUFS 2010.

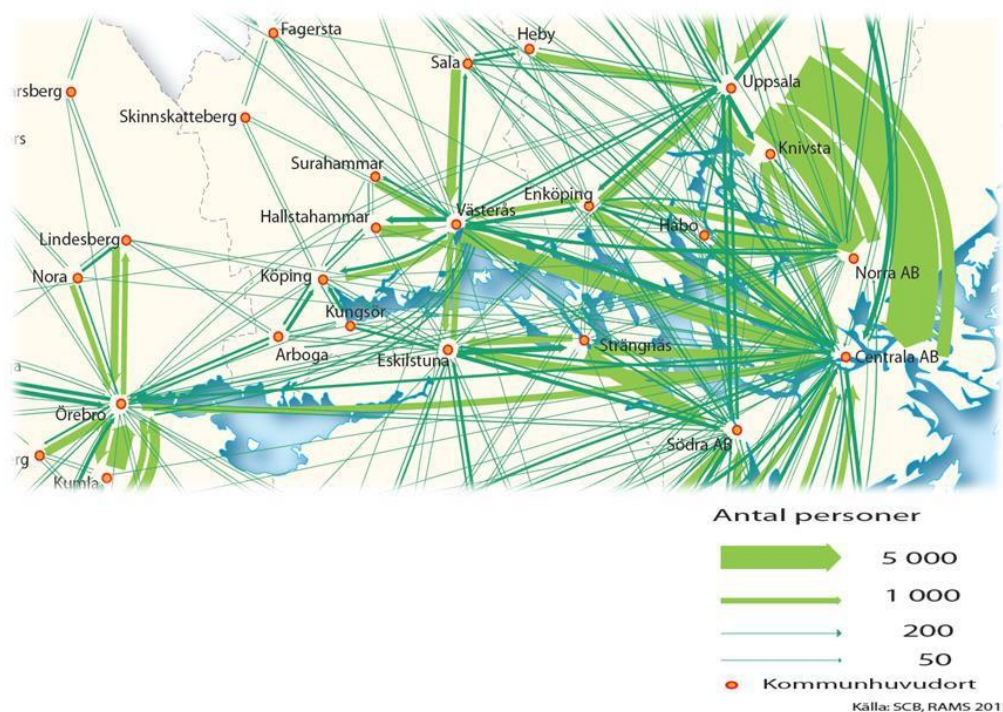
Kommunerna i Arlandaregionen har ett strategiskt läge i ett expansivt stråk mellan Stockholm och Uppsala som utgör landets starkaste tillväxtområde med cirka 137 000 invånare och med en sammantagen befolkningstillväxt i de fyra kommunerna på drygt 15 procent sedan år 2000.

Det finns 50 000 arbetstillfällen, varav drygt 25 000 på och närmast kring Stockholm Arlanda Airport. Det är stor inpendling till Sigtuna kommun och

Upplands Väsby. Näringslivet är differentierat med dominans för sektorerna handel, kommunikation och transport (37 procent) samt besöksnäring. Det finns god tillgång på mark och lokaler för näringslivets etableringar. Det är en internationell region med en hög andel företag med utländska ägare och med en mångkulturell befolkning. Kommunerna inom Arlandaregionen har betydande natur- och kulturvärden i regionens omgivning som bidrar till attraktivitet för bosättning och verksamhet. Med en väl utbyggd offentlig och kommersiell service i respektive kommuncentrum med potential för ytterligare utveckling och god närhet till universitet och högskolor i Stockholm och Uppsala och med flera gymnasieskolor samt andra utbildningsanordnare.

Pendlingen inom Stockholms län är starkt inriktad på Stockholms stad samt till Solna. Pendlingsmönstret för män respektive kvinnor inom Stockholms län är likartat. En omfattande pendlingsökning har under perioden 1990-2012 skett från Uppsala, Västerås och Eskilstuna in till centrala Stockholms län. Stor pendlingsökning har också skett från centrala Stockholms län till Uppsala samt i samspelet mellan norra Stockholms län och Uppsala.

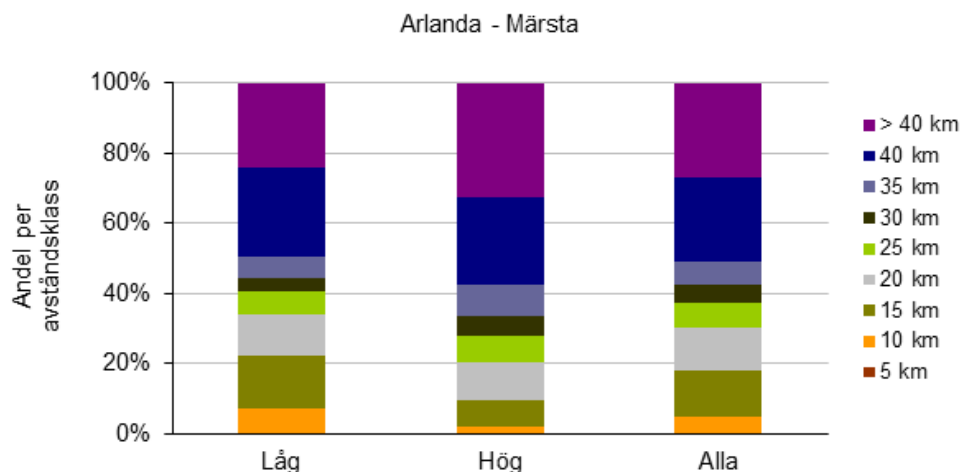
Arbetspendling 2012 i Mälardalen



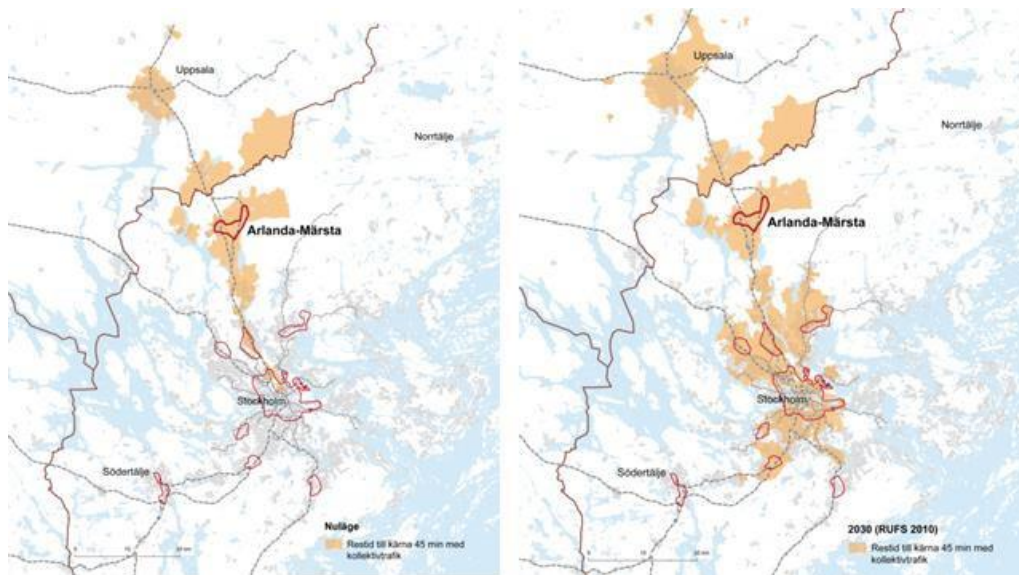
Pendling mellan kommunerna i Arlandaregionen är betydligt mindre än de större strömmarna till länets centralare delar och till Uppsala. De som arbetar i Stockholm Arlanda Airport och pendlar har i dag relativt lång resa, både för

låg- och höginkomsttagare (var fjärde anställd på flygplatsen är en Sigtunabo). Medelavstånd med bil är 29 km och hälften av alla pendlare har mer än 40 minuters bilresa. Ungefär 2/3 bor i Sigtuna, Uppsala och Stockholm.

Fördelning av pendlare på olika avstånd till Arlanda-Märsta 2008. Avser låg-, höginkomsttagare samt alla.



Restidsisokroner kollektivtrafik (45 min). Avser trafiknät enligt nuläge (2008) samt enligt RUF 2010 (2030)



Restidsisokroner redovisar hur långt från en given punkt du hinner ta dig på en given tid. Resultatet visas som isolinjer och illustrerar tillgängligheten. Beakta att flera av de kollektivtrafikförslag vi har inte redovisas i RUF 2010.

För dagens pendlare är tillgängligheten i kollektivtrafiksystemet ganska dålig, cirka 45 procent av pendlarna har mer än 50 minuters restid. Den regionala

stadskärnan Arlanda-Märsta är ett utpräglat arbetsplatsområde och branscher domineras av transporter, tillverkning, företagstjänster, handel, hotell och restaurang. Ett förändrat kollektivtrafiksystem kommer att kunna innebära mycket stora förbättringar i restid och tillgänglighet för den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta.

Analys

De som arbetar på eller vid Stockholm Arlanda Airport och pendlar har i dag relativt lång resa, både för låg- och höginkomsttagare. För dagens pendlare är tillgängligheten i kollektivtrafiksystemet ganska dålig och en stor del av pendlarna har mer än 50 minuters restid. Ett förändrat kollektivtrafiksystem skulle kunna innebära mycket stora förbättringar i restid och tillgänglighet för den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta.

Utmaningar

För att skapa möjligheter att hantera det tryck som finns på Stockholmsregionen och samtidigt verka för en tålighet behöver det finnas alternativ till att bara förstärka det radiella sambandet.

Genom att komplettera befintlig kollektivtrafiktrafik mellan viktiga målpunkter och bostadsområden i kommunerna i Arlandaregionen och Stockholm Arlanda Airport via bättre tvärförbindelser kan regionen växa på ett hållbart sätt.

Gemensamt taxeyesystem/interoperabilitet

Målet är att resenären ska uppleva att det är enkelt att planera, köpa och genomföra sin resa i kollektivtrafiken oavsett om man reser lokalt, regionalt eller nationellt. Hösten 2013 gjordes en inventering avseende nuläge och problemområden kring biljett- och betalsystem inom kollektivtrafiken i Sverige. Till de olika problemen har sedan konkreta mål kopplats och funktionella och organisatoriska krav har identifierats per mål. Arbetet har bedrivits med en bred förankring i branschen och med målet att knyta samman aktörernas system och göra det enkelt för resenärerna att köpa biljetter i kollektivtrafiken.

Ett sätt att skapa möjligheter att resa över gränser och som framför allt tillämpas på tågtrafik på olika platser i landet är att utöka det ”geografiska området” för var ett betalsystem kan användas. Fordon och stationer i angränsande län förses med utrustningar som hanterar betalsystemets färdbevis. Exempel på en sådan lösning är utplaceringen av biljettautomater i Öresundstågssamarbetet på platser så som Göteborg, Kalmar och Köpenhamn.

UL och SL har en rad samarbeten med länsöverskridande kollektivtrafik, både

med buss och med tåg. Den viktigaste förbindelsen är SL-pendeln som går mellan Stockholm och Uppsala.

Den som endast reser inom Uppsala län (Uppsala–Stockholm Arlanda Airport) behöver bara en vanlig UL-biljett. Reser man vidare in i Stockholms län behöver man även en SL-biljett, alternativt en kombinerad UL/SL-biljett som gäller för båda länen. I SL-trafiken är det SL:s regler som gäller och för den sträcka man reser med UL är det UL:s regler som gäller. Reser man ofta är det billigast att köpa en 30-dagarsbiljett. 30-dagarsbiljetter laddas på ett SL Accesskort som gäller tillsammans med kvitto. Systemet upplevs som otydligt och krångligt av resenärer som reser sällan. Det går i dag inte att ha ett gemensamt kort för resor mellan länen.

Förslag till utveckling

Utveckla och stärk kopplingarna i Arlandaregionen

För att skapa en hållbar tillväxt behöver den nuvarande strukturen som utgår radiellt från Stockholms centrala delar kompletteras med bättre tvärförbindelser både på spår och väg i Arlandaregionen. Detta bör ske inom den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta via utvecklade kollektivtrafikstråk mellan Märsta och Stockholm Arlanda Airport och genom en utbyggnad av Norra Böjen mellan Ostkustbanan och Arlandabanan för pendeltågstrafik via Märsta till Stockholm Arlanda Airport och för godstransporter till flygplatsen, men också genom att bättre knyta ihop nordostsektorn genom Roslagsbanans avgrening till Stockholm Arlanda Airport för att skapa en robust koppling för kollektivtrafiken till flygplatsen. Detta ger också möjlighet att bättre integrera de regionala stadskärnorna Arlanda-Märsta och Täby-Arninge med varandra och ta tillvara de dynamiska effekterna i en gemensam bostads- och arbetsmarknad. Anslutning till pendeltåg, nationell järnväg och höghastighetsbana är ytterligare värden som stärker Arlandaregionens tillgänglighet och attraktivitet.

Roslagsbanans avgrening till Stockholm Arlanda Airport kan också vara ett komplement när Ostkustbanan går ner i kapacitet eller får störningar i trafiken mellan Stockholm och Uppsala.

Kommunerna i Arlandaregionen vill därför gemensamt verka för en ökad tillgänglighet och kapacitet i Arlandaregionens transportsystem. En ökad kapacitet på Ostkustbanan med ytterligare två spår är på sikt även nödvändig för utvecklingen i hela stråket mellan Stockholm och Uppsala samtidigt med en utbyggd kollektiv spårtrafik. Stationerna i Märsta, Upplands Väsby och Knivsta behöver i sina strategiska lägen byggas om till funktionella och moderna resecentrum. För en utökad tillgänglighet i hela stråket Stockholm-

Uppsala behöver på sikt också nya stationslägen tillkomma utmed Ostkustbanan, både i Alsike och Bergsbrunna, som stöd för den växande och integrerade bostads- och arbetsmarknaden i Stockholm-Upsalaregionen.

Innovativ teknikutveckling mot mer miljövänliga transportmedel på väg och järnväg är nödvändigt och ska bevakas. Vi är beroende av att transporter på såväl väg som järnväg kan utvecklas för att göra Arlandaregionen mer tillgänglig.

Kollektivtrafikandelen av resorna måste öka för en minskad belastning på vägtrafiknätet för att begränsa de klimatpåverkande utsläppen och reducera buller och partiklar i belastade vägstråk, främst i E4-stråket.

Prioritera tillgängligheten till och inom den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta genom utvecklad kollektivtrafik och en utbyggd infrastruktur i form av Norra Böjen som förbindelse mellan Ostkustbanan och Arlandabanan och i kollektivtrafikstråk i den framväxande flygplatsstaden Airport City Stockholm samt kopplingar till andra regionala stadskärnor både genom en avgrening av Roslagsbanan till Stockholm Arlanda Airport med bra kopplingar mot Märsta och genom utvecklad stombusstrafik.

I stråket Märsta-Stockholm Arlanda Airport och med koppling mot Rosersberg och Upplands Väsby krävs det nya innovativa system som exempelvis spårbilar (IPM-lösningar) för att skapa en hållbar och kompletterande kollektivtrafik till de radiella transportsystemen. I en integrerad trafik- och bebyggelseutveckling måste en kapacitetsstark och hållbar kollektivtrafik svara upp mot den utveckling som kan förväntas ske i flygplatsstaden Airport City Stockholm.

Gång- och cykeltrafiken ska främjas både i stråk mellan och inom kommuncentra i Arlandaregionen.

Vägnätets kapacitet behöver förstärkas genom en breddning till sex körfält på väg E4 mellan Upplands Väsby och Stockholm Arlanda Airport samt genom en utbyggnad av trafikplatser vid Hammarby (Upplands Väsby) och Måby (Stockholm Arlanda Airport).

För Stockholm Arlanda Airport skulle förbättrad infrastruktur bland annat innebära:

- Möjligheterna för en effektivare samordning mellan transportslagen tåg/flyg och restidsvinster för resenärerna.
- Flygplatsen utvecklas som ett betydelsefullt nav också för byte mellan tågresor lokalt, regionalt och intercity.
- En effektivare godshantering med möjligheter till utveckling av logistik-

- och frakthanteringen på Stockholm Arlanda Airport/Kombi Norr, Rosersberg och som ger en avlastning av trafiken på Ostkustbanan.
- Ett ökat reseunderlag på Stockholm Arlanda Airport från ett vidgat upptagningsområde ökar möjligheterna att såväl kunna bibehålla och att attrahera nya flyglinjer, vilket främjar tillgängligheten både nationellt och internationellt. Investering i en höghastighetsbana som med tåg angör Stockholm Arlanda Airport är strategiskt mycket viktig för att långsiktigt främja flygplatsens tillgänglighet.
 - Att kunna bidra till en positiv regional utveckling och till företags-etableringar med Stockholm Arlanda Airport som nav för en fortsatt stark expansion i Stockholm – Mälardalenregionen och som stöd för Arlanda-Märsta som i RUFSS 2010 har utpekats som en regional stadskärna av stor betydelse för regionens samlade utveckling.
 - Arlandaområdet ingår som en del av den Nordiska triangeln där infrastrukturen behöver stärkas för att man konkurrenskraftigt ska kunna mäta sig med andra regioner i Europa där flygplatser och höghastighetståg kompletterar varandra.

Prioritering av infrastrukturobjekt

Arlandaregionen har prioriterat infrastrukturobjekt utifrån följande vägledande principer:

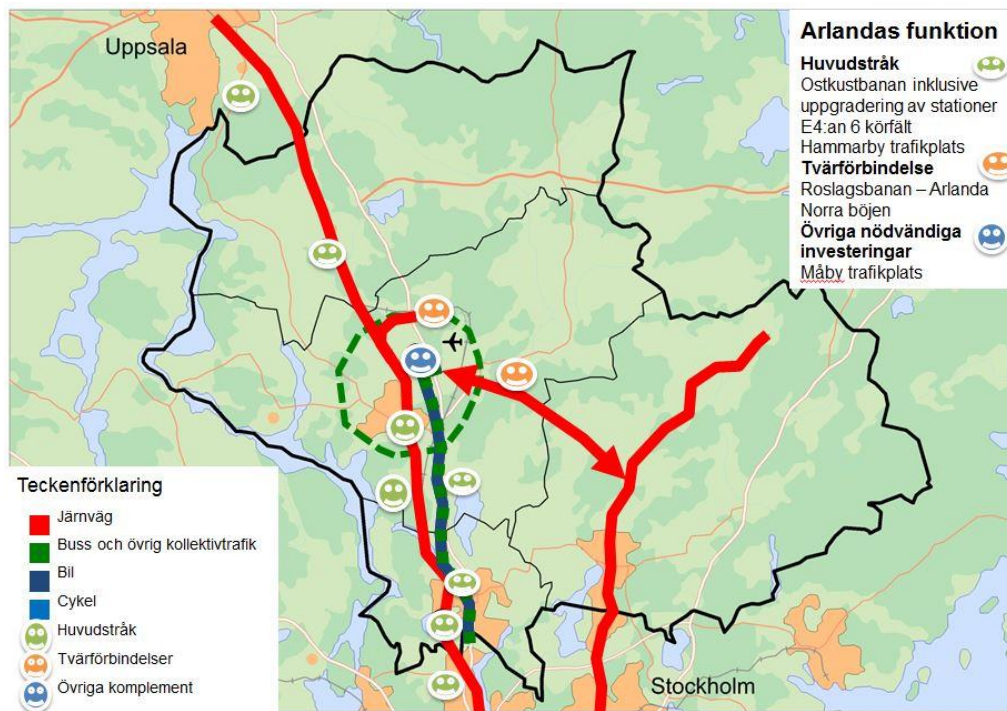
- Stockholm Arlanda Airports funktion
- Arlandaregionen (Delregionalt)
- Nationellt
- Storregionalt (ingår i Stockholm Arlanda Airports funktion).

Sedan grupperat dem i tre grupper:

- skapar nya eller förstärker nationella stråk
- skapar nya eller förstärker regionala stråk
- kompletterar nationella stråk och regionala stråk.

Förslagen mellan optimering/förbättrad funktion och nyinvesteringar i transportinfrastrukturen i Arlandaregionen redovisas enligt fyrstegsprincipen.

- Steg 1. Tänk om. Åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt
- Steg 2. Optimera. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur
- Steg 3. Bygg om. Begränsade ombyggnationer.
- Steg 4. Bygg nytt. Nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder
Vilket eller vilka steg åtgärden tillhör anges efter med siffra. (Steg x)



Stockholm Arlanda Airports funktion

Huvudstråk

- Ostkustbanan ökad kapacitet (två nya spår mellan Stockholm och Uppsala). Kräver nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder. (Steg 4)
- Uppgradering av stationerna, nya resecentrum utmed Ostkustbanan i Upplands Väsby, Märsta och Knivsta. Kräver större ombyggnadsåtgärder/ begränsade ombyggnationer. (Steg 3-4). Konsekvens av fler spår.
- En breddning av E4:an till sex körfält för ökad framkomlighet och trafik-säkerhet är helt nödvändig för att klara Stockholm Arlanda Airports funktion på längre sikt och för att möta de ökande pendlingsströmmarna i hela E4-stråket. I dag är det över 80 000 fordon per dygn som passerar vid Stora Wäsby Rastplats strax norr om Glädjens trafikplats (vid cirka 70 000 fordon når man över kapacitetstaket för fyra körfält). Eftersom E4 redan i dag har för låg kapacitet så uppstår köer vid Glädjens trafikplats och många åker av E4 vid Rotebro och Breddens trafikplats för att istället åka Stockholmsvägen vilket gör att det uppstår stora effekter på framkomligheten för både bilar och kollektivtrafik på det lokala vägnätet i Upplands Väsby. Trimningsåtgärder på väg E4 kommer under 2016 att genomföras i norrgående riktning med ett körfält på sträckan Stora Wäsby-Rosersberg. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur och begränsade ombyggnationer. (Steg 3-4)

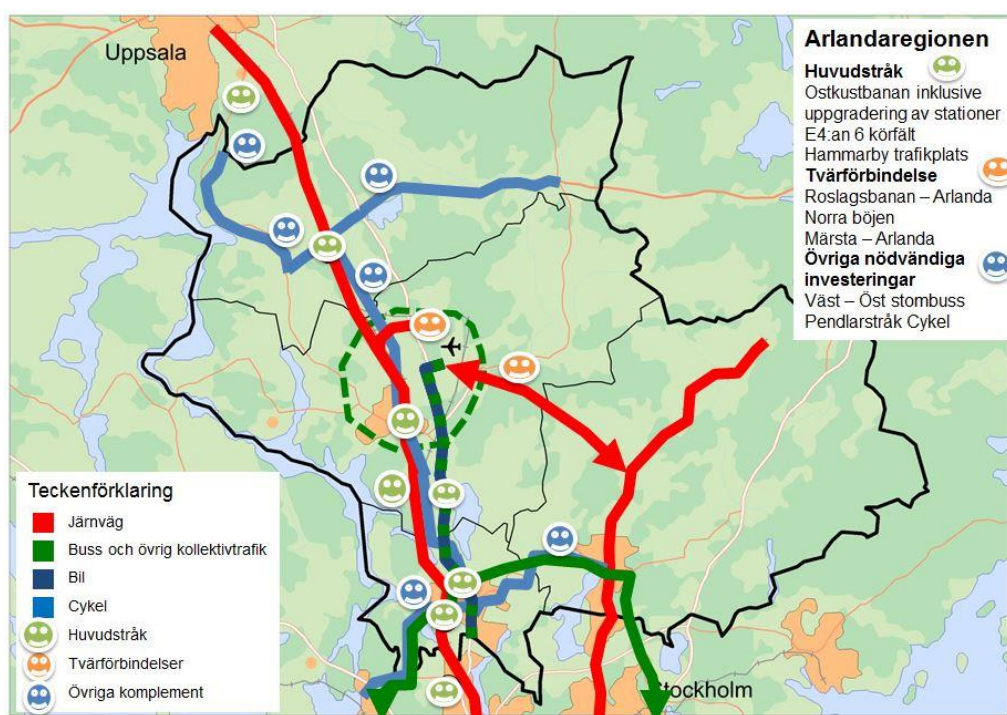
- En ny trafikplats vid Hammarby, Upplands Väsby. Kräver nybyggnation. (Steg 4). Samordnas med utbyggnad av E4.

Tvärförbindelser

- Roslagsbanan-Stockholm Arlanda Airport. Avgrening av Roslagsbanan till flygplatsen med koppling till Märsta. Kräver nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder. (Steg 4)
- Norra Böjen. Ny spårförbindelse mellan Ostkustbanan och Arlandabanan. (Steg 4)
- Märsta-Rosersberg-Stockholm Arlanda Airport. Introduktion av automatiserad spårbunden kollektivtrafik på och kring flygplatsen. Kräver nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder. (Steg 4)

Övriga nödvändiga investeringar

- Måby trafikplats, utbyggnad av södergående ramper på väg E4 vid Stockholm Arlanda Airport. Kräver begränsade ombyggnationer. (Steg 3)



Arlandaregionen (Delregionalt)

Huvudstråk

- Ostkustbanan ökad kapacitet (två nya spår mellan Stockholm och Uppsala) Kräver nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder. (Steg 4)
- Uppgradering av stationerna, nya resecentrum utmed Ostkustbanan i Upplands Väsby, Märsta och Knivsta. Kräver större ombyggnadsåtgärder/ begränsade ombyggnationer. (Steg 3-4). Konsekvens av fler spår.
- En breddning av E4:an till sex körfält för ökad framkomlighet och trafik-säkerhet är helt nödvändig för att möta utvecklingen i Arlandaregionen på längre sikt. I dag är det över 80 000 fordon per dygn som passerar vid Stora Väsby Rastplats strax norr om Glädjens trafikplats (vid ca 70 000 fordon när man över kapacitetstaket för fyra körfält). Eftersom E4 redan i dag har för låg kapacitet så uppstår köer vid Glädjens trafikplats och många åker av E4 vid Rotebro och Breddens trafikplats för att istället åka Stockholmsvägen vilket gör att det uppstår stora effekter på framkomligheten för både bilar och kollektivtrafik på lokala vägnät i Upplands Väsby. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur och begränsade ombyggnationer. (Steg 3-4).
- En ny trafikplats vid Hammarby, Upplands Väsby. Kräver nybyggnation. (Steg 4). Samordnas med utbyggnad av E4 till 6 körfält.

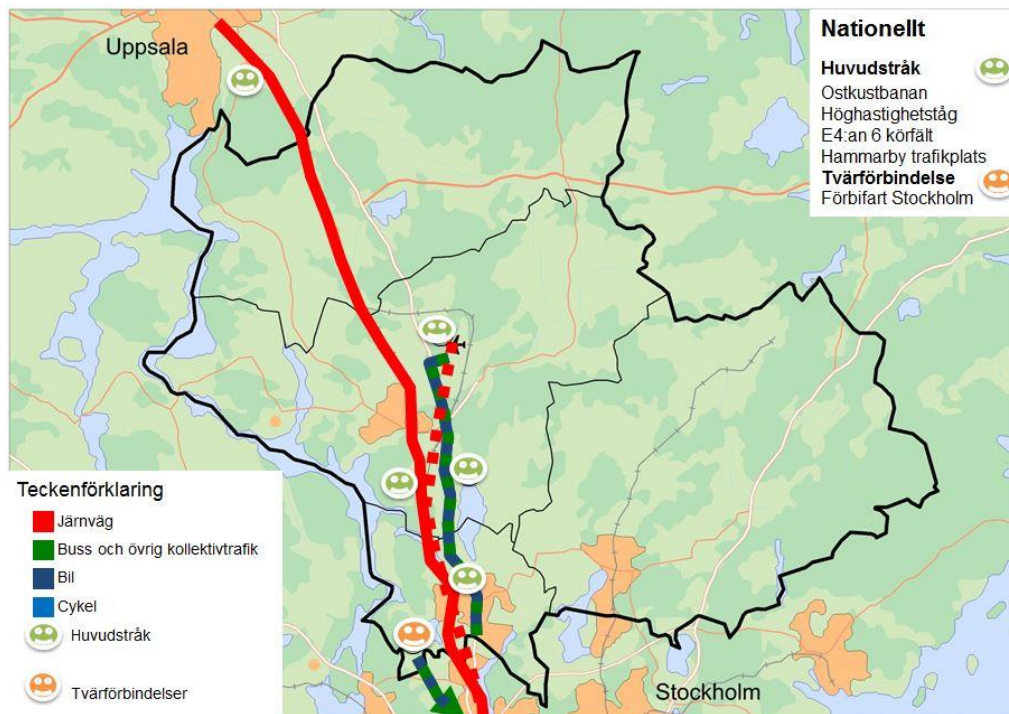
Tvärförbindelser

- Roslagsbanan-Stockholm Arlanda Airport. Avgrening av Roslagsbanan till flygplatsen med koppling till Märsta. Kräver nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder. (Steg 4)
- Norra Böjen. Ny spårförbindelse mellan Ostkustbanan och Arlandabanan (Steg 4)
- Märsta-Rosersberg-Stockholm Arlanda Airport. Introduktion av automatiserad spårbunden kollektivtrafik på och kring flygplatsen. Kräver nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder. (Steg 4)

Övriga nödvändiga investeringar

- Väst-östliga stombussar, framkomlighetsåtgärder för stombuss Täby–Arninge–Vallentuna–Upplands Väsby–Kallhäll–Jakobsberg och för motsvarande trafik från Stockholmsregionens nordvästra delar (Bålsta/Barkarby etc.). Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur och begränsade ombyggnationer. (Steg 2-3)
- Pendlarstråk för cykel. Kräver större ombyggnadsåtgärder/ begränsade

ombyggnationer (Steg 3-4)



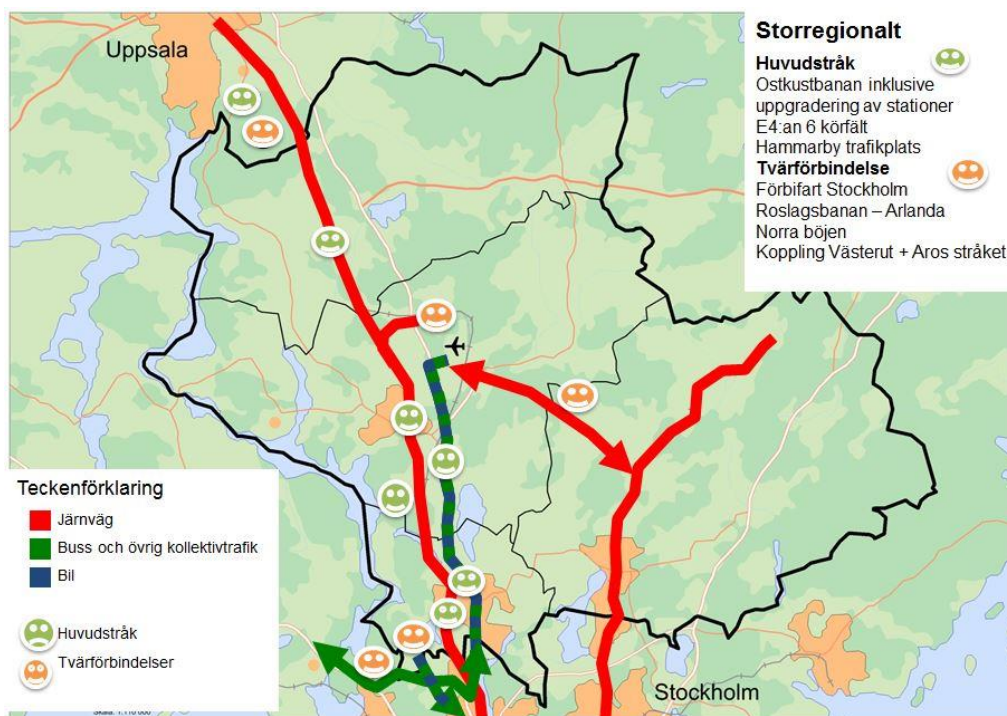
Nationellt

Huvudstråk

- Ostkustbanan ökad kapacitet (två nya spår mellan Stockholm och Uppsala). Kräver nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder. (Steg 4)
- Höghastighetsbana för tåg med station på Stockholm Arlanda Airport. Kräver nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder. (Steg 4)
- En breddning av E4:an till sex körfält för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet är helt nödvändig för att möta utvecklingen i Arlanda-regionen på längre sikt. I dag är det över 80 000 fordon per dygn som passerar vid Stora Wäsby Rastplats strax norr om Glädjens trafikplats (vid cirka 70 000 fordon når man över kapacitetstaket för fyra körfält). Eftersom E4 redan i dag har för låg kapacitet så uppstår köer vid Glädjens trafikplats och många åker av E4 vid Rotebro och Breddens trafikplats för att istället åka Stockholmsvägen vilket gör att det uppstår stora effekter på framkomligheten för både bilar och kollektivtrafik på lokala vägnät i Upplands Väsby. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur och begränsade ombyggnationer. (Steg 3-4)
- En ny trafikplats vid Hammarby, Upplands Väsby. Kräver nybyggnation. (Steg 4). Samordnas med utbyggnad av E4 till 6 körfält.

Tvärförbindelser

- Förbifart Stockholm, ny regional väg mellan den norra och södra regiondelen kräver nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder. (Steg 4). Redan beslutad.



Storregionalt (Stockholm/ Mälardalen)

Huvudstråk

- Ostkustbanan ökad kapacitet (två nya spår mellan Stockholm och Uppsala) Kräver nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder. (Steg 4)
- Uppgradering av stationerna, nya och funktionella resecentrum utmed Ostkustbanan i Upplands Väsby, Märsta och Knivsta samt Alsike och Bergsbrunna. Kräver större ombyggnadsåtgärder/ begränsade ombyggnationer. (Steg 3-4). Konsekvens av fler spår.
- En breddning av E4:an inklusive en ny trafikplats vid Hammarby till sex körfält för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet är helt nödvändig för att möta behovet i ett storregionalt perspektiv av ökande rese- och pendlingsströmmar i hela E4-stråket på längre sikt. I dag är det över 80 000 fordon per dygn som passerar vid Stora Väsby rastplats strax norr om Glädjens trafikplats (vid cirka 70 000 fordon når man över kapacitetstaket för fyra körfält). Eftersom E4 redan i dag har för låg kapacitet så uppstår köer vid Glädjens trafikplats och många åker av E4 vid Rotebro och Breddens

trafikplats för att istället åka Stockholmsvägen vilket gör att det uppstår stora effekter på framkomligheten för både bilar och kollektivtrafik på vårt lokala vägnät i Upplands Väsby. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur och begränsade ombyggnationer. (Steg 3-4)

- En ny trafikplats vid Hammarby, Upplands Väsby. Kräver nybyggnation (Steg 4). Samordnas med utbyggnad av E4 till 6 körfält.

Tvärförbindelser

- Förbifart Stockholm, ny regional väg mellan den norra och södra regiondelen kräver nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder. (Steg 4). Redan beslutad.
- Roslagsbanan–Stockholm Arlanda Airport. Avgrening av Roslagsbanan till flygplatsen med koppling till Märsta. Kräver nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder. (Steg 4)
- Norra Böjen. Ny spårförbindelse mellan Ostkustbanan och Arlandabanan för pendeltågstrafik via Märsta till/från flygplatsen. (Steg 4)
- Koppling västerut (Arosstråket) för att förbättra resemöjligheterna mellan Västra Mälardalen och Arlandaregionen. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur och större ny-/ombyggnationer. (Steg 2, 3-4)

Motiv

Kommunerna i Arlandaregionen kan tillföra regionen minst 22 000 nya bostäder fram till år 2030 (= cirka 1 500 bostäder/år under 15 år för de fyra kommuner) under förutsättning att kollektivtrafiken byggs ut i denna regiondel. Det är nödvändigt att samordna utbyggd kollektivtrafik med bostadsbyggande för att motverka en ökat bilresande där kollektivtrafik är bättre utifrån såväl hållbarhets- som effektivitetsskäl.

I bilaga 1 finns en beskrivning av de åtgärder i transportsystemet som prioriteras i delregionala utvecklingsplanen.

Genomförande

Finansiering och medfinansiering

Överenskommelse om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av infrastruktur såsom kollektivtrafiken och bostäder i Stockholms län enligt 2017 års Arlandaförhandling. Överenskommelsen innebär att Arlandaregionen åtar sig att själva eller genom annan markägare/exploatör uppföra minst 22 000 bostäder i den förstärkta kollektivtrafikens influensområde.

Bostadsbyggande

Sammanfattning

Arlandaregionen planerar för att uppnå en sammanlagd folkmängd på cirka 175 000 invånare år 2030. I nuläget (2015) bor cirka 137 000 invånare i de fyra kommunerna i Arlandaregionen. För detta krävs att minst 22 000 nya bostäder tillkommer i Arlandaregionen mellan åren 2016-2030. En så stor nyproduktion av bostäder förutsätter att kapaciteten i infrastrukturen förstärks och att trafikeringen med kollektivtrafik också utvecklas kraftfullt och samordnas med bostadsutbyggnaden under denna tidsperiod. Det kommer också kräva att en förtätning av stadsdelar och bostadsområden inte minst i stationsnära lägen och i andra centrala lägen sker för att en långsiktigt hållbar utveckling ska vara möjlig att nå. Det är också viktigt att bejaka mångfald och nytänkande i hur bostäderna utformas och vilka metoder som kan användas vid t.ex. mark-anvisningar i framtiden. Även blandningen av olika upplåtelseformer för bostäder kommer att vara viktig framöver för att kunna erbjuda attraktiva bostadsmiljöer. Samarbete inom bostadsområdet kommer att vara en väsentlig del för att lyckas med målen som satts upp för Arlandaregionen om en attraktiv och konkurrenskraftig region.

Hållbar utveckling

En hållbar utveckling ska vara styrande för all planering och utveckling i Arlandaregionen.

För att utvecklingen inom bostadsbyggandet ska vara/bli långsiktigt hållbar ur de ekologiska, ekonomiska, och sociala perspektiven så föreslås att följande inriktning ska gälla inom Arlandaregionen.

- Det framtida bostadsbyggandet ska utnyttja Arlandaregionens samlade mark- och naturvärden samt bebyggelsestrukturer som ger ett mervärde för att skapa attraktiva och hållbara boendemiljöer.
- Bebyggelseplaneringen ska motverka utspridning av bostäder och verksamheter.
- Planeringen ska främja en funktionsblandning av bostäder och verksamheter i byggnader och områden samt skapa en bra balans mellan bostäder, arbete och service.
- Planeringen ska prioritera förtätade och stadsmässiga strukturer såväl i den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta med de specifika förutsättningar som där råder som i kommunernas övriga centrala och stationsnära lägen.
- Planeringen av bostäder måste samordnas med utbyggnad av infrastruktur och trafikering av kollektivtrafik.

- Arlandaregionen ska erbjuda långsiktigt, varierat, attraktivt och hållbart bostadsutbud i såväl täta stadsmiljöer, som urbana landsbygdsmiljöer samt i områden med mer renodlad landsbygd.
- Tillämpa krav på hållbar stadsbyggnad och bostadsbyggnad som främjar arkitektur, innehållet i rummet mellan husen, och byggteknik av hög kvalitet vad avser såväl inre som yttre bostadsmiljöer. Om kommunen äger egen mark kan man använda markpriset som en möjlighet att främja hög kvalitet inom stadsbyggandet utan att totalkostnaden för bostäderna blir för höga, se exempelvis Upplands Väsby's poängsystem.
- Erbjud ett varierat utbud av bostadstyper och upplåtelseformer för att skapa förutsättningar för så många grupper som möjligt ska kunna bo i de nya områdena.
- Ett tydligt fokus på energisnåla lösningar för såväl byggnation av nya bostäder och nya bostadsområden som den långsiktiga förvaltningen/driften av densamma.
- En planering för nya bostäder som tar sikte på att skapa former som stimulerar och underlättar genomförande genom till exempel nyttjande av byggemaskiner, konkurrens mellan byggherrar och en utveckling av kompensatoriska åtgärder.

Utgångsläge

Nuläge

I Knivsta finns ca 6 099 bostäder (årsskiftet 2014/2015) och av dessa är drygt 70 procent småhus och knappt 30 procent flerbostadshus. Vad gäller upplåtelseformer så är cirka 12 procent hyresrätt, cirka 20 procent bostadsrätt, och cirka 68 procent äganderätt.

Knivsta är Sveriges yngsta kommun både sett till kommunens ålder men även invånarnas medelålder som är lägst i landet. Kommunen var 2014 Sveriges näst snabbast växande kommun men är fortfarande regionens till folkmängden minsta kommun med dryga 16 000 invånare årsskiftet 2014/2015.

Denna mycket speciella kombination av faktorer är tillsammans med läget mitt mellan Stockholm och Uppsala har gjort att stationssamhället Knivsta växer snabbt och attraherar många barnfamiljer. Centralorten Knivsta tillsammans med utvecklingsområdet Alsike kommer stå för en betydande del av Knivstas kommande bostadsförsörjning. I områdena planeras bostäder i varierade upplåtelseformer och typer för upp emot 10 000-15 000 invånare.

Även landsbygden har vissa utpekade utvecklingsområden i översiktsplanen, och dessa kommer sannolikt behöva exploateras hållbart i takt med att central-

orten växer. Bostadsbeståndet i kommen består till större delen av villor, och en mindre andel flerbamiljshus. Att öka andelen flerbostadshus är dock en prioriterad fråga för bland annat det kommunala bostadsbolaget.

I Sigtuna kommun fanns det år 2013 cirka 17 900 bostäder varav 11 500 är flerbostadshus (cirka 64 procent) och 6 400 är småhus (cirka 34 procent). Av dessa bostäder är cirka 37 procent hyresrätter, cirka 28 procent är bostadsrätter och cirka 35 procent är äganderätter.

Märsta har en betydligt större andel flerbostadshus än småhus och den vanligaste upplåtelseformen är hyresrätt följt av bostadsrätt. Sigtuna har en jämnare fördelning mellan dessa bostadstyper. I Rosersberg är det jämnt fördelat mellan bostadstyperna, upplåtelseformen äganderätt utgör hälften av bostäderna och bostadsrätten cirka 35 procent. På landsbygden dominerar småhusen och äganderätten är den dominerande upplåtelseformen.

Ny- och ombyggnation ska bidra till ett ekologiskt hållbart boende. Nyckelord är klimatsmart, småskaliga energilösningar, fler bostäder med passivhusstandard och fler miljöklassade kommersiella lokaler. Även befintliga områden ska klimatanpassas. Boendesegregation ska motverkas. En ökad blandning av olika boendeformer och upplåtelseformer i olika kommunal delar ska stimuleras. Kommunen är positiv till ägarlägenheter och kooperativa hyresrätter som ytterligare upplåtelseformer och alternativ på dagens bostadsmarknad.

Upplands Väsby hade år 2013 17 616 bostäder i kommunen varav cirka 65 procent flerbostadshus och cirka 35 procent småhus. Av dessa bostäder är cirka 36 procent hyresrätt, cirka 32 procent bostadsrätt och 32 procent äganderätt. I stadsdelen Smedby dominerar hyresrätten, i Odenslunda/Bollstanäs är äganderätten störst. I stadsdelen Runby är variationen störst av både bostadstyper och upplåtelseformer.

I Upplands Väsby har upplåtelseformen förändrats rejält sedan 2006 då cirka 50 procent av bostadsbeståndet var hyresrätt, 20 procent var bostadsrätt och 30 procent var äganderätt. I dag är hyresrätten fortfarande störst cirka 36 procent medan det är jämnt fördelat mellan bostadsrätt och äganderätt med 32 procent vardera.

I kommunens centrala delar är ambitionen sedan mitten av 1990-talet att bygga stadsmässigt med kvartersstruktur i den centrala stadskärnan. Under 2013 fastställdes det en definition av vad stadsmässighet är i Upplands Väsby. Det pågår en omfattande förtätning och förnyelse av kommunens centrala delar med projekt som t.ex. kvarteret Messingen, Fyrklövern och Väsby Entré.

I Vallentuna fanns år 2013 cirka 12 000 bostäder där majoriteten, cirka två

tredjedelar är småhus och cirka en tredjedel är flerbostadshus. Av dessa bostäder var cirka 4 procent hyresrätt, cirka 35 procent bostadsrätt och 61 procent äganderätt.

De närmaste åren avser dock Vallentuna att det bygga ett stort antal nya hyresrätter. Under de senaste åren har i snitt 200 nya bostäder per år byggts i Vallentuna. Under de kommande åren kommer produktionen av nya bostäder troligen att öka i förhållande till tidigare år. Många nya planer beräknas att vinna laga kraft och kommunen har kontakt med ett stort antal byggbolag som visat intresse för att etablera sig i Vallentuna.

Vallentunas kvaliteter är tätortens småstad i kombination med en stor landsbygd i en rik natur- och kulturbygd. En kommun med stor landsbygd i Stockholms omedelbara närhet, det är vad många i befolkningen har sökt och hittat i Vallentuna.

Analys

De fyra kommunerna är, sett ur ett 100 årsperspektiv, landsbygdskommuner som utvecklats på lite olika sätt. Upplands Väsby hade en påtaglig industriell epok från tidigt 1900-tal fram till 1970-talet där Marabous chokladfabrik i dag är det tydliga exemplet från denna tid. Från 1960-talet och fram till 1980-talet påverkar "miljonprogram"-utbyggnaden kanske framförallt Upplands Väsby och Sigtuna kommuner. Under samma tid har Sigtuna kommun också haft en snabb utveckling av näringslivet eftersom Stockholm Arlanda Airport etableras under 1960-talet. Sammantaget gör detta att Upplands Väsby och Sigtuna utvecklas snabbt befolkningsmässigt och med hög andel flerbostadshus vilket gör att dessa kommuner blir tydliga förorter till Stockholm. Vallentuna växer också under miljonprogrammet men bygger betydligt fler småhus och har en snabbare utveckling från 1980-talet och framåt än Upplands Väsby och Sigtuna. Knivsta är en landsbygdskommun som haft en snabb utveckling sedan 1990-talet och framåt. Från slutet av 1990-talet har det blivit ett mycket större fokus på att bygga stad snarare än förort.

Handelskammaren och Veidekke redovisade i december 2014 en rapport som analyserar bostadskonsumenter i hela Stockholmsregionen. Enligt denna rapport så har 82 procent av de nya tillkommande bostadskonsumenter i Stockholmsregionen inte råd att efterfråga de bostäder som produceras i dag. Endast cirka 18 procent har i dagsläget denna förmåga. Långsiktigt är detta ett stort problem för hela Stockholmsregionen och därmed även Arlandaregionen och kommer att påverka såväl den sociala som ekonomiska hållbarheten. Vissa av dessa frågor måste hanteras på den nationella nivån men det som Arlanda-

regionen kan påverka är samhällsplaneringen och hantering av egen mark. Det är därför mycket viktigt att sociala och ekonomiska frågor kommer in tidigt i planeringen och också påverkar densamma. Den viktigaste nyckelfaktorn i många frågor är tillgänglighet till stadsdelar och bostäder utifrån kollektivtrafiken då det blir lättare att nå arbete, studier, service med mera.

Airport City Stockholms vision om en flygplatsstad med 50 000 arbetsplatser kommer att öka behovet av och efterfrågan på bostäder i Arlandaregionen.

Förslag till utveckling

Beskrivning

Utgångspunkt för detta avsnitt finns att hitta i de fyra kommunernas långsiktiga översiktsplaner samt Swedavias långsiktiga utvecklingsplan, med andra ord kommunernas ambitioner när det gäller befolkningsutveckling fram till 2030 och det bostadsbyggande som planerats fram till dess.

Utifrån RUFSS 2010 i Stockholms län och RUS 2012 i Uppsala län och bedömningar i Arlandaregionen föreslås att Arlandaregionen fastställer gemensamma mål för befolkningsutvecklingen och bostadsutvecklingen:

- Arlandaregionen planerar för en befolkning om cirka 175 000 invånare 2030 (år 2015 var det cirka 137 000 invånare).
- Arlandaregionen planerar för minst 22 000 nya bostäder från 2016 fram till 2030.

För att kunna förverkliga dessa två mål avser Arlandaregionen att utveckla följande strategier:

- Utbyggnad av infrastruktur och trafikering med kollektiva färdmedel måste samordnas med utbyggnaden av bostäder och är en avgörande förutsättning för att målen ovan ska kunna uppnås utifrån perspektiv om en hållbar utveckling. Särskilt viktigt är att hitta vägar för att lösa kollektivtrafikens största problem som är ”the last mile” eller de sista 1-2 kilometrarna. Här kan ny sorts kollektivtrafik i form av spårbilar vara en idé som skapar förutsättningar att lösa detta inom Arlandaregionen men också bli ett pilotprojekt och en föregångare för liknande projekt i andra delar av Sverige.
- Arlandaregionen kommer att bygga stadsmässigt i framförallt stationsnära lägen och det avser både bostäder och arbetsplatser och vilket av flera skäl är klimatsmart.
- Den regionala stadskärnan Arlanda- Märsta är utpekad i RUFSS 2010 och för att den ska få en framgångsrik utveckling så behöver dess utveckling samspela med hela Arlandaregionens utveckling.

- Ett bra samspel mellan näringslivsutvecklingen i Arlandaregionen och bostadsbyggandet kommer att vara en viktig faktor för att nå målen ovan.
- Bostäder kommer att behöva lyftas fram som ett “riksintresse” på samma nivå som andra riksintressen.
- Arlandaregionen avser att pröva frågan om regionen kan vara en “testbädd” för hantering av bullerkrav kombinerat med möjligheter till en god bostadsutveckling.
- Arlandaregionen kan redan i dag erbjuda boende och verksamheter en stor bredd i utbudet alltifrån urban stadsmiljö, till urban landsbygdsmiljö, till ren landsbygd. Det skapar förutsättningar för en stor flexibilitet och det skapar en struktur som kan fungera bra oavsett vad som kan hända i framtiden vad avser vårt boende och vårt näringsliv. Det skapar också goda förutsättningar för att skapa såväl social hållbarhet och ekonomisk hållbarhet då det kommer finnas ett utbud som kan möta alla grupper av människor i samhället samt möta behov som det framtida yrkeslivet kommer att innebära.
- Bostadsbyggandet i Arlandaregionen ska vara attraktivt för alla. Det innebär att Arlandaregionen ska erbjuda såväl stadsmässigt byggande som möjligheter att bo nära landsbygden mitt i storstadsregionen. En form av byggande är byggemenskaper där Arlandaregionen i samverkan kan skapa de förutsättningar som krävs för genomförande. Denna form kan vara bra för att få fler byggherrar, fastighetsägare, och en ökad möjlighet för många att bygga egna bostäder som man har råd med, se exempel från Tübingen och Freiburg i Tyskland.

Genomförande

Analyser som tagits fram av dåvarande TRF (f.d TMR) med hjälp av Evidens AB, Handelskammaren och Veidekke visar dels på att i dag är nyproduktion av bostäder mer eller mindre helt styrt utifrån marknadsförutsättningar. Detta kombinerat med att hela kapitalbildningen för att köpa eller hyra nya bostäder flyttats över till de privata hushållen innebär att det för byggherrarna är rationellt att bygga i “bra lägen” som ger möjligheter att ta ut bästa möjliga pris. Har man möjlighet att styra utbudet så släpper man inte ut fler bostäder i respektive marknadsläge än att man kan bibehålla en hög prisnivå och därmed få en bra avkastning på sina investeringar. Detta är ur byggherresynpunkt ett rationellt beteende men leder till de resultat som Handelskammaren och Veidekke visar i sin rapport att om man fortsätter att bygga som i dag så kommer enbart cirka 18 procent av de nya bostadskonsumenterna i Stockholmsregionen ha råd att efterfråga nyproduktion av bostäder det vill säga det skapar en stor diskrepans mellan behov och möjlig efterfrågan av bostäder.

Detta i sin tur kan innebära att den relativt låga nyproduktionen av bostäder blir ett hot mot hela utvecklingen av en Stockholmsregion i världsklass (målet för RUFSS 2010) och istället riskerar vi att försämra såväl den sociala som ekonomiska hållbarheten. Åtgärder som förbättrar utnyttjande av den befintliga bostadsstocken är angelägna det vill säga åtgärder som leder till en ökad rörlighet på bostadsmarknaden (skatter mm på nationell nivå). Tillgängligheten till kollektiva färdmedel blir allt viktigare och därför är det viktigt att tänka i "hela resan perspektivet", och detta innebär i sin tur att samordning av planering och genomförande av infrastruktur och bostäder blir allt viktigare. Riksintressen försvårar ibland utbyggnad av bostadsområden och där måste behovet av att kunna bygga bostäder ges större tyngd jämfört med andra intressen. Arlandaregionen ska skapa förutsättningarna för att fler byggherrar, och fastighetsägare ges möjligheter och utrymme att medverka i bostadsbyggnadsprocesserna så att det underlättas för att bättre kunna styra utbudet av bostäder lokalt.

Byggemenskaper kan vara en form av bostadsbyggande som kan underlätta genomförande och som påverkar alla hållbarhetsaspekter då bostäderna ofta blir billigare än traditionellt byggda bostäder, de har ofta mål som att underlätta ett miljövänligare sätt att leva, den kan bidra till social blandning mm. Det viktiga första steget är att bygga upp en "infrastruktur" tillsammans inom Arlandaregionen för att underlätta denna form av bostadsbyggande.

Verka för konkurrensstimulerande åtgärder i syfte att få in flera mindre byggherrar som i sin tur kan leda till att utbudet av bostadstyper ökar och det leder till en ökad genomförbarhet av bostadsprojekten.

Arlandaregionen kommer att utveckla nya strategier för kompensatoriska åtgärder i syfte att öka både genomförbarhet men samtidigt klara en långsiktigt hållbar utveckling/tillväxt.

Arlandaregionen har redan i dag en stor bredd och variation i bostadsutbudet som en tydlig styrkefaktor och kommer därför även framöver att verka för en stor bredd i bostadsutbudet i såväl i täta områden, som att utveckla landsbygds- miljöerna vidare. Det är då viktigt att ta med och utveckla de gröna och blå värdena för de bidrar till ökad hållbarhet i alla delar. De gröna och blå värden påverkar också attraktiviteten för bostäder och bostadsområden och därmed genomförbarheten.

En utbyggnad av Ostkustbanan med två nya spår ger möjligheter att utöka utbudet av tågtrafik i hela Stockholmsregionen inklusive Uppsala mm och det ger också grund för att bygga fler bostäder och arbetsplatser i Arlandaregionen. Det är dock viktigt att även den lokala trafiken i de olika kommunerna byggs

ut, till exempel ökad turtäthet, eftersom det är tillgängligheten till kollektivtrafiken som är en av de tyngsta faktorerna när hushållen ska välja bostad och arbetsplats framöver och i dag är det de sista 1-2 km som är det största problemet för kollektivtrafikens attraktivitet jämfört med bilen. Detta sammantaget ger en grund för minst 22 000 nya bostäder och cirka 50 000 nya arbetsplatser fram till 2030 i Arlandaregionen (till 2035 cirka 30 000 nya bostäder).

I uppdraget till Sverigeförhandlingen, som omfattar de tre storstadsregionerna, så ska man skapa förutsättningar för att bygga 100 000 nya bostäder till 2035 och enbart inom Arlandaregionen skulle cirka 30 procent av dessa 100 000 bostäder kunna skapas.

Arlandaregionen avser därför att lägga fram en grund för en uppgörelse med såväl staten som regionen där ökade investeringar i transportinfrastruktur och trafikering kombineras med ett åtagande vad gäller byggande av nya bostäder (jämför med Stockholmsförhandlingen 2013).

Näringsliv och arbetsmarknad

Sammanfattning

Det unika läget för Arlandaregionens fyra kommuner och Stockholm Arlanda Airport innebär flera möjligheter. Genom den politiska avsiktsförklaringen om en delregional utvecklingsplan möjliggörs nya mellankommunala relationer. Relationer som suddar ut administrativa läns- och kommungränser och ger lokala näringslivet helt nya möjligheter att kunna utvecklas i vår region.

Ett antal förslag till gemensamma aktiviteter inom näringslivsområdet redovisas i bilaga 2. Förslagen inbegriper flera olika områden som kan utveckla samarbetet inom Arlandaregionen. Flera av förslagen innebär att tillsätta arbetsgrupper som bereder frågeställningen/förslaget vidare för aktiv påverkan.

Inledning

Arlandaregionens geografi – själva mittpunkten mellan Stockholm och Uppsala – ger unika möjligheter att ta sig an utvecklingen av näringslivet och arbetsmarknaden. I det här sammanhanget är det viktigt att kommunerna inte ser varandra som konkurrenter om företag och arbetskraft utan som samarbetspartners med den gemensamma målsättningen att vidareutveckla regionen. Det är därför av stor vikt att samarbetet löper vidare mot konkreta aktiviteter.

Bakgrund

Kommunerna inom Arlandaregionen lät 2014 genomföra en näringslivsanalys av de fyra kommunernas strukturer och näringslivets styrkor och utmaningar inför framtiden. Med en näringslivsanalys inom Arlandaregionen så finns en kartläggning av viktiga områden som samarbetet inom Arlandaregionen kan vidareutveckla. En grundtanke är att Arlandaregionen som helhet ska innehålla så många olika näringsgrenar som möjligt. Detta möjliggörs tack vare en god diversifiering i regionens näringslivsstruktur vilket ger ett bättre arbetsmarknadsläge för olika typer av arbetstagare. Arlandaregionen har ett behov av en dynamisk arbetsmarknad med en mångfald av kompetenser.

Utgångspunkter – det hållbara näringslivet och den hållbara arbetsmarknaden

De tre benen inom begreppet hållbar utveckling är centrala i Arlandaregionens arbete med näringslivs- och arbetsmarknadsfrågorna.

Ekologisk hållbar utveckling innebär för Arlandaregionen att:

- Företag lokaliseras till platser med god kollektivtrafik.
- Företag ges möjlighet att sända gods via järnväg i större utsträckning än i dag.
- Arlandaregionen samarbetar för att tillgängliggöra tillgång till förnyelsebara bränslen.
- Fler näringar inom jordbrukssektorn kan ställa om till ekologisk odling.

Social hållbar utveckling innebär för Arlandaregionen att:

- Sysselsättningsgraden upprätthålls och fortsätter stiga inom hela regionen.
- Kollektivtrafikens biljettsystem blir mer användarvänligt.
- Främjandet av ett diversifierat näringsliv ger fler människor möjlighet att finna ett arbete utifrån sin erfarenhet och utbildning.
- Kompetensen hos nyanlända tas till vara i ett så tidigt skede som möjligt.
- Nyföretagandet fortsätter främjas.
- Öka takten på bredbandsutbyggnad på landsbygden för att ge enklare insteg till att starta företag i hemmet.
- Uppnå en diversitet mellan upplåtelseformer vid försäljning av mark för nyproduktion.

Ekonomisk hållbar utveckling innebär för Arlandaregionen att:

- Fler lokalmarknadsorienterade företag ges möjlighet att växa och sälja sina produkter till större marknader.
- Genom detaljplanering stärka centrumkärnornas näringslivsutveckling för dagligvaruhandel i stationsnära lägen.

- Kommunernas fondinversteringar sker i långsiktigt hållbara fonder.
- Främja ett diversifierat näringsliv vilket minskar risken för konjunkturkänslighet.
- Regionen strävar efter en hög självförsörjning med lågt beroende av försörjningsstöd.

Utgångsläge

Nuläge

Arbetsmarknad

Sysselsättning

Antalet sysselsatta inom Arlandaregionens kommuner följer utvecklingen i länen och i riket. Antalet sysselsatta i den egna kommunen har ökat mest i Vallentuna åren 1990-2012. Sysselsatt dagbefolkning har även ökat i Sigtuna och Knivsta medan Upplands Väsby legat stabilt på samma antal.

Tillväxten har varit större i Stockholms län och Uppsala län jämfört med riksgenomsnittet. Kommunerna i Arlandaregionen är mer konjunktur känsliga än genomsnittet för länen de ingår i och än i riket. Det är troligen en spegling av beroendet av utvecklingen på Stockholm Arlanda Airport.

Internationaliseringsfördelar

Inom Arlandaregionen finns ett stort antal människor med olika utbildningsbakgrund och kompetenser från hela världen. Inom Arlandaregionen finns en mångfald av företag varav många verkar på den internationella marknaden eller har kontakter med olika nationaliteter i sin verksamhet. Andelen företag i Sigtuna och Upplands Väsby med utländska ägare är bland de högsta i Stockholms län.

Att ta tillvara på den kompetens som finns hos de människor som kommer till Sverige är av stor vikt för att bättre kunna matcha den internationella och kulturella kompetensen till olika typer av arbetsplatser. Det stärker även såväl de sociala och ekonomiska hållbarhetsmålen. Många har även högre utbildning i flera av de bristyrken Sverige har i dag. Denna resurs kan med fördel göras mer tillgänglig genom ökat samarbete mellan regionens arbetsmarknadsenheter, med resultat i såväl en bättre integration, ett förbättrat arbetsmarknads-läge såväl som ett stärkt kompetensförsörjningsläge för företagen.

Utbildningsnivå

Utvecklingen av andelen sysselsatta med högskoleutbildning har i genomsnitt varit svagare i Arlandaregionen jämfört med både riket och de län inom vilka

man är belägen under hela perioden från 1990 till 2012. Gapet har ökat till såväl riket som länen från periodens början. Detta förklaras till viss del av den branschammansättning som råder i Arlandaregionen. Undantaget är Knivsta som har en hög utbildningsnivå som på sikt bör kunna vara till nytta för hela regionen.

Lönesummor

Lönesummorna per sysselsatt var 2012 på en nivå nära riket. Dock är lönesummorna inom transport och magasinering nära 40 procent högre i Arlandaregionen än riksgenomsnittet. Även lönesummorna inom handeln ligger högre än riksgenomsnittet och i nivå med Stockholms län.

Branscher som sticker ut

Totalt hade 55 567 förvärvsarbetande sin arbetsplats i Arlandaregionen (2012). Näringsgrenarna transport och magasinering har flest sysselsatta. Därefter kommer företagstjänster, vård och omsorg, utbildning, tillverkning och utvinning, byggverksamhet och partihandel. Det är dock stora skillnader mellan kommunerna. Dessa siffror inkluderar inte den utveckling som skett i Rosersbergs verksamhetsområde.

Hög konjunkturkänslighet i regionen

De dominerande branscherna i Arlandaregionen är mycket konjunkturberoende vilket kan få stora konsekvenser vid en lågkonjunktur.

Frågor som regionen måste arbeta vidare med är hur regionen ska minska dessa beroenden och få en stabilitet över konjunkturcyklerna och vilka branscher som skulle kunna komplettera de som finns i dag för att uppnå högre diversitet och lägre sårbarhet.

Markkrävande verksamheter

Vissa branscher är mer utrymmeskrävande och får delvis inte längre plats i storstädernas centrala delar på grund av stigande markpriser. Även bullerstörningar kan begränsa möjligheterna till expansion i vissa områden.

Arlandaregionen kan svara mot behovet av nya lokaliseringar av dessa verksamheter till verksamhetsområden som har nära till såväl stationsläge, Stockholm Arlanda Airport eller till en motorvägsanslutning. Hög regional, nationell och internationell tillgänglighet via Ostkustbanan och Stockholm Arlanda Airport gör lokaliseringen optimal.

Rosersbergs kombiterminal är ett tydligt exempel på hur dessa element kan kombineras med god kvalitet. Utflyttning av markkrävande verksamheter från både Stockholm och Uppsala är med tanke på den stora arealen byggklar mark

vara en stor tillgång och möjlighet för Arlandaregionen. Planeringen för av nya flygplatsstaden Airport City Stockholm medger på sikt uppemot 50 000 arbetstillfällen vid och omkring Stockholm Arlanda Airport.

Samhällsutveckling

Kollektivtrafik

Dagens samhällsutveckling har ett tydligt hållbarhetsperspektiv vilket ökat näringslivets behov av lägen med goda kollektivtrafikförbindelser. Att etablera sin verksamhet vid ett stationsläge är i dag ofta mer attraktivt än att etablera sig vid en motorvägsförbindelse som är starkt beroende av biltrafik. Att driva sitt företag i kollektivtrafikhärlägen medger snabba och enkla kommunikationer mellan olika aktörer och denna allmänna trend ger Arlandaregionen en stor konkurrensfördel. Med såväl Ostkustbanan, Arlandabanan och Roslagsbanan inom regionens kommuner finns stora möjligheter att utveckla företags-etableringar i kollektivtrafikhärlägen.

I en allt mer globaliserad värld är den internationella tillgängligheten viktig för regionens konkurrenskraft och utvecklingsmöjligheter inom vissa arbetsområden. Flygplatsen medger speciella lägesegenskaper för Arlandaregionens kommuner. För verksamheter som kan dra nytta av fysisk närhet till flygplatsen har Arlandaregionen flera komparativa fördelar. Ett tydligt exempel är logistikbranschen som sysselsätter ett stort antal personer, har hög specialiseringsgrad och höga lönesummor.

För kvalificerade tjänstenärningar som har ett stort kontaktbehov nationellt och internationellt är tillgängligheten till Stockholm Arlanda Airport väsentlig, men även tillgängligheten till andra nyttigheter som företagstjänster, universitet och forskningsinstitutioner, samt till kvalificerad arbetskraft som till viss del redan finns i regionen. Närheten till flygplatsen i sig är inte en så stark konkurrensfaktor för verksamheter som har starka centralitetspreferenser.

Pendling

I dag finns fortfarande en stark koncentration av arbetstillfällen i de båda städerna Uppsala och Stockholm. Detta är tydligt inte minst genom att analysera de pendlingsströmmar som sker dagligen. Från Vallentuna, Upplands Väsby och Knivsta pendlar människor till arbetsplatser i andra kommuner, medan Sigtuna har fler som pendlar till kommunen med största resmål Stockholm Arlanda Airport. Brist på tvärförbindelser i öst-västlig riktning är dock ett tydligt prioriterat område med förbättringspotential genom exempelvis en förlängning av Roslagsbanan till Stockholm Arlanda Airport, samt förbättrad koppling mellan Stockholm Arlanda Airport och Märsta samt även

möjlighet till stombussar från Täby/Vallentuna via Upplands Väsby till Järfälla.

Kommunerna i Arlandaregionen vill främja en utveckling där fler av kommunernas invånare bereds möjlighet att bo och arbeta inom regionen.

Levande näringsliv såväl i tätort som på landsbygden

Det är viktigt att uppnå ett diversifierat näringsliv i såväl tätort som landsbygd. I takt med den digitala utvecklingen bland annat bredbandsutbyggnad får fler möjligheter att kunna driva sina företag hemifrån vilket kan sänka barriärerna för att starta eget företag.

Inom Arlandaregionen syns en ökad sysselsättningstillväxt inom tjänsteföretag som inte är rumsligt knutna till specifika miljöer. Denna typ av företagande underlättas av den aktiva bredbandsutbyggnaden inom Arlandaregionen.

Förslag till utveckling, samarbeten och genomförande

Beskrivning

Arlandaregionens näringslivschefer ansvarar för att vara kommunernas och Swedavias kontaktpersoner gällande näringslivsutvecklingen inom regionen. Näringslivscheferna ansvarar även för att driva på utvecklingen ett gemensamt samarbete inom näringslivsområdet. Cheferna träffas regelbundet med täta intervaller och stämmer av vad som är aktuellt i respektive kommun, kartlägger vilka samarbeten som är givande för regionen som helhet samt arbetar enligt nedanstående förslag till genomförande av olika aktiviteter och initiativ. Inom ramen för Arlandaregionens samarbete och innehållet i den delregionala utvecklingsplanen har en speciell handlingsplan upprättats som ska förankras och implementeras.

Inom handlingsplanen har definierats åtgärder inom följande områden:

- Arbetsmarknad
- Branschstudier
- Lokaler och fastigheter
- Förenkling av resandet över länsgränsen
- Bredbandsutbyggnad
- Lokalproducerade varor och tjänster
- Förnyelsebara fordons- och flygbränslen.

Bilaga 1 - beskrivning av de åtgärder i transportsystemet som prioriteras i planen

Mot bakgrund av Arlandaregionens snabba tillväxt och behov av en hög tillgänglighet i transportsystemet kan kommunerna i Arlandaregionen konstatera att följande åtgärder är nödvändiga. Alla har dock inte redovisats på kartorna.

Huvudstråk

Ökad kapacitet på Ostkustbanan

På sikt krävs ytterligare två spår på hela sträckan för att Ostkustbana inte ska bli en begränsande faktor i regionens utveckling. En etappvis utbyggnad på kritiska punkter behöver påbörjas omgående.

En förutsättning för en fortsatt stark utveckling för regionens och landets bästa är att tillgängligheten i ABC-stråket och till Stockholm Arlanda Airport säkras genom utökad spårkapacitet, upprustade befintliga stationer samt anläggande av nya stationer och förbättrad trafikering. Detta gäller både trafikeringen på Ostkustbanan via Märsta och åtgärder för bättre utnyttjande av befintlig spårkapacitet på Arlandabanan. Behovet av kapacitetsförstärkningar på Ostkustbanan i övrigt måste mot ovanstående bakgrund och i enlighet med de kapacitetsutredningar som gjorts för Ostkustbanan ges högsta prioritet.

Höghastighetsbana med station på Stockholm Arlanda Airport

En utbyggnad av ny stambana för höghastighetståg till Stockholm Arlanda Airport med kapacitet att hålla hög hastighet längre än hittills föreslagen lösning till Järna är långsiktigt strategiskt mycket viktig för Arlandaregionens tillgänglighet och utveckling.

För att få en god funktionalitet för höghastighetsjärnvägssystemet och samtidigt stödja tillgängligheten till Stockholm/Mälardalsregionen är det också nödvändigt att höghastighetsbanan via Stockholm Arlanda Airport kopplas vidare mot Uppsala.

Med Sverigeförhandlingens föreliggande upplägg om att endast ansluta höghastighetsbanan söder om Stockholm är det risk/troligt att fjärde storstadsregionen (Linköping/Norrköping), Jönköping med flera orter får en snabbare access till Kastrup i Köpenhamn än till Stockholm Arlanda Airport och det riskerar att medföra ett sämre underlag för direktlinjer från Stockholm Arlanda Airport och därmed kommer Stockholmsregionens internationella tillgänglighet att minska, vilket kan få negativa ekonomiska konsekvenser för hela Sverige.

E4:an 6 körfält (på sträckan Upplands Väsby – Stockholm Arlanda Airport)

Åtgärder som, enligt planförslaget senast under perioden 2020-2025, säkerställer en breddning till sex körfält är helt nödvändig för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet. En ny trafikplats norr om trafikplats Glädjen är också helt nödvändig. Detta förbättrar bland annat möjligheten för Stombustrafik till den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta.

Hammarby trafikplats E4, Upplands Väsby

Utbyggnad av trafikplats norr om trafikplats Glädjen för att minska köer och trafik på såväl det nationella som det lokala vägnätet.

Tvärförbindelser

Norra Böjen – ny spårförbindelse mellan Ostkustbanan och Arlandabanan

Utvecklingen av den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta förutsätter en hög tillgänglighet och ytterligare spårbunden trafikering behöver därför tillkomma mellan Märsta och Stockholm Arlanda Airport genom ett förverkligande av den så kallade Norra Böjen norr om Märsta. Norra Böjen är en spårinvestering som binder samman Ostkustbanan norr om Märsta med Arlandabanan och Stockholm Arlanda Airport och som ger förutsättningar för en god tillgänglighet till flygplatsen och inom kärnan för både spårbunden gods- och persontrafik.

Roslagsbanan till Stockholm Arlanda Airport med koppling till Märsta.

Roslagsbanan bör förlängas till Stockholm Arlanda Airport och kopplas vidare till Märsta i ett integrerat kollektivtrafiksystem. Detta för att förbättra tillgängligheten till flygplatsen och integrera nord- och nordostsektorn samt Vetenskapsstaden med de regionala stadskärnorna Täby-Arninge och Arlanda-Märsta och Uppsala via Ostkustbanan. En spårförbindelse mellan Stockholm Nordost och Stockholm Arlanda Airport skulle också stärka Stockholm Arlanda Airports roll som kommunikationsnav som ett ”Stockholm Nord” för tågtrafik. Samtidigt skulle en sådan förbindelse kunna utgöra ett redundant omledningsnät för Ostkustbanan till Stockholm Arlanda Airport, i synnerhet om Roslagsbanan även förlängs till City (Centralen eller Odenplan).

Avgreningen av Roslagsbanan till Stockholm Arlanda Airport bidrar till ett miljömässigt hållbart trafiksystem, och är det trafiksystem mellan Stockholm Nordost och Stockholm Arlanda Airport som av studerade alternativ ger den största resenärnyttan enligt den förstudie som Trafikförvaltningen inom

Stockholms läns landsting har genomfört i samverkan med Sigtuna kommun, Vallentuna kommun, Stockholm Nordost, Swedavia, Trafikverket, Länsstyrelsen i Stockholms län och TMR, Stockholms läns landsting. Staten bör medfinansiera denna investering.

Automatiserad spårbunden kollektivtrafik

Spårbilar introduceras inledningsvis på och kring Stockholm Arlanda Airport och i senare etapper via stråket Arlanda-Märsta mot Märsta station samt Rosersberg till och inom Upplands Väsby. Lokal kollektivtrafik "the last mile" eller de sista 1-2 km behöver utvecklas för att komplettera den tyngre och radiella kollektivtrafiken och spårbilar kan i detta sammanhang vara en lösning för hela Arlandaregionen.

Förbifart Stockholm

Förbifart Stockholm kopplar till E4 och Norrortsleden vilket ger möjlighet till snabba transporter söderut. Med utnyttjandet av möjligheterna för kollektivtrafik med buss på Förbifart Stockholm kan i en vision för "Stockholmsbågen" en sådan trafik med fördel också kopplas till Arlandaregionen för att bättre förbinda de norra och södra länshalvorna med varandra och för att förbättra tillgängligheten till Arlandaregionen.

Framkomlighetsåtgärder för stombuss Täby – Arninge – Vallentuna – Upplands Väsby – Kallhäll – Jakobsberg – Barkarby

Den av Trafikförvaltningen framtagna Stomnässtrategin för Stockholms län, etapp 2, pekar ut stråket som lämpligt för en tvärgående stombusslinje. För att kunna etablera en tillförlitlig, snabb och turtät stomlinje behöver stråket ses över och framkomlighetsåtgärder identifieras och åtgärdas.

Uppgradering av stationerna

Resecentrum i Märsta

Märsta station är ett nav i kollektivtrafikförbindelserna och en stor och viktig bytespunkt med över 14 000 dagliga resenärer. Stationen är i stort behov av upprustning avseende såväl järnvägsanläggning som angöring, tillgänglighet och uppehållsytor inom bytespunkten. En åtgärdsvalsstudie för Märsta station och bytespunkt som genomförs i samverkan mellan Trafikverket, Sigtuna kommun och Trafikförvaltningen, SLL ska leda till en samsyn om hur Märsta station kan upprustas till ett modernt resecentrum med ett gemensamt ansvars-tagande för finansieringen av de åtgärder som är nödvändiga i sammanhanget. Planering och genomförande av dessa åtgärder ska ligga inom aktuella planer för transportinfrastrukturen 2018-2029.

Väsby Entré

En utveckling av Upplands Väsby station till en bytespunkt med ett modernt resecentrum skulle ge förutsättningar för såväl en kraftigt ökad bostadsbyggelse i stationsnära läge som utomordentliga lägen för arbetsplatser med ett utmärkt kollektivtrafikläge. Det finns ett antaget planprogram för utvecklingen av stationsområdet som innehåller en ny och funktionell bussterminal. Arbetet pågår med den första detaljplanen i järnvägsparken som innehåller 170 bostäder. Kommunerna i Arlandaregionen ser det som mycket angeläget att denna utveckling kan komma till stånd under planperioden 2014-2025.

Utveckling av Knivsta station

För att uppnå ett ökat resande med kollektivtrafik är det av central betydelse att stationsområden och andra bytespunkter är funktionella, attraktiva och moderna.

Det är av stor vikt för Knivsta kommun att tillgängligheten till och kapacitet på stationen i Knivsta står i proportion till den ökande mängden resenärer. Knivsta station hade 2011 cirka 4 300 resenärer per vardagsdygn och som behöver en bättre access till stationen via den södra plattformen.

Enligt kommunens vision har kommunen 20-25 000 invånare år 2025 vilket innebär en ökning av befolkningen med upp till 67 procent jämfört med i dag. Tar man med i beräkningarna att andelen som arbetspendlar kollektivt ökar kan antalet resenärer per vardagsdygn på Knivsta station överstiga 8 000 år 2025. Ska en lika stor andel av befolkningen som i dag eller större välja tåget bör resande med tåg göras mer attraktivt på olika sätt. En funktionell och modern station är en nödvändig del i detta. Detta gäller i hög grad såväl för Knivsta som för stationerna i Märsta och Upplands Väsby och för förbindelserna med Stockholm, Uppsala och Stockholm Arlanda Airport. De stora strömmar av resenärer som i dag och i framtiden tar sig till och från stationen med olika färdssätt aktualiserar behov av en översyn av hur området kring stationen och järnvägen disponeras och utformas.

Detta arbete bör ske i samarbete mellan kommunen, regionala och statliga trafikaktörer.

Måby trafikplats

Utbyggnad med södergående ramper på väg E4 vid Måby trafikplats är mycket angelägen för att främja tillgängligheten till Stockholm Arlanda Airport och underlätta för väg- och godstransporter mellan väg E4 och Cargoområdet vid Stockholm Arlanda Airport. En sådan utbyggnad är också en förutsättning för

expansionen av nya verksamhetsområden i Stockholm Arlanda Airportstad. Arbetsplan och finansieringsförutsättningar för denna utbyggnad behöver snarast fastställas.

Cykelpendlarstråk exempel: Vallentuna–Upplands Väsby

Cykelpendlandet i Stockholmsområdet ökar. Att cykla är yteffektivt, främjar folkhälsan, är miljösamt och tidseffektivt. I den regionala cykelplanen för Stockholms län är dock inte sträckan Vallentuna–Upplands Väsby utpekad som ett regionalt cykelstråk men kan trots detta ses som en viktig länk för cykelpendling. För sträckan Vallentuna–Grana planeras en cykelväg längsmed väg 268. Inga planer finns för en fortsatt cykelbana från Grana till Upplands Väsby. Ett parallellt projekt som studerar en ny sträckning för väg 268 från Grana–E4 kan komma att avlasta väg 268 i sin nuvarande sträckning och ge möjligheter till cykelpendling i stråket Grana–Upplands Väsby.

Koppling västerut genom att förbättra resemöjligheterna mot Mälardalen

I samband mellan regionala och kommunala företrädare samt länsstyrelsen och Trafikverket bedrivs studier om att etablera ett Arosstråk som förbindelse mellan västra Mälardalen och Arlandaregionen och som förbättrar resemöjligheterna i detta stråk. En alternativ lösning som kan bidra till detta är en utbyggnad av en ny järnvägförbindelse mellan Enköping och Uppsala.

Ny station på Stockholm Arlanda Airportbanan

En kapacitetsstark spårtrafik i Arlandaområdet kan både bidra till ett konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem samt verka för att de transportpolitiska målen och miljömålen för flygplatsen nås. Kommunerna i Arlandaregionen anser det därför angeläget att det inom Arlandastads fjärde stadsdel etableras och byggs en ny tågstation på Arlandabanan, som kan angöras av både pendeltågstrafik och annan tågtrafik och ha en viktig funktion som nod i trafiksystemet och för tillgängligheten inom den expanderade flygplatsstaden Airport City Stockholm.

Väg 268 ny sträckning mellan Vallentuna (Grana) och Upplands Väsby (E4:an)

Trafikverket arbetar med att ta fram en lokaliseringsutredning och vägplan för en ny sträckning för väg 268 mellan Grana och väg E4. Det utreds även ett alternativ längs befintlig sträckning av väg 268. Framkomlighets- och trafik-säkerhetsåtgärder är i fokus för utredningarna.

Tåguppehall i Alsike

Med en utbyggnad av fler spår längs Ostkustbanan blir det möjligt att skapa tågstopp i till exempel Alsike och Bergsbrunna. Ett tåguppehall i Alsike skulle innebära en dramatisk förändring av planeringsförutsättningarna i Alsike och en möjlighet till ett hållbart stadsbyggande. Kommunens översiktsplan visar på stora expansionsområden för tätortsutbyggnad på båda sidor av järnvägen i Alsike.

Ny planskild korsning i Knivsta

Befintlig plankorsning i Knivsta fyller en viktig funktion i tätorten Knivsta och bör ersättas med en planskild korsning om och när den stängs för biltrafik. En sådan planskild korsning kan eventuellt samordnas fysiskt med en planskild lösning för gång- och cykeltrafik med access till södra plattformänden, men den kan också lokaliseras på annan plats. En åtgärdsvalsstudie som fokuserar på behovet av passager av olika slag förbi Ostkustbanan i Knivsta tätort bör genomföras. En inriktning för det arbetet bör vara att järnvägens barriäreffekter inom tätorten minimeras.

Trafikplats Morby (E4)

I och med att Brunnbyvägen byggs klar till årsskiftet och ansluter till väg 1051 aktualiseras de tankar på en ny trafikplats norr om Alsike som tas upp i översiktsplanen för Knivsta kommun. En trafikplats på E4 vid Morby med av/påfarter norrut, inklusive förbättringsåtgärder längs väg 1051 mellan Ostkustbanan och E4 skulle innebära en ny möjlighet till attraktiv och snabb pendling med buss till Uppsala och en möjlig restidsförkortning för biltrafik mellan Alsike och Uppsala. Detta skulle i väntan på ett tågstopp i Alsike få stor positiv inverkan på utvecklingen av tätorten Alsike. En trafikplats vid Morby skulle också innebära en avlastning av trafikplats Brunnby, samt en förbättring av trafiksäkerheten på E4 mellan Knivsta och Uppsala. En trafikplats på E4 vid Morby- Moralund kommer att kräva förbättringsåtgärder längs väg 1051 mellan Ostkustbanan och E4. Åtgärder för att stimulera pendling med buss, exempelvis pendlarparkering och busshållplats i anslutning till trafikplatsen, bör anläggas samtidigt med byggandet av trafikplatsen.

Bilaga 2 – förslag till utveckling inom näringsliv och arbetsmarknad

Sammanställa Arlandaregionens utbud av lediga lokaler och mark på ett ställe

Som ett första steg bör en sammanställning av Arlandaregionens lokalutbud samt marktillgång genomföras. En sådan sammanställning visar på Arlandaregionens sammanlagda utbud av lokaler och mark och skulle underlätta dialogen med verksamheter som önskar att etablera sig i regionen.

Kommunerna kan även införa en gemensam funktion för förfrågningar om mark och lokaler. En sådan funktion bör vara frikopplad från kommunerna och bedrivs som en tredjepartslösning.

Genomförande

Näringslivscheferna tar vid behov fram en modell för att sammanställa lokal- och marktutbudet som kan uppdateras och fungera löpande samt genomför en sådan sammanställning.

Ett förslag ska tas fram till hur en gemensam funktion för hantering av lokaler och mark skulle kunna se ut praktiskt och organisatoriskt.

Regelbundna träffar mellan kommunernas arbetsmarknadsenheter

Det finns stora möjligheter att utbyta erfarenheter mellan de fyra kommunernas olika arbetssätt inom arbetsmarknadsenheterna. Tillsammans med Swedavia finns möjligheter att finna nya samarbeten över gränserna.

Genomförande

Arbetsmarknadsenheterna ses vid regelbundet inplanerade möten för att gemensamt diskutera utveckling av samarbetet.

Initiering av gemensam branschstudie

Då konjunkturberoendet är stort för de huvudnäringar som finns i dag i Arlandaregionen bör det initieras en gemensam studie där vi strukturerat ser över vilka branscher vi på sikt ska försöka attrahera till regionen. Syftet är att skapa en ekonomisk och social hållbarhet över konjunkturcyklerna inom Arlandaregionen.

Genomförande

En arbetsgrupp ser över och sammanställer redan befintliga studier/ material och ger rekommendationer för nästa steg.

Kommunerna i Arlandaregionen och Stockholm Arlanda Airport kan bidra till forskning på förnyelsebara flygbränslen och satsa på att ge etableringsmöjligheter för sådan forskning i regionen

En mindre grupp, förslagsvis två näringslivschefer, tillsätts för att skapa en dialog med Stockholm Arlanda Airport kring utvecklingen inom området för förnyelsebara flygbränslen. Om gruppen finner att det kan finnas intresse att gå vidare med en djupare kartläggning med syfte till ett större engagemang i frågan bereds och presenteras detta för kommundirektörerna.

Kommunerna för aktiv dialog kring bredbandsutbyggnaden även över kommungränserna.

Kommunerna tillsätter en arbetsgrupp som ser över möjligheterna att ta ett samlat grepp kring den digitala utvecklingen i regionen. Gruppens uppgift bör vara att som ett första steg kartlägga nuläget för att sedan diskutera hur behoven ser ut framöver och därefter föreslå hur man gemensamt kan åstadkomma en utveckling och utbyggnad av digital infrastruktur.

Genomförande

Kommundirektörerna fattar beslut om en sådan grupp och tillsätter denna.

Arlandaregionens lokala företag ska kunna få stöd i att svara på upphandlingar från regionens kommuner

Genom att välja större andel lokala varor och tjänster till kommunernas verksamheter får det lokala näringslivet en skjuts och färre transporter krävs.

Genomförande

Kommundirektörerna tillsätter en arbetsgrupp bestående av experter på upphandling och näringslivschefer med uppdrag att se över hur frågeställningen ska kunna hanteras.

Kommunerna i Arlandaregionen verkar för att få till stånd fler tankstationer för biogas, el och svenskproducerad etanol

I dag är inte utbudet av förnyelsebara bränslen komplett inom Arlanda-

regionens kommuner. Genom att tillgängliggöra fler förnyelsebara bränslen får Arlandaregionens näringsliv en konkurrensfördel genom oberoende av pris och tillgång på fossila bränslen vilket minskar konjunkturkänsligheten.

Genomförande

Kommunerna i Arlandaregionen för dialog med lokala drivmedelsleverantörer för att påvisa behovet inom regionen som helhet.

Arlandaregionen uppvaktar de regionala kollektivtrafik för att få tillstånd ett mer användarvänligt biljettsystem över länsgränsen

Genom ett bättre samarbete med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna kan en betydligt bättre användarvänligt biljettsystem införas inom regionen.

Genomförande

Kommundirektörerna tillsätter en arbetsgrupp med uppdrag att kontakta och bearbeta SL och UL.

Övriga förslag

- Samtliga kommuner ansvarar för att uppdatera sin näringslivsstrategi eller motsvarande så den även inkluderar perspektivet om samarbetet i Arlandaregionen.
- Uppdateringen av nya regionala styrdokument såsom Regional utvecklingsstrategi för Uppsala (RUS) samt Regional utvecklingsplan för Stockholmregionen (RUFSS) sker i dialog med kommunerna i Arlandaregionen bidrar med ett helt nytt perspektiv som knyter samman Stockholm och Uppsala län oberoende av länsgränsen – ett tydligt tecken på den regionförstoring som kommunerna ligger mitt i.
- Kommunerna ser över möjligheterna till gemensam marknadsföring av regionen, till exempel medverkande vid mässor som Stockholm Business Arena.
- Kommunerna står samman i Stockholm Business Arenas evenemang och för gemensamt fram att samarbetet finns och vilka möjligheter det ger.
- Näringslivscheferna och arbetsmarknadsenheterna ses vid regelbundet inplanerade möten för att gemensamt diskutera utveckling av samarbetet.