

# På väg mot en mer integrerad bostads-, utbildnings- och arbetsmarknad i östra Mellansverige

Nodstädernas roller, stadsutveckling och funktionella samband



**Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, TRF**, arbetar med regional utveckling i Stockholms län. TRF är en del av Region Stockholm, och arbetar på uppdrag av tillväxt- och regionplanenämnden, TRN. Vi möjliggör en hållbar utveckling i Stockholmsregionen genom ett regionalt utvecklingsarbete som grundas på kvalificerat underlag och analys. Genom samverkan och kommunikation bidrar vi till att regionens aktörer når en samsyn gällande regionens utveckling. Vi tar initiativ till, skapar förutsättningar och bidrar till att visioner, mål, strategier och åtaganden i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUF 2050, kan förverkligas.

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

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

**TRF är miljöcertifierade** enligt ISO 14001 i likhet med Region Stockholms samtliga förvaltningar. Region Stockholms upphandlade konsulter möter särskilt ställda miljökrav. Denna trycksak är tryckt enligt Region Stockholms miljökrav.

### **Tillväxt- och regionplaneförvaltningen**

Box 22550, 104 22 Stockholm

Besök: Lindhagensgatan 98

Telefon växel: 08-123 130 00

E-post: trf@sll.se

[www.sll.se/regional-utveckling](http://www.sll.se/regional-utveckling)

Ansvarig handläggare: Olof Linde, Region Gävleborg, Patrik Ståhl, Region Örebro

Län, Lena Lindgren, Region Östergötland, Johan Hjelm, Mälardalsrådet och

Matilda Rehn, Region Stockholm

Konsulter: Emma Andersson och Micael Sandberg, Sweco Society

TRN 2019-0054

# Innehåll

<b>Förord</b> .....	<b>4</b>
<b>Sammanfattning</b> .....	<b>5</b>
<b>Inledning</b> .....	<b>7</b>
Bakgrund och syfte .....	7
Inriktning och avgränsning .....	10
<b>På väg mot en mer integrerad bostads-, utbildnings- och arbetsmarknad</b> <b>12</b>	
Strukturella förutsättningar .....	12
Befolkning och bostadsmarknad .....	14
Arbetsmarknad .....	22
Utbildningsmarknad .....	34
Stadsplanering för ökad funktionalitet .....	37
Syntes med avslutande reflektioner .....	57
<b>Nodstadsprofiler - struktur, utveckling och storregional funktionalitet ....</b> <b>62</b>	
<i>Storregionala nodstäder i östra Mellansverige</i> .....	62
Eskilstuna .....	62
Gävle .....	69
Linköping .....	76
Norrköping .....	83
Nyköping .....	90
Stockholm .....	96
Uppsala .....	103
Västerås .....	110
Örebro .....	116
<i>Regionala stadskärnor i Stockholms län med storregional uppkoppling</i> .....	123
Södertälje .....	123
Arlanda-Märsta .....	128
Barkarby-Jakobsberg .....	132
Flemingsberg .....	136
Kista-Sollentuna-Häggvik .....	141
<b>Appendix I Medverkande organisationer</b> .....	<b>145</b>

## Förord

Östra Mellansverige har potential att utvecklas till en funktionellt sammanhållen region genom mer integrerade bostads-, studie, och arbetsmarknader. Detta har de sju regionerna i östra Mellansverige tagit fasta på genom en gemensam strategisk inriktning för den storregionala planeringen. För att genomföra målsättningen med samarbetet är nodstädernas stadsbyggnadsstrategier för de bästa pendlingslägena av särskild betydelse. Denna rapport syftar till att ge en övergripande bild av den storregionala funktionaliteten och sambandens utveckling mellan nodstäderna i östra Mellansverige, tillsammans med en belysning av deras strategier och planer för fortsatt stadsutveckling och stärkta samband.

Rapporten har tagits fram av Sweco på beställning av regionerna i östra Mellansverige och Mälardalsrådet. Medverkan från nodstäderna och de regionala stadskärnorna i Stockholms län har tillfört viktig kunskap, erfarenhet och kvalitet såväl till arbetsprocessen som till det slutliga resultatet. Rapporten baseras på kvantitativa data, utvecklingsplaner och intervjuer med kommunala tjänstepersoner, tillsammans med två större workshops. De senare har bland annat givit en första beskrivning av gemensamma styrkor, svagheter, hot och möjligheter (SWOT) för ett mer funktionellt sammanhållet östra Mellansverige.

Arbetet med rapporten påbörjades innan Covid-19-pandemin förändrade förutsättningarna för så många aktörer, och avslutades mitt under pågående kris. Vilka konsekvenserna blir för regionerna och kommunerna är omöjligt att förutsäga på såväl kort som lång sikt. Förmodligen är inte heller detta den sista kris som aktörerna i östra Mellansverige kommer att behöva hantera. Den långsiktiga planeringen blir kanske än mer relevant. Denna rapport utgör ett viktigt bidrag.

Rapporten gör inte anspråk på att ge en komplett bild, utan syftar framförallt till att skapa gemensam kunskap som stimulerar till fortsatt integrering genom fördjupad samverkan mellan de kommuner och regioner som redan idag utgör Sveriges starkaste tillväxtområde.

*Region Gävleborg  
Region Uppsala  
Region Västmanland  
Region Stockholm*

*Region Sörmland  
Region Östergötland  
Region Örebro Län  
Mälardalsrådet*

## Sammanfattning

De storregionala nodstäderna i östra Mellansverige, och de regionala stadskärnorna i Stockholms län, har en särskild betydelse för att stärka samband och storregional funktionalitet inom östra Mellansverige som en gemensam marknad för arbete, utbildning och bostäder. Att utveckla en kapacitetsstark, snabb och pålitlig kollektivtrafik mellan dessa prioriteras även inom ramen för Mälardalsrådets process En Bättre Sits.

Flytt- och pendlingsmönstren speglar den pågående integrationen av bostads-, utbildnings- och arbetsmarknaderna i östra Mellansverige, som drivs av förbättrade kommunikationer och en ökad rörlighet i samhället. Den pågående storregionala integreringen sker främst i huvudstråken och i relation till Stockholm. Sambanden avtar med avståndet men ökar med förekomsten av kompletterande funktioner. Möjligheterna att pendla är betydelsefullt liksom utbudet av högskoleplatser och priserna på bostäder.

Stockholm fyller en funktion för bostäder, arbete och studier för samtliga övriga nodstäder, vilka i varierande grad har motsvarande funktioner för Stockholm. Matrisen är ett sätt att sammanfatta de huvudsakliga sambandsförhållandena som råder mellan nodstäderna i östra Mellansverige. Här framgår exempelvis att Stockholm fyller en viktig funktion för Gävle framförallt avseende arbetsmarknad, medan Gävle har en funktion för Stockholm gällande studier. Förutom Stockholms tydliga roll för samtliga nodstäder, har övriga städer framförallt starka samband med närliggande städer och högre lärosäten i östra Mellansverige.

### Funktionella samband mellan nodstäderna i östra Mellansverige

Nodstad	Fyller funktion för, gällande Bostäder-Arbete-Studier (versalt=starkare samband).									
	Stockholm	Uppsala	Södertälje	Gävle	Västerås	Eskilstuna	Örebro	Nyköping	Norrköping	Linköping
Stockholm	B-A-S	B-A-S	B-A-S	b-A-s	B-A-s	b-A-s	B-A-s	b-A-s	B-A-s	B-A-s
Uppsala	B-A-S	B-A-S		b-a-s	b-a-s		b			b
Södertälje	B-A		B-A-S			A		A		
Gävle	b-a-S	b-a-s		B-A-S						
Västerås	B-A-s	b-a-s			B-A-S	b-A-s	b-a			
Eskilstuna	B-A-s				b-A-s	B-A-S	a	a		
Örebro	B-A-s	b			b-a-s	b-a	B-A-S			b
Nyköping	b-a					a		B-A-S	a	
Norrköping	b-A							a	B-A-S	b-A-S
Linköping	B-A-s	b					b		b-A-S	B-A-S

Den storregionala funktionaliteten påverkas av de stora avstånden, vilket avspeglas i den kvarvarande uppdelningen på 15 lokala arbetsmarknadsregioner. Samtidigt innebär koncentrationen av regionens befolkning och sysselsättning till de större städerna att en mer integrerad region möjliggörs. Den skapar förutsättningar att knyta samman en stor del av östra Mellansverige i en sammanlänkad stadsstruktur där nodstäderna

utgör viktiga tillväxtmotorer och centrum för sina respektive omland, men också i relation till varandra.

Bättre kommunikationer är den främsta möjliggöraren för ökad integration, det vill säga att kunna bo, arbeta och studera mer oberoende av rumsliga begränsningar. I detta ingår även den digitala utvecklingen. Ju vanligare det blir att studera eller arbeta, helt eller delvis på distans, desto fler möjligheter öppnas. Detta i synnerhet inom utbildningar och yrken där fysisk närvaro på en utbildnings- eller arbetsplats inte är nödvändigt för studiernas eller arbetets utförande.

Stockholms tillväxt driver i hög grad utvecklingen av arbetsmarknad och arbetspendling i östra Mellansverige. Att utveckla det egna näringslivet och skapa attraktiva lägesegenskaper är viktigt för att stärka nodstädernas roller som regionala tillväxtcentra i östra Mellansverige. En fördel i sammanhanget är att i stort sett alla nodstäder har högre utbildning i form av egen högskola eller universitet. Det finns även en gemensam styrka, inte bara avseende antalet lärosäten, utan även den komplementära specialisering som en allt mer integrerad arbetsmarknad i östra Mellansverige innebär. Detta bidrar till större robusthet och dynamik, nationellt såväl som i ett internationellt perspektiv. Valmöjligheterna blir fler när regionen binds samman, liksom de internationellt konkurrenskraftiga styrkeområdena gynnas.

Såväl nodstädernas som de regionala stadskärnornas strategiska planering ligger i stora drag i linje med de mål som uttrycks i ÖMS 2050, dvs. hållbar förtätning och regionförstoring framför allt med kollektivtrafiken som grund. Detta återspeglas i en ökad koncentration av befolkning och sysselsättning till nodstäderna. Ett ökat bostadsbyggande och utveckling av verksamhetsytor i centrala och stationsnära lägen är viktiga komponenter i en fysisk planering för ökad storregional funktionalitet.

Samtidigt sker de facto en stor del av stadsutvecklingen i städernas ytterområden och många storregionalt intressanta målpunkter ligger förhållandevis långt ifrån stationslägena. Universitet och högskolor, sjukhus, köpcentrum och industrier är i många fall lokaliserade en bra bit från centrum. Detta kunde uppmärksammas mer i nodstädernas planering, med koppling till såväl regional som storregional tillgänglighet och behovet av en väl fungerande anslutande lokal kollektivtrafik.

Det finns alltså sammantaget goda skäl och vinster för nodstäderna att stärka sambanden och samtidigt utveckla en tydligare storregional profil. Att ta vara på och stärka sin särart kan vara ett sätt att positionera och stärka östra Mellansverige som helhet, men också att accentuera komplementariteten hos nodstäderna.

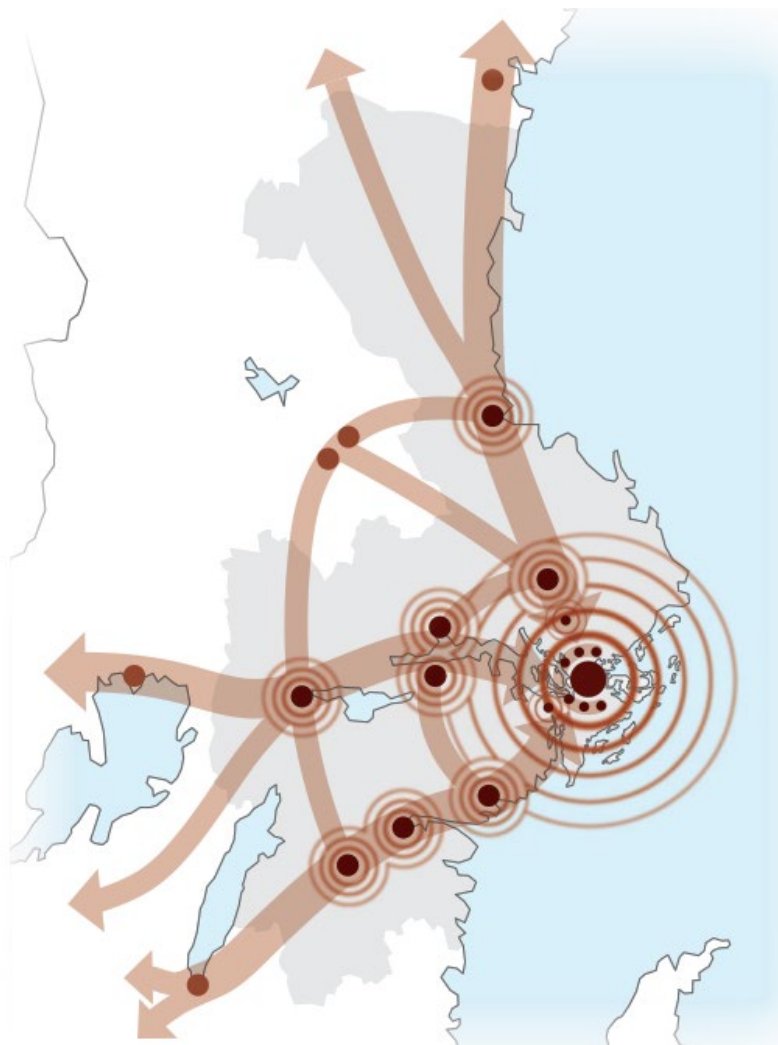
# Inledning

## Bakgrund och syfte

De sju länen Stockholm, Uppsala, Gävleborg, Västmanland, Örebro, Södermanland och Östergötland utgör en i flera avseenden sammanlänkad enhet, med en ledande roll för hela landets utveckling och internationella konkurrenskraft. Östra Mellansverige (ÖMS) fungerar allt mer som en gemensam marknad för arbete, utbildning och bostäder som ger en mångfald av möjligheter och kvaliteter för människor och företag. Det ger underlag för ett varierat och starkt näringsliv med högt kunskapsinnehåll och produktionsvärde, liksom för ett kulturliv med både bredd och spets.

Länen i östra Mellansverige kan och bör dra nytta av Stockholms befolkningsmässiga, ekonomiska och beslutsfattande roll som motor i den framtida utvecklingen av hela regionen. Samtidigt är dess olikheter, såväl vad gäller boendemiljöer som näringsmässig specialisering, en viktig drivkraft för en mer sammankopplad region.

**Figur 1 Den rumsliga inriktningen för östra Mellansverige**



Det övergripande målet för det storregionala samarbetet och utvecklingen i östra Mellansverige är en stärkt hållbar konkurrenskraft genom effektiv resursanvändning och samverkan i en storregional struktur som främjar den funktionella sammankopplingen inom ÖMS. Den strategiska inriktningen, som utgör stommen för planeringen och det regionala utvecklingsarbetet, syftar till att:

- Integrera arbets-, utbildnings- och bostadsmarknaderna
- Verka för en koncentrerad, tät och sammanhållen bebyggelse i de bästa kollektivtrafiklägena
- Länka samman de storregionala nodstäderna med Stockholm och med varandra genom tvärförbindelser
- Stärka ÖMS internationella kopplingar och förbindelser med andra storstadsregioner som Helsingfors, Oslo och Öresund
- Säkra en resurseffektiv och hållbar godsförsörjning.

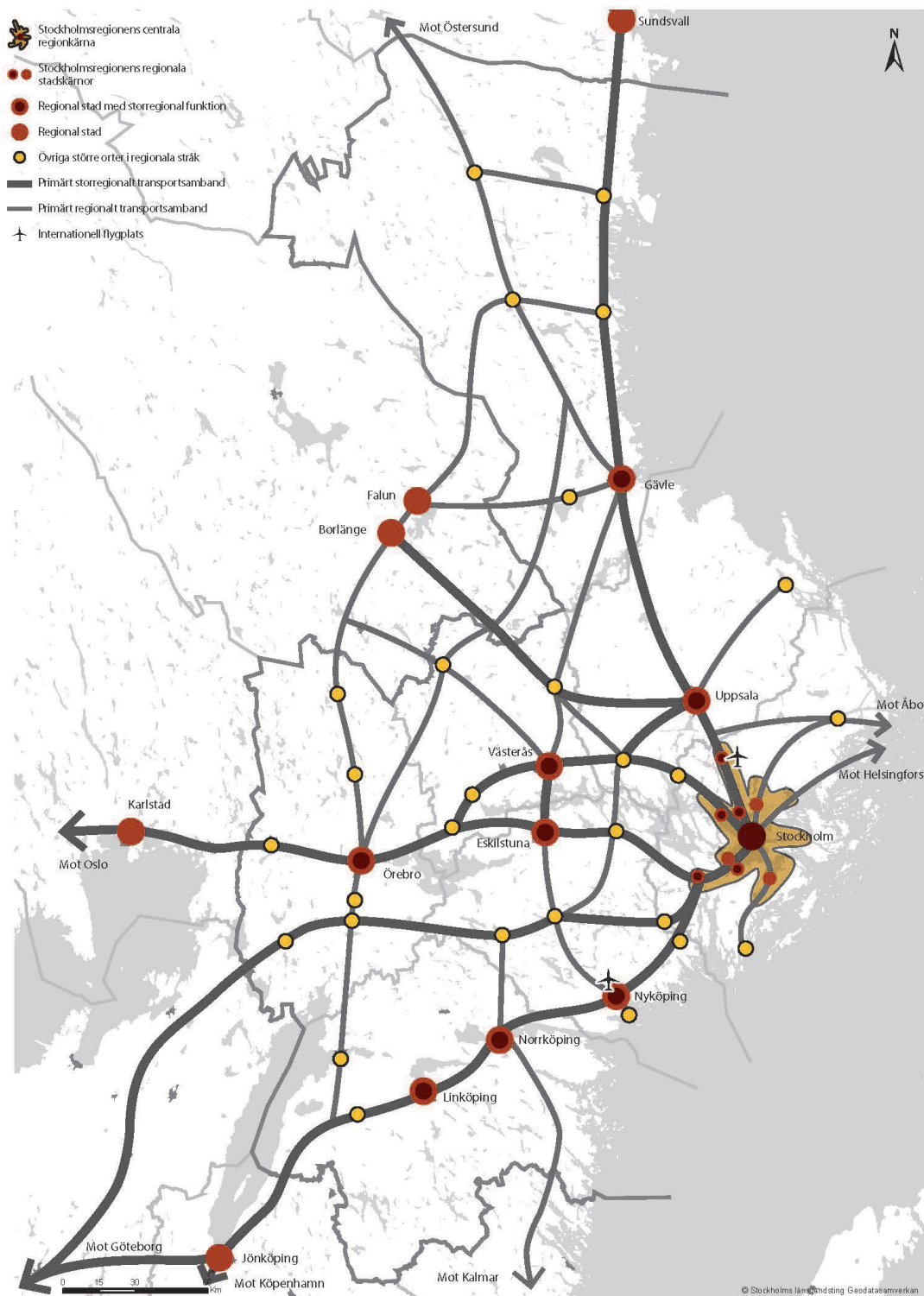
De storregionala nodstäderna och de regionala stadskärnorna i Stockholms län som har en storregional funktion har en särskild betydelse för utvecklingen och sammankopplingen av östra Mellansverige som gemensam marknad för arbete, utbildning och bostäder. Att utveckla en kapacitetsstark, snabb och pålitlig kollektivtrafik mellan dessa prioriteras även inom ramen för Mälardalsrådets process En Bättre Sits, liksom en fungerande godsförsörjning och utvecklade internationella transporter.

Att knyta samman nodstäderna och de regionala stadskärnorna - deras respektive roller och resurser - till en funktionell helhet är också ett sätt att hantera den förväntade tillväxten. Enligt basscenariot från ÖMS framskrivningar förväntas befolkningen inom ÖMS att öka till 5,7 miljoner och sysselsättningen till 2,75 miljoner år 2050. Det motsvarar ett tillskott med nästan 1,4 miljoner invånare och 700 000 arbetstillfällen jämfört år 2018. En så stor tillväxt ställer höga krav på koordinerade framtidssatsningar för att hantera kapacitet och brister inom regionens bostadsmarknad, transportsystem och kompetensförsörjning. Var bostäder och arbetsplatser byggs och etableras har även stor påverkan på bland annat tillgänglighet, färdmedelsval, klimatutsläpp och marktillgång, dvs. hållbarheten i systemet.

Utifrån de strategiska inriktningarna i ÖMS 2050 och den framtida utvecklingen av storregionen är det därför viktigt med en samlad bild och analys av samspelet mellan nodstäderna i ÖMS. Att öka kunskapen om nodstädernas betydelse och kopplingar mellan varandra samt hur stadsutveckling i strategiska lägen kan bidra till en hållbar bebyggelseutveckling, kompetensförsörjning samt arbets- och studiependling.



**Figur 2 Storregional ortsstruktur och resesamband i östra Mellansverige**



## Inriktning och avgränsning

Att storlek och täthet har betydelse för en regions tillväxtmöjligheter är sedan länge etablerad kunskap inom den nya ekonomiska geografin. Huvudfaktorer bakom detta är att skal- och breddfördelar, tillgänglighet och marknadspotential lättare uppstår i en region med en stor och sammanhållen befolkning än i en mer glesbefolkad region. Möjligheterna blir fler, såväl för individer som för företag och organisationer.<sup>1</sup>

De satsningar som görs på förtätning i ÖMS storregionala nodstäder och på att länka samman Stockholms läns regioncentrum, de regionala stadskärnorna och de storregionala nodstäderna i samtliga län är ett uttryck för detta. En nära samverkan mellan och sammankoppling av närliggande nodstäder ger möjlighet till mer storstadsmässiga förutsättningar. För att detta ska åstadkommas krävs dock att avstånd överbryggas genom utvecklade kommunikationer. Med hänsyn till de faktiska avstånden i östra Mellansverige och till klimatmålen är utgångspunkten inom ÖMS 2050 att detta behöver ske med spårtrafik som grund och nya arbetsplatser och bostäder därför bör byggas i kollektivtrafiknära lägen.

När stadsstrukturen och den funktionella sammankopplingen i östra Mellansverige studeras i denna rapport, sker det i första hand med inriktning på de nio städer som identifierats som regional stad med storregional funktion i figur 2, dvs. nodstäderna. För dessa har tätorten varit primärt avgränsande i den statistik som tagits fram. När det gäller inriktningen för den fysiska planeringen har såväl kommunövergripande som tätortsspecifika planer beaktats. Fokus har legat på den övergripande strategiska planeringen, dess inriktning och ambitioner.

I anslutning till detta har även Stockholms regionala stadskärnor med storregional funktion beaktats (Arlanda-Märsta, Barkarby-Jakobsberg, Kista-Sollentuna-Häggvik, Flemingsberg och Södertälje). Det bör noteras att två av dessa överlappar med avgränsningen av Stockholms tätort (Barkarby-Jakobsberg och Flemingsberg) medan tre, Arlanda-Märsta, Kista-Sollentuna-Häggvik och Södertälje, inte gör det.

Data om de regionala stadskärnorna redovisas utifrån deras respektive avgränsning enligt RUFSS 2050. De skall således inte förväxlas vare sig med kommun eller tätort, utan utgör i samtliga fall en betydligt mindre geografi. Södertälje är emellertid en av regionens största tätorter, varför kompletterande data för tätorten också redovisas. Vad gäller data över riktade flyttningar, arbetspendling och studiependling har de regionala stadskärnorna samt Södertälje tätort inkluderats i de flöden som redovisas för Stockholms tätort. För inriktningen på den fysiska och strategiska planeringen har såväl specifika visions- och utvecklingsdokument för den regionala stadskärnan som den övergripande kommunala planeringen utgjort underlag.

---

<sup>1</sup> Se t ex En ny Ekonomisk Geografi. Ett regionalt perspektiv på en global förändring i Östra Mellansverige. Stockholms läns landsting, Tillväxt, miljö och regionplanering, rapport 5:2013

Utöver statistik och genomgång av relevanta plandokument har även intervjuer med företrädare för respektive nodstad och regional stadskärna legat till grund för rapporten. Totalt har ett drygt tjugotal intervjuer genomförts.

Rapporten disponeras i två delar. I den första delen behandlas östra Mellansverige som helhet. De strukturella förutsättningarna och den övergripande situationen med avseende på befolkning och bostadsmarknad, arbetsmarknad, utbildningsmarknad och stadsutveckling samt hur den storregionala funktionaliteten skulle kunna utvecklas. I den andra delen redogörs mer detaljerat för respektive nodstad och regional stadskärna gällande boende och stadsutveckling, arbete, studier och hur den storregionala funktionaliteten kan stärkas utifrån nodstadens eller den regionala stadskärnans perspektiv.

# På väg mot en mer integrerad bostads-, utbildnings- och arbetsmarknad

Vilka är de strukturella förutsättningarna för funktionell integration i östra Mellansverige? Hur avspeglar de sig i den faktiska situationen med avseende på befolkning och bostadsmarknad, arbetsmarknad och utbildning samt nodstädernas fysiska planering? Vad kan göras för att öka funktionaliteten? Dessa frågor besvaras i det efterföljande för östra Mellansverige som helhet. I nästa ges sedan en bild av de enskilda nodstädernas och regionala stadskärnornas profiler och förutsättningar för storregional funktionalitet och integration.

## Strukturella förutsättningar

Östra Mellansverige har en yta om 63 000 kvadratkilometer, vilket motsvarar ett mindre land som Lettland, Litauen eller Irland i storlek. Här bor drygt 4,3 miljoner invånare, vilket ger en befolkningstäthet om 68 invånare per kvadratkilometer, ungefär samma som i Irland men betydligt tätare än Sveriges 22 invånare per kvadratkilometer.

Befolkningstätheten varierar från 16 invånare per kvadratkilometer i Gävleborgs län till 360 i Stockholms län och 36-54 i övriga län. I nodstäderna (tätorterna) varierar tätheten från knappt 2000 invånare per kvadratkilometer i Gävle till 3 700-3 800 i Uppsala och Stockholm. Övriga städer ligger inom intervallet 2 000-3 000 invånare per kvadratkilometer.

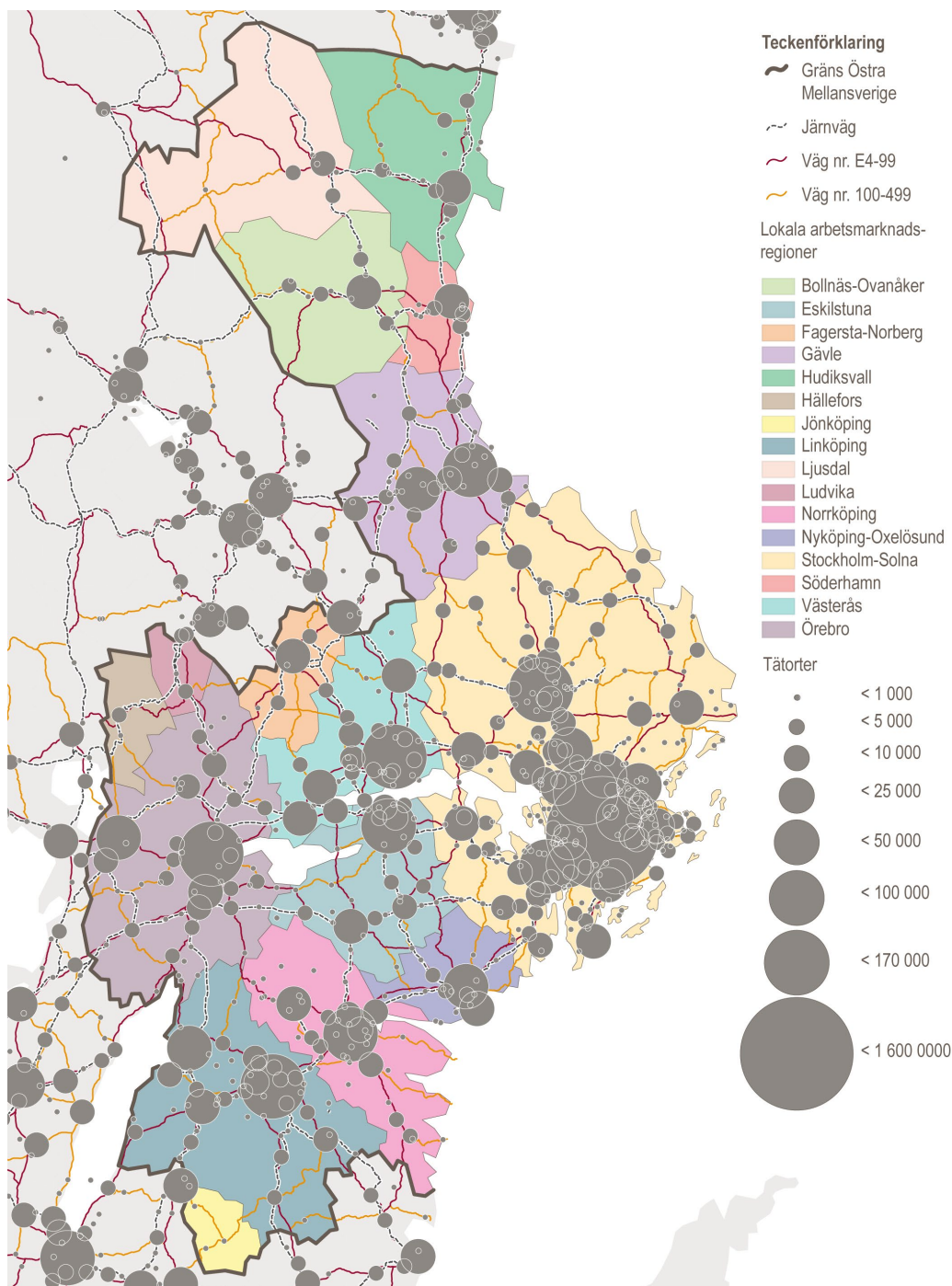
Mer än hälften av invånarna i östra Mellansverige bor i någon av de större städerna och över en tredjedel i Stockholms tätort. Regionens två miljoner arbetstillfällen är uppdelade på 15 lokala arbetsmarknadsregioner varav sju centrerar kring nodstäderna och åtta är mindre arbetsmarknader i regionens ytterområden. Stockholms lokala arbetsmarknad, som i princip omfattar länen Stockholm och Uppsala, står för över 70 procent av arbetstillfällena i regionen. Även i detta avseende påminner i östra Mellansverige om Irland, som har en liknande stadsstruktur och koncentration till huvudstadsregionen.

Vägavståndet mellan städerna i regionens ytterområden är som mest 370 km, mellan Linköping och Gävle. Avståndet från nodstäderna till regioncentrum (Stockholm) är i genomsnitt 141 km och som längst 200 km. Restiden med tåg mellan nodstäderna varierar från 40 till 200 minuter. Ungefär hälften av befolkningen i östra Mellansverige når en storregional nod inom 30 minuter med kollektivtrafik.<sup>2</sup> Bilen är dock det vanligaste transportmedlet vid pendling över länsgräns.<sup>3</sup>

<sup>2</sup> ÖMS 2050, Stockholms läns landsting, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, 2018

<sup>3</sup> Arbetspendling i storstadsregioner – en nulägesanalys, Trafikanalys rapport 2011:3

**Figur 3 Strukturkarta över städernas storlek, LA-regioner, huvudvägar o järnvägar**



### Betydelse för den storregionala funktionaliteten

Östra Mellansverige är en perifer, därtill ganska liten, storstadsregion internationellt sett. Den storregionala funktionen påverkas av de stora avstånden, vilket avspeglas i den kvarvarande uppdelningen på 15 lokala arbetsmarknadsregioner.

Samtidigt innebär koncentrationen av regionens befolkning och sysselsättning till de större städerna att både en tätare och mer integrerad region möjliggörs. Den skapar

förutsättningar att knyta samman en stor del av regionen i en sammankopplad stadsstruktur där nodstäderna utgör viktiga tillväxtmotorer och centrum för sina respektive omland, men också i relation till varandra.

En utvecklad infrastruktur och storregional kollektivtrafik är de främsta möjliggörarna för en ökad storregional funktionalitet. Den spårburna trafiken har en särskild betydelse då bilens förutsättningar att binda ihop regionens städer är begränsade, därtill i dagsläget förenade med stora utsläpp och en betydande trängsel, framför allt på det inre vägnätet i Stockholms län.<sup>4</sup>

De infrastrukturella förutsättningarna i stråken in mot Stockholm får i allmänhet betraktas som goda, men det finns brister i såväl kapacitet som kvalitet i järnvägsnätet som behöver åtgärdas för att uppnå en utvecklad storregional funktionalitet. En otillräcklig koppling mellan lokala, regionala, storregionala och nationella trafiksystem försvårar därtill pendling med kollektivtrafik, då hela resan från dörr till dörr kan bli för tidskrävande och omständlig. De tvärgående förbindelserna är samtidigt jämförelsevis utvecklade, vilket förstärker den monocentriska strukturen.<sup>5</sup>

Stärkta kopplingar mellan och funktionell integration av de större städerna i regionen kan samtidigt innebära en risk att de mindre orterna och landsbygderna halkar efter, och inte får samma möjligheter att dra nytta av den storregionala integreringen. Nodstäderna roller som tillväxtmotorer för sina respektive omland är viktiga i detta avseende och det finns även skäl att stärka delregionala samband och samverkan för att slå vakt om hela regionens utveckling.

## Befolkning och bostadsmarknad

I detta avsnitt beskrivs bosättningsmönster och flyttströmmar mellan nodstäderna i östra Mellansverige, kompletterat med data för de regionala stadskärnorna. Som framgått av ovan är befolkningsstrukturen, men också befolkningsrörelser (pendling och flyttning), grundläggande komponenter för storregional sammankoppling och funktionalitet. Avsnittet avslutas med ett antal reflektioner kring detta.

### **Befolkningsstruktur**

Befolkningen i östra Mellansverige växer snabbt – snabbare än riket – men tillväxten är inte jämnt fördelad vare sig mellan eller inom länen. Det finns en stark och växande koncentration av befolkningen till Stockholms län samt till nodstäderna i regionen. År 2018 stod Stockholms län för 54 procent och nodstäderna för 56 procent av befolkningen i östra Mellansverige. Detta är ett utslag både av inflyttning till och högt barnafödande i de större stadsregionerna i landet, där högskoleutbyggnaden bidragit till att koncentrera den demografiska utvecklingskraften till dessa.

---

<sup>4</sup> Flerkärnighet och funktionella samband i östra Mellansverige, Mälardalsrådet 2015

<sup>5</sup> En Bättre Sits Storregional systemanalys 2016, Mälardalsrådet 2016

**Tabell 1 Folkmängd i nodstäderna (tätorterna) och de regionala stadskärnorna**

Folkmängd	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2018
<b>Sverige</b>	8 590 630	8 837 496	8 882 792	9 047 752	9 415 570	9 851 017	10 230 185
<b>ÖMS</b>	3 389 445	3 515 401	3 594 550	3 684 016	3 900 099	4 152 079	4 339 484
<b>ÖMS nodstäder</b>	1 711 182	1 848 844	1 923 338	1 983 642	2 152 635	2 343 284	2 448 878
<b>Stockholm</b>	1 040 907	1 148 953	1 212 179	1 252 118	1 372 565	1 515 017	1 583 374
<b>Uppsala</b>	109 497	119 979	124 036	128 409	140 454	149 245	160 462
<b>Södertälje</b>	58 097	57 327	59 342	60 279	64 619	70 777	73 872
<b>Gävle</b>	67 301	68 070	67 856	68 700	71 033	74 884	76 761
<b>Västerås</b>	98 233	100 861	102 548	107 005	110 877	117 746	122 953
<b>Örebro</b>	85 858	90 814	95 354	98 237	107 038	115 765	120 650
<b>Eskilstuna</b>	59 815	58 984	57 867	60 185	64 679	67 359	69 816
<b>Nyköping</b>	26 384	26 869	27 164	27 720	29 891	32 224	32 957
<b>Norrköping</b>	82 639	84 403	82 744	83 561	87 247	93 765	96 766
<b>Linköping</b>	82 451	92 584	94 248	97 428	104 232	106 502	111 267
<b>Folkmängd i de regionala stadskärnorna</b>			<b>2000</b>	<b>2005</b>	<b>2010</b>	<b>2015</b>	<b>2017</b>
		<b>Södertälje<sup>6</sup></b>	10 263	10 294	10 529	11 836	12 234
		<b>Flemingsberg</b>	9 263	9 885	11 099	11 989	13 602
		<b>Kista-Sollentuna-Häggvik</b>	26 749	26 710	29 239	33 906	36 145
		<b>Barkarby-Jakobsberg</b>	17 835	17 900	19 663	23 489	26 158
		<b>Arlanda-Märsta</b>	10 027	10 197	10 849	12 249	13 092

Av nodstäderna är det främst Stockholm som ökat sin befolkningsandel de senaste decennierna och staden hade år 2018 en andel om 36,5 procent av befolkningen i östra Mellan-sverige. Det är i huvudsak Stockholm som gör att östra Mellansverige ökar sin andel av rikets befolkning och att nodstäderna ökar sin andel av befolkningen i regionen. Därutöver har den närliggande universitetsstaden Uppsala ökat något i andel och sett över längre tid även universitetsstäderna Linköping och Örebro. Sett till de senaste tio åren har nodstäderna emellertid haft stabila andelar och således växt i takt med östra Mellansverige som helhet. Inom sina respektive län har däremot samtliga ökat i befolkningsandel sedan 1990 och 2000, men efter 2010 har två, Eskilstuna och Linköping, minskat något på decimalen.

<sup>6</sup> Notera att värden endast relaterar till den regionala stadskärnan Södertälje, medan tätorten Södertälje har betydligt fler invånare, ca 74 000.

**Tabell 2 Befolkningsandelar**

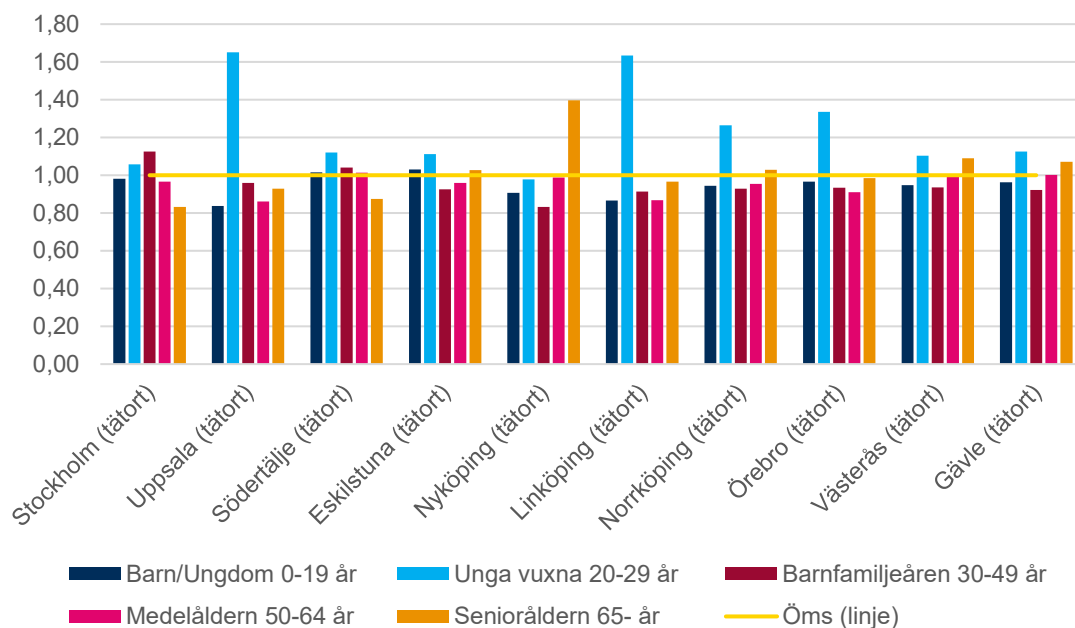
	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2018
<b>ÖMS i Sverige</b>	39 %	40 %	40 %	41 %	41 %	42 %	42 %
<b>Nodstäderna i ÖMS</b>	50 %	53 %	54 %	54 %	55 %	56 %	56 %
<b>Stockholm</b>	30,7 %	32,7 %	33,7 %	34,0 %	35,2 %	36,5 %	36,5 %
<b>Uppsala</b>	3,2 %	3,4 %	3,5 %	3,5 %	3,6 %	3,6 %	3,7 %
<b>Södertälje</b>	1,7 %	1,6 %	1,7 %	1,6 %	1,7 %	1,7 %	1,7 %
<b>Gävle</b>	2,0 %	1,9 %	1,9 %	1,9 %	1,8 %	1,8 %	1,8 %
<b>Västerås</b>	2,9 %	2,9 %	2,9 %	2,9 %	2,8 %	2,8 %	2,8 %
<b>Örebro</b>	2,5 %	2,6 %	2,7 %	2,7 %	2,7 %	2,8 %	2,8 %
<b>Eskilstuna</b>	1,8 %	1,7 %	1,6 %	1,6 %	1,7 %	1,6 %	1,6 %
<b>Nyköping</b>	0,8 %	0,8 %	0,8 %	0,8 %	0,8 %	0,8 %	0,8 %
<b>Norrköping</b>	2,4 %	2,4 %	2,3 %	2,3 %	2,2 %	2,3 %	2,2 %
<b>Linköping</b>	2,4 %	2,6 %	2,6 %	2,6 %	2,7 %	2,6 %	2,6 %
<b>Nodstäderna som andel av respektive län</b>							
<b>Stockholm</b>	63 %	67 %	66 %	66 %	67 %	68 %	68 %
<b>Uppsala</b>	41 %	42 %	42 %	42 %	42 %	42 %	43 %
<b>Södertälje</b>	4%	3%	3%	3%	3%	3%	3%
<b>Gävle</b>	23 %	24 %	24 %	25 %	26 %	27 %	27 %
<b>Västerås</b>	38 %	39 %	40 %	41 %	44 %	45 %	45 %
<b>Örebro</b>	32 %	33 %	35 %	36 %	38 %	40 %	40 %
<b>Eskilstuna</b>	23 %	23 %	23 %	23 %	24 %	24 %	24 %
<b>Nyköping</b>	10 %	10 %	11 %	11 %	11 %	11 %	11 %
<b>Norrköping</b>	21 %	20 %	20 %	20 %	20 %	21 %	21 %
<b>Linköping</b>	20 %	22 %	23 %	23 %	24 %	24 %	24 %

Befolkningsstrukturen och den pågående koncentrationen understryks och förstärks av att drygt hälften av alla nyproducerade bostäder i landet byggs i östra Mellansverige. Av dessa byggs i sin tur mer än hälften i Stockholms län. Koncentrationen till Stockholm har dock avtagit på senare år till följd av en avmattad marknad för bostadsrätter. Som mest var länets andel av bostadsbyggande i östra Mellansverige 73 procent år 2000 och 68 procent år 2013. Bostadsbyggandet har däremot fortsatt öka i övriga län. Bostadsbehoven är stora, framför allt bland grupper med lägre inkomster som unga och nyanlända, och Stockholms län har svårare än övriga län att få fram bostäder till överkomligt pris.

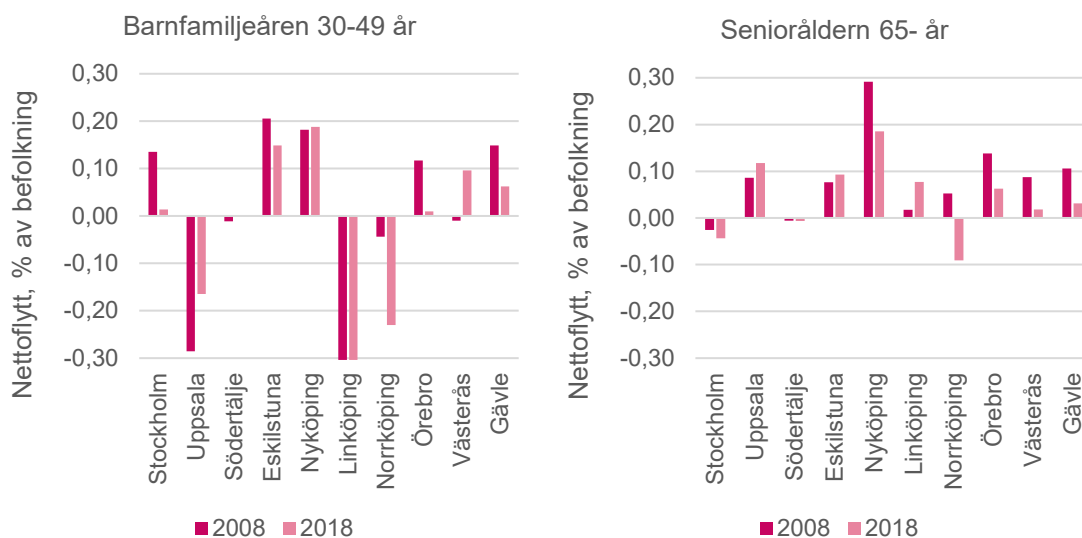
Vad gäller åldersstrukturen är unga vuxna överrepresenterade i samtliga nodstäder utom Nyköping och framför allt i universitetsstäderna Uppsala, Linköping och Örebro. I familjebildande ålder jämnar det dock som regel ut sig i relation till övriga regionen. Vissa städer, däribland Uppsala och Linköping, har till och med en underrepresentation av och nettoutflyttning bland barnfamiljer, medan Stockholm har en stark position även bland dessa. När det närmar sig pensionsåldern stiger andelen som bor i nodstad åter och är som högst i Nyköping. Stockholms storstadsliv lockar däremot främst vuxna i yrkesaktiv ålder och i lägre grad pensionärer.



**Figur 4 Specialiseringskvot för olika åldersgrupper (2018). Specialiseringen bygger på befolkningsandelar i tätorten i relation till hela ÖMS**

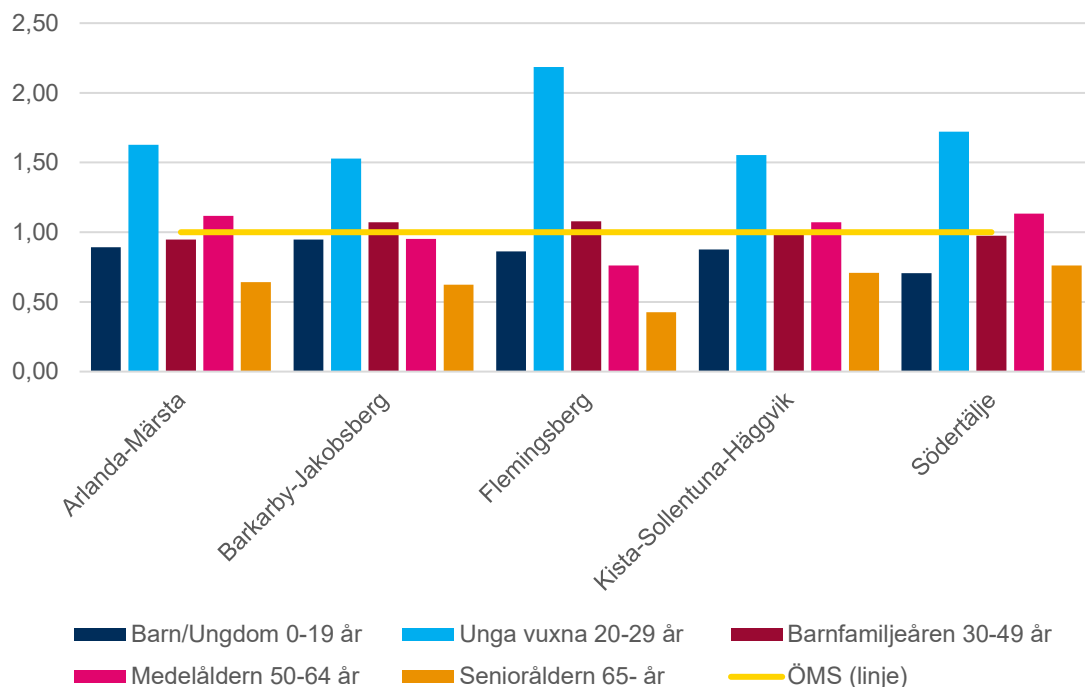


**Figur 5 Nettoflyttningar per åldersgrupp i relation till befolkningen**



Koncentrationen av unga vuxna är än mer påtaglig i de regionala stadskärnorna i Stockholms län som har en storregional funktion. Detta samtidigt som endast en av dem, Flemingsberg, har en tydlig högskoleprägel. Istället är det sannolikt möjligheten att få tillgång till en lägenhet till överkomligt pris och den goda tillgänglighet som lockar många unga vuxna att bosätta sig i stadskärnorna. Bland seniorer framstår dessa inte som lika attraktiva och bland barnfamiljer ligger de ungefär på samma nivå som östra Mellansverige som helhet.

**Figur 6 Specialiseringskvot för olika åldersgrupper, regionala stadskärnorna (2017). Specialiseringen bygger på befolkningsandelar i den regionala stadskärnan i relation till hela ÖMS**



## Flyttmönster

De flesta flyttningar orsakas av förändrade familjeförhållanden och/eller bostadsbyte och sker över korta avstånd. Oftast inom en och samma kommun, som står för nästan två tredjedelar av alla flyttningar i landet. Flyttningar över längre avstånd relaterar i högre grad till studier eller till arbete. Unga vuxna dominerar samtliga flyttningar och framför allt de över längre avstånd. Ju äldre man är, desto mindre är benägenheten att flytta.<sup>7</sup>

I flyttningarna i riket dominerar flyttningar till/från Stockholms län och då framför allt gentemot övriga län i östra Mellansverige, särskilt Uppsala län, samt länen Västra Götaland och Skåne. Relationerna inom östra Mellansverige varierar men har på senare år inneburit en nettoutflyttning från framför allt Stockholms län samt i viss mån Gävleborgs län, medan övriga län haft nettoinflyttning. Detta kan kopplas både till skillnader i boendekostnader och till demografiska faktorer.

När de stora kullarna från inledningen av 1990-talet var i åldrarna 20-30 år fanns det en nettoinflyttning till Stockholms län från övriga östra Mellansverige. När de nu uppnått familjebildande ålder går flyttlassen till stor del åt andra hållet. Priset för en genomsnittlig villa i övriga östra Mellansverige ligger samtidigt endast på 30-60 procent av priset i Stockholms län. Dessa faktorer samverkar och bidrar till flyttmönster i regionen.<sup>8</sup>

<sup>7</sup> <https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/manniskorna-i-sverige/flyttar-inom-sverige/>

<sup>8</sup> Flyttningar och pendling i Sverige, SOU 2007:35

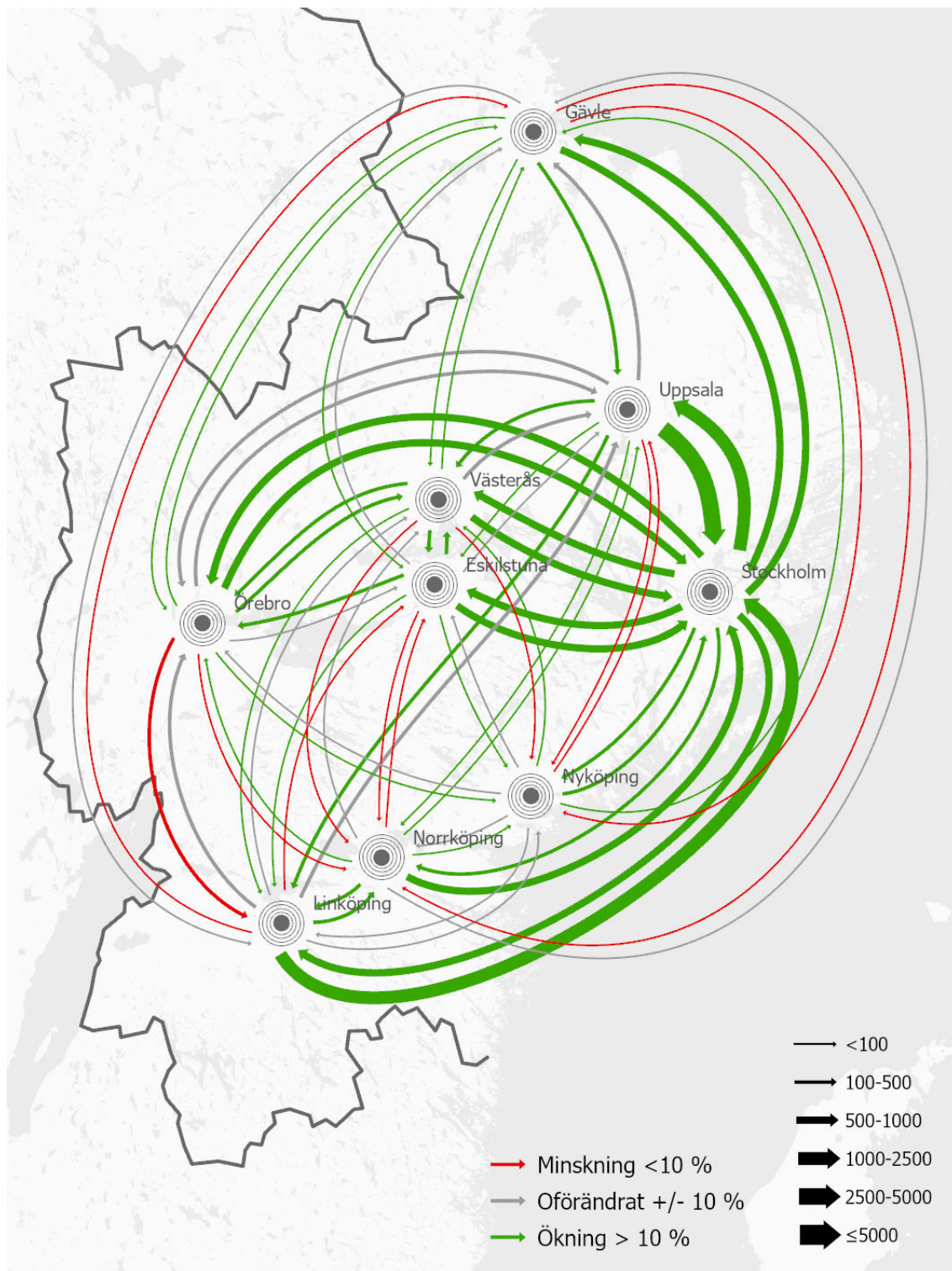
**Tabell 3 Flyttningar mellan länen i östra Mellansverige år 2018**

Utflyttningslän	Inflyttningslän							Totalt
	Stockholm	Uppsala	Södermanland	Östergötland	Örebro	Västmanland	Gävleborg	
Stockholms län	0	7 313	4 875	2 824	2 003	2 169	1 900	21 084
Uppsala län	5 862	0	376	463	343	996	1 072	9 112
Södermanlands län	3 486	516	0	897	506	973	158	6 536
Östergötlands län	3 271	521	782	0	634	321	172	5 701
Örebro län	1 978	415	348	555	0	645	196	4 137
Västmanlands län	2 003	959	733	348	802	0	213	5 058
Gävleborgs län	1 931	1 305	159	271	264	304	0	4 234
<b>Totalt</b>	<b>18 531</b>	<b>11 029</b>	<b>7 273</b>	<b>5 358</b>	<b>4 552</b>	<b>5 408</b>	<b>3 711</b>	

Den nuvarande nettoutflyttningen från Stockholms län märks däremot inte i flyttningarna mellan nodstäderna. Endast Eskilstuna hade ett flyttningsöverskott gentemot Stockholm år 2018 medan det i övriga nodstäder var fler som flyttade till än från Stockholm. Förklaringen är att nettoutflyttningen från Stockholms län till övriga östra Mellansverige till stor del handlar om flyttningar till närliggande kommuner i grannlänen.

I övrigt påverkas flyttningarna mellan nodstäderna i östra Mellansverige framför allt av tre faktorer; städernas storlek, avståndet dem emellan samt utbudet av högre utbildning. Det sistnämnda gör att flödena mellan Stockholm och Linköping, Norrköping, Örebro och Gävle sannolikt är större än vad de annars skulle vara. Detsamma gäller flödena mellan Linköping och Uppsala, som volymmässigt är jämförbara med de mellan Uppsala och Gävle. Dock med skillnaden att flyttningarna mellan Uppsala och Gävle ökar vilket de inte gör mellan Linköping och Uppsala. Sambanden är därtill svagare än förväntat mellan Eskilstuna och Nyköping/Norrköping. Överlag är de tvärgående sambanden i östra Mellansverige betydligt svagare än de som går i riktning mot Stockholm.

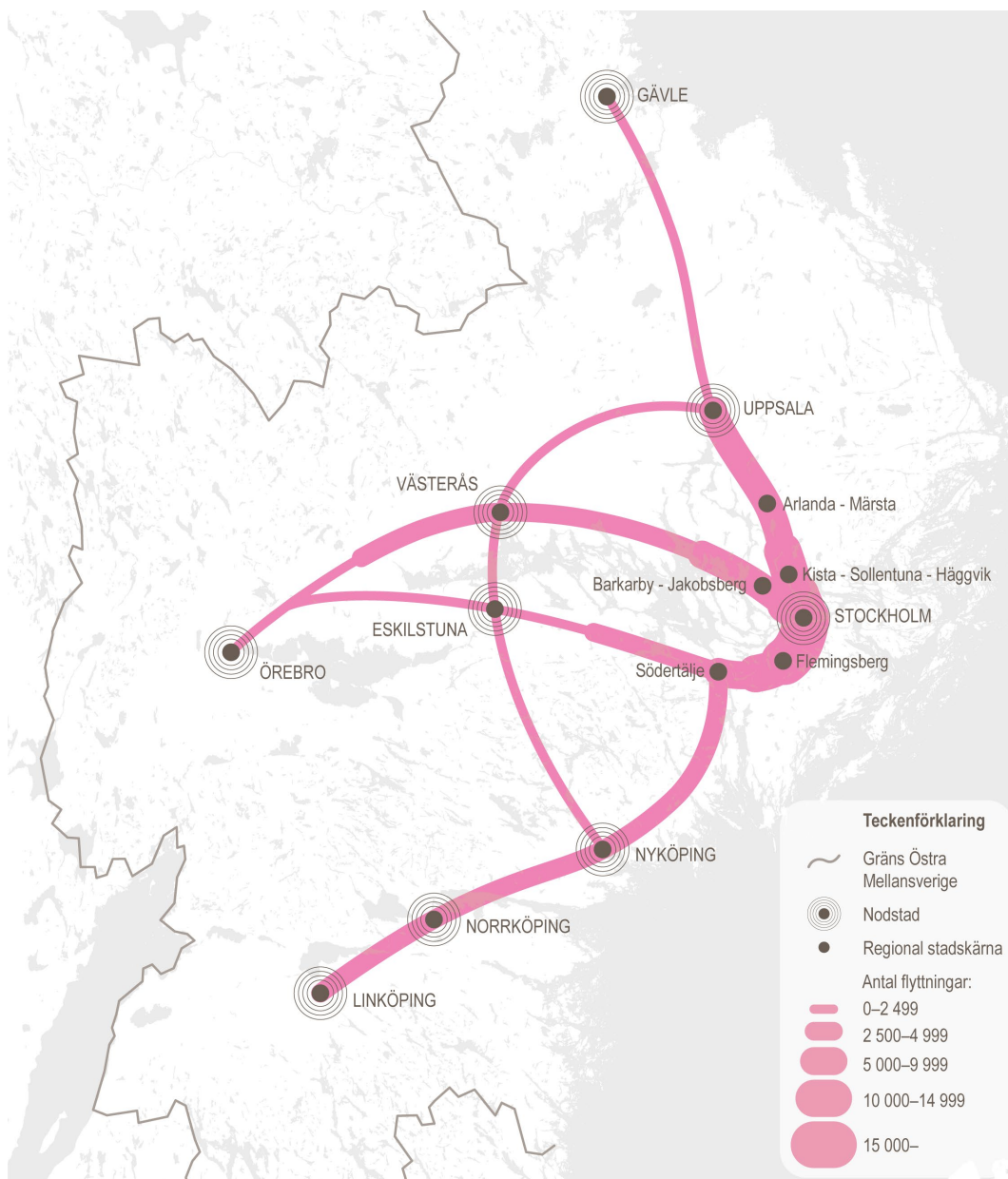
**Figur 7 Riktade flyttningar (2018). Förändringar avser 2008-2018.**



Stockholms tyngd blir än tydligare när man summerar flyttningarna mellan kommunerna längs dominerande stråk i östra Mellansverige. Intensiteten är som störst inom Stockholms län samt mellan Stockholm och Uppsala, men avtar mot Gävle. Söderut håller det sig på ganska jämn nivå hela vägen från Södertälje till Linköping. Längs Mälärstråken är intensiteten högre i det nordliga än det sydliga stråket, men avtar innan

Örebro. Intensiteten i det tvärgående stråket från Nyköping mot Eskilstuna/Västerås och vidare mot Uppsala är däremot genomgående på en lägre nivå. Ett mönster som i mångt och mycket speglar de nuvarande pendlingsförutsättningarna i regionen, dvs flyttningarna hänger nära samman med arbetsmarknaden i östra Mellansverige.

**Figur 8 Summerade flyttningar i ÖMS huvudstråk (2018). Linjens tjocklek relaterar till samtliga flyttningar mellan kommuner i stråken.<sup>9</sup>**



### Betydelse för den storregionala funktionaliteten

Att befolkningen i östra Mellansverige koncentreras till framför allt Stockholm, men även övriga nodstäder, stärker som nämnts förutsättningarna för storregional sammankoppling och funktionalitet. De unga vuxnas flyttningar och födslar i städerna är starkt

<sup>9</sup> Ändrad tjocklek innebär fler/färre flyttningar i en given del av stråket, t ex mellan Örebro och Västerås ökar summan när flyttningarna till/från Arboga tillkommer osv.

pådrivande i denna utveckling, men ligger också bakom den utjämning som senare sker i familjebildande ålder då en viss återflyttning sker till kringliggande orter och landsbygd.

Tendensen vad gäller flyttningar är dock koncentration både inom länen och i storregionen. Omgivningen bidrar till nodstädernas tillväxt som i sin tur bidrar till Stockholms tillväxt. Det är den generella bilden. Att det finns en mångfald i livsmiljöer och stora prisvariationer på bostäder har inte lika stort genomslag som urbaniseringen. Höga priser i centrala lägen driver förvisso ut boende till platser längre ut från regioncentrum, men är mer en trend inom än mellan länen. Skulle efterfrågan på boende i småhus öka kan det leda till ett mer spritt bosättningsmönster, vilket minskar tätheten och försvårar storregional integration. Detta då småhus sällan byggs i större omfattning i städernas mer centrala delar, utan främst i omgivande områden och orter. Det kan även leda till social och rumslig skiktning och segregation med bristande tillgänglighet och jämlikhet som följd.

Sammankopplingen av nodstäderna varierar stort vad gäller befolkning och bostadsmarknad. Det sker ett utbyte kopplat till lärosätenas rekrytering till och arbetsgivarnas rekrytering från högre utbildning. I övrigt avgör faktorerna storlek och avstånd i hög grad storleksordningen på flyttningarna. Den mesta interaktionen sker i relation till Stockholm och är som regel växande. Mellan nodstäderna i övrigt är flyttströmmarna små och i många fall stagnerade eller till och med minskande.

Bättre kommunikationer är den främsta möjliggöraren för ökad integration och för människor att kunna dra nytta av hela regionens bostadsutbud. Att kunna bo, arbeta och studera mer fritt från de rumsliga begränsningar som avstånden innebär. I detta är även den digitala utvecklingen av betydelse. Ju vanligare det blir att man studerar eller arbetar helt eller delvis på distans, desto fler möjligheter öppnar sig. I synnerhet inom utbildningar och yrken där fysisk närvaro på en specifik utbildnings- eller arbetsplats inte är en nödvändighet för studiernas eller arbetets utförande.

## Arbetsmarknad

I detta avsnitt beskrivs arbetsmarknadens struktur och pendlingsmönster mellan nodstäderna i östra Mellansverige, kompletterat med data för de regionala stadskärnorna. Hur arbetsmarknaden ser ut och utvecklas samt människor arbetspendlar är ett av de viktigaste uttrycken för storregional funktionalitet. Avsnittet avslutas med ett antal reflektioner kring detta.

### Arbetsmarknadens struktur

Östra Mellansverige är med sina drygt två miljoner arbetstillfällen landets största arbetsmarknad, tillika den mest kunskapsintensiva sett till arbetstagarnas kompetens och andelen arbetstillfällen som kräver eftergymnasial utbildning. Regionen har en större andel av rikets sysselsättning, 44 procent, än rikets befolkning, 42 procent, och en snabbare tillväxt än landet i genomsnitt.

Även om det finns drygt 20 000 fler arbetstillfällen än förvärvsarbetande i östra Mellansverige, råder i stort volymmässig balans mellan den sysselsatta dag- och nattbefolkningen i regionen som helhet. Det gör det däremot inte inom respektive län. Länen Stockholm och Västmanland har båda överskott på arbetstillfällen, 66 000

respektive 14 000, medan övriga har underskott, framför allt Uppsala län (-22 500), Södermanlands län (-13 500) och Örebro län (-15 000). I Östergötlands län (-2 500) och Gävleborgs län (-3 500) råder däremot nära nog balans.

Samtliga nodstäder – och än mer de regionala stadskärnorna – har ett överskott på arbetstillfällena, vilket understryker deras betydelse för försörjningen i respektive län. Nodstäderna står för 64 procent av arbetstillfällena i östra Mellansverige, att jämföra med 56 procent av befolkningen. Störst procentuellt överskott har Linköping (32 procent eller drygt 16 000 arbetstillfällen) följt av Södertälje (22 procent eller 7 650 arbetstillfällen), men i absoluta tal står Stockholm i en egen klass med 85 000 fler arbetstillfällen än arbetstagare. Svagast i detta avseende är Nyköping, både i relativa och absoluta tal, tätt följd av Eskilstuna.

**Tabell 4 Sysselsatta i nodstäderna (tätorterna) och de regionala stadskärnorna**

	Sysselsatt dagbefolkning			Sysselsatt nattbefolkning			Kvot Dag-/nattbef
	2007	2017	2007-2017	2007	2017	2007-2017	
<b>Sverige</b>	4 390 559	4 914 893	12 %	4 390 559	4 914 893	12 %	100 %
<b>ÖMS</b>	1 849 618	2 138 063	16 %	1 826 230	2 114 797	16 %	101 %
<b>ÖMS nodstäder</b>	1 166 929	1 368 750	17 %	1 012 310	1 220 757	21 %	112 %
<b>Stockholm</b>	768 507	903 530	18 %	665 147	818 111	23 %	110 %
<b>Uppsala</b>	71 340	85 860	20 %	64 739	76 938	19 %	112 %
<b>Södertälje</b>	38 563	43 276	12 %	29 894	35 618	19 %	122 %
<b>Gävle</b>	35 805	39 096	9 %	32 666	35 761	9 %	109 %
<b>Västerås</b>	53 513	63 956	20 %	49 963	57 130	14 %	112 %
<b>Örebro</b>	56 776	65 473	15 %	48 351	57 052	18 %	115 %
<b>Eskilstuna</b>	28 760	31 870	11 %	27 469	30 130	10 %	106 %
<b>Nyköping</b>	14 775	15 816	7 %	13 414	14 868	11 %	106 %
<b>Norrköping</b>	45 441	51 828	14 %	37 232	43 517	17 %	119 %
<b>Linköping</b>	53 449	68 045	27 %	43 435	51 632	19 %	132 %
	<b>2008</b>	<b>2015</b>	<b>2008-2015</b>		<b>2015</b>		<b>2015</b>
<b>Södertälje<sup>10</sup></b>	22 566	21 265	-6%		6 080		350%
<b>Flemingsberg</b>	12 658	13 124	4%		5 056		260%
<b>Kista-Sollentuna- Häggvik</b>	37 274	45 558	22%		15 734		290%
<b>Barkarby-Jakobs- berg</b>	12 301	13 744	12%		10 883		126%
<b>Arlanda-Märsta</b>	19 712	16 610	-16%		5 877		283%

Tillväxten har under den senaste konjunkturcykeln, 2007-2017, i relativa tal varit som starkast i Linköping, men på hög nivå även i Västerås, Uppsala, Stockholm och Örebro. Nyköping, Gävle, Eskilstuna och Södertälje har däremot presterat på en lägre nivå än regionen i genomsnitt. Östra Mellansverige har stått för 55 procent av rikets tillväxt och nodstäderna för hela 70 procent av regionens tillväxt.

Andelen arbetstillfällen med en eftergymnasial kravprofil har legat på ungefär samma nivå det senaste decenniet, ca 46 procent. De stora förändringarna i arbetslivet på

<sup>10</sup> Notera att värden endast relaterar till den regionala stadskärnan Södertälje, medan Södertälje kommun har betydligt fler sysselsatta, över 53 000 i dagbefolkningen och drygt 46 000 i nattbefolkningen.

senare år har skett på utbudssidan, där generationsskiftet inneburit ett kompetensskifte. Arbetsuppgifter som tidigare utfördes av gymnasial kompetens utförs idag i allt högre grad av eftergymnasial kompetens. De formella kraven har ökat inom allt från tekniska yrken till yrken inom välfärdsområdet och realiseras successivt vid ny- och ersättningsrekrytering.

Stockholms län är starkt drivande i den regionala tillväxten i allmänhet och efterfrågan på eftergymnasialt utbildad arbetskraft i synnerhet. Länet står för nära två tredjedelar av den kunskapsintensiva sysselsättningen (dagbef.) i östra Mellansverige, att jämföra med 58-59 procent av samtliga arbetstillfällen. Andelarna ökar också successivt. Det gör däremot inte nodstaden Stockholm i relation till länet, där Stockholm tappat något i tyngd de senaste tio åren, vilket delvis beror på en förändrad avgränsning av tätorten 2017 jämfört 2007<sup>11</sup>. Likväl står staden för 72 procent av arbetstillfällena i Stockholms län och drygt 42 procent av de i östra Mellansverige som helhet.

**Tabell 5 Sysselsättningsandelar**

Nodstäders andelar av ÖMS arbetstillfällen			Nodstäderna som andel av respektive län		
	2007	2017		2007	2017
Stockholm	41,5 %	42,3 %	Stockholm	74 %	72 %
Uppsala	3,9 %	4,0 %	Uppsala	52 %	54 %
Södertälje	2,1 %	2,0 %	Södertälje	4 %	3 %
Gävle	1,9 %	1,8 %	Gävle	28 %	30 %
Västerås	2,9 %	3,0 %	Västerås	42 %	46 %
Örebro	3,1 %	3,1 %	Örebro	47 %	52 %
Eskilstuna	1,6 %	1,5 %	Eskilstuna	26 %	27 %
Nyköping	0,8 %	0,7 %	Nyköping	13 %	13 %
Norrköping	2,5 %	2,4 %	Norrköping	24 %	24 %
Linköping	2,9 %	3,2 %	Linköping	28 %	32 %

Bland övriga nodstäder är det främst Linköping som ökat sin andel av sysselsättningen i östra Mellansverige och därtill avsevärt stärkt sin roll i det egna länet. Örebro, Västerås och Uppsala har också fått en ökad betydelse i sina respektive län, men däremot inte ökat nämnvärt i andel av arbetsmarknaden i östra Mellansverige. Gävle, Eskilstuna, Nyköping och Norrköping har alla fått en svagare ställning i storregionen, men lyckats bibehålla eller stärka den på hemmaplan. Södertälje har tappat något både i relation till länet och östra Mellansverige som helhet.

### Nodstäders roller

Nodstäderna utgör viktiga centrum för den handel och service som relaterar till befolkningen och tillfälliga besökare. I takt med urbaniseringen och en ökad rörlighet i samhället har en koncentration av dessa funktioner skett till större befolkningscentrum.

Till detta bidrar även en högre grad av specialisering, exempelvis inom utbildning och sjukvård men också handel. Upptagningsområdet för en högskola är väsentligt större än för en grund- eller gymnasieskola och samma gäller för ett högspecialiserat sjukhus i

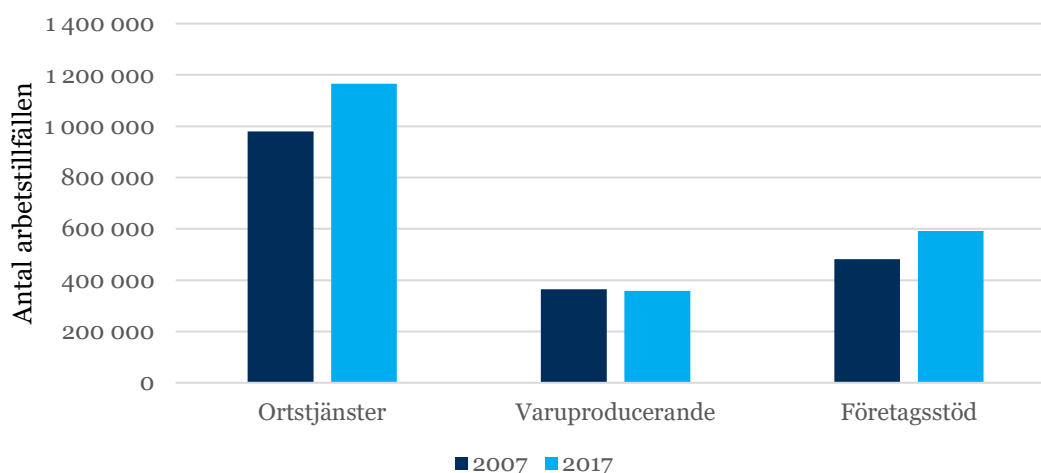
<sup>11</sup> Den tidigare tätorten Täby gick upp i Stockholms tätort år 2015. Samtidigt bröts Sollentuna med mera ut och tätorten Upplands Väsby och Sollentuna bildades.



jämförelse med en vårdcentral eller sällanköpshandel i jämförelse med dagligvaruhandel. Och så vidare. En större marknad klarar av att bära både fler och mer nischade verksamheter och samtliga nodstäder har en stor förekomst av såväl privat som offentlig service.

Samtidigt växer olika slags företagsstödande verksamheter främst fram på platser med ett större utbud av (högutbildad) arbetskraft, företrädesvis universitets- och högskolorter. Strukturomvandlingen, med allt färre sysselsatta inom varuproducerande näringar och allt fler inom tjänstesektorn, framför allt ortstjänster men även företagsstödande verksamheter, leder därmed till att arbetsmarknaden och näringslivet koncentreras till nodstäderna. Urbaniseringen och strukturomvandlingen i näringslivet går hand i hand. Tätortsgraden har i stort sett ökat i samma takt som sysselsättnings-tillväxten inom tjänste- och kunskapsföretagen.

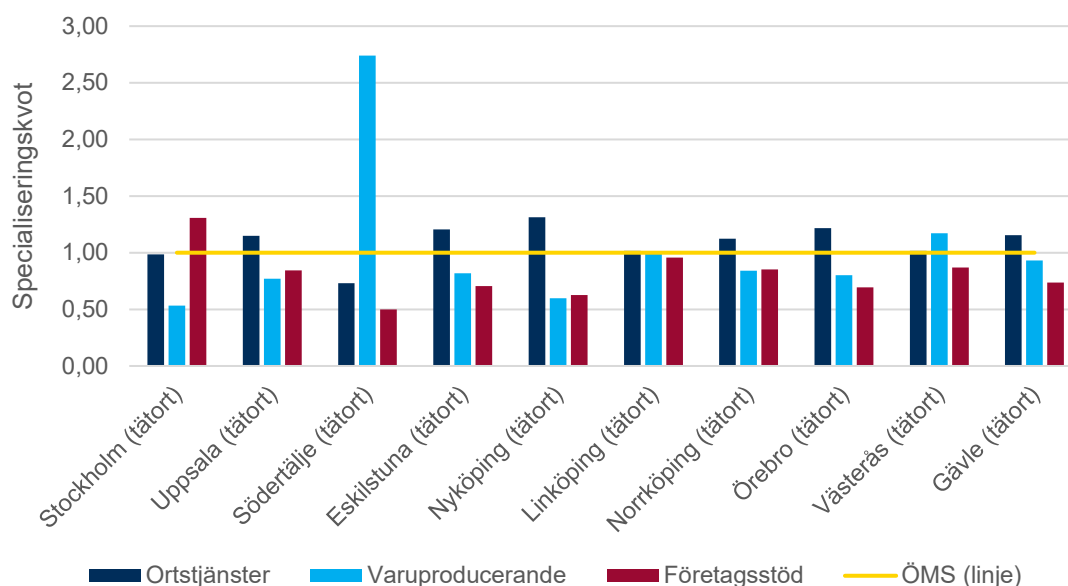
**Figur 9 Arbetsmarknadsstruktur i östra Mellansverige**



Utvecklingen är som tydligast i Stockholm. I detta ligger även stadens roll som nationellt centrum för såväl privat (huvudkontor) som offentligt (myndigheter) beslutsfattande och en koncentration av kunskapsintensiv verksamhet inom forskning- och utveckling, företagstjänster, finans- och försäkring, IT, högspecialiserad sjukvård etc. I många fall är räckvidden inte bara storregional utan även nationell eller internationell. Staden är i mångt och mycket en port mot världen för en stor del av landets utåtriktade kontakter. Likväl som en ingång för det utländska intresset att investera i, flytta till eller besöka Sverige.

Övriga nodstäder är, förutom de starka teknikstäderna Linköping, Västerås och Södertälje, som regel mer lokalmarknadsorienterade i sin näringsstruktur, med en högre andel ortstjänster och lägre andel företagsstödande verksamheter än vad Stockholm har. De företagsstödande verksamheterna varierar därtill med förekomsten av varuproducerande näringar, som utgör viktiga beställare av sådana tjänster vad gäller bemanning, fastighetservice, IT, logistik, expertis inom juridik, ekonomi och teknik o s v.

**Figur 10 Specialisering inom näringslivet (2017). Specialiseringen bygger på andel sysselsatta i tätorten i relation till hela ÖMS**



En stark industribas leder ofta, men inte alltid, till en större förekomst av företagsstödande verksamheter. Till detta har även industrins outsourcing av verksamheter bidragit, som gjort att exempelvis bemanningsbranschen ökat i omfattning. Att se till industrins direkta sysselsättning har blivit allt mer missvisande. Sett till omsättning har tillväxten i många fall fördubblats sedan finanskrisen. En kapacitetsökning som möjliggjorts dels genom produktivitetshöjande investeringar, dels genom att en stor del av produktionen ligger på underleverantörer, till stor del företagsstödande sådana.

Industrin ligger således fortfarande bakom många nya jobb i östra Mellansverige. Ett bra exempel på detta är GE Healthcare i Uppsala, vars omsättning ökat med 150 procent åren 2008-2017. I Linköping fyller Saab en viktig roll, i Södertälje finns Scania och Astra Zeneca, i Eskilstuna Volvo Construction Equipment, i Örebro Epiroc Rock Drills, i Nyköping Eberspächer Exhaust Technology, i Västerås Westinghouse och Bombarider och i såväl Norrköping som Gävle finns BillerudKorsnäs. I sina respektive omland har samtliga nodstäder varuproducerande verksamheter som i varierande omfattning påverkar de urbana tjänstesektorernas utveckling och bidrar till en högre grad av internationalisering, teknikutveckling och specialisering.

Det är viktigt med lokala beställare – privata eller offentliga – för att driva utvecklingen av de företagsstödande verksamheterna, särskilt kunskapsintensiva sådana. Dessa har i sin tur stor betydelse för innovation och förnyelse samt akademikers jobb-möjligheter, varför de är viktiga för nodstädernas utveckling som arbetsnoder. Det finns dock en tydlig preferens bland de företagsstödande verksamheterna, framför allt kunskapsintensiva sådana, att lokalisera sig i centrala lägen med hög arbetskraftstillgänglighet, funktionell mångsidighet och utvecklad urbanitet. Stockholm med närområden erbjuder i detta avseende de bästa villkoren i östra Mellansverige, men även övriga nodstäder kan genom förutseende planering skapa attraktiva villkor för sådana

verksamheter. Samtidigt tränger markbristen i regionens centrala delar ut mer ytkrävande verksamhet, bland annat inom partihandel och logistik men även byggverksamhet, till andra delar av regionen. Södertälje, Eskilstuna, Norrköping, Örebro och Gävle fyller exempelvis viktiga roller i östra Mellansveriges gods-försörjning, som i hög grad är storregionalt funktionellt integrerad (figur 11). Därtill har nyetableringen av datahallar, som förutom stora ytor även kräver en kapacitetsstark energiförsörjning, också sökt sig till flera av dessa städer med bland annat Amazon i Eskilstuna och Västerås samt Microsoft som håller på att etablera sig i Gävle (och Sandviken).

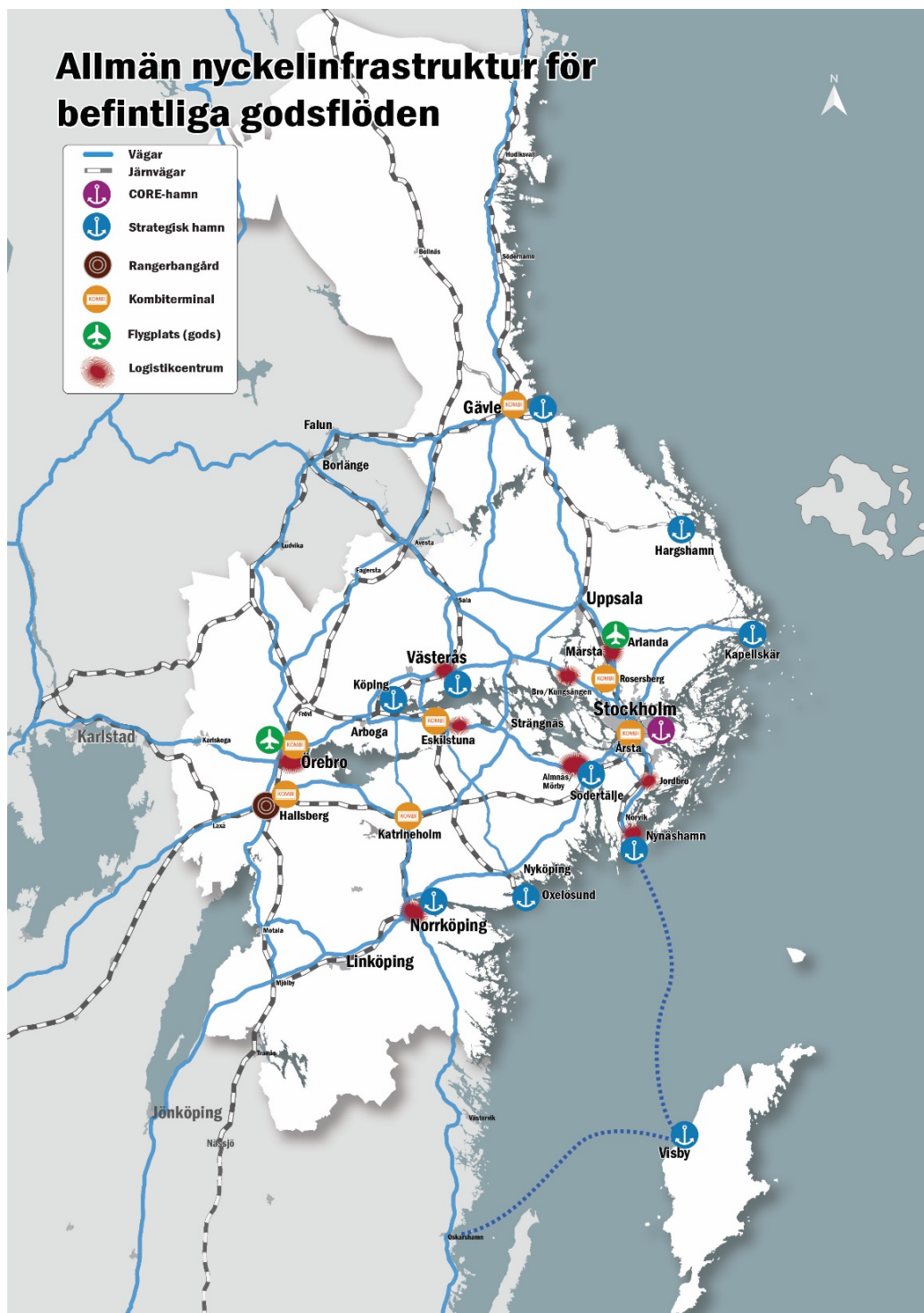
**Tabell 6 Exempel på framträdande verksamheter i eller i anslutning till nodstäderna**

Stad	Bransch
Stockholm	Beslutsindustri (statliga myndigheter och huvudkontor), högre utbildning och forskning, finans- och försäkring, IT, företagstjänster, handel, nöjesindustri, hälso- och sjukvård.
Uppsala	Högre utbildning o forskning, Life Science inkl hälso- och sjukvård, företagstjänster, IT, statliga myndigheter (Läkemedelsverket, Försvarmakten...).
Södertälje	Fordonsindustri, läkemedelsindustri, företagstjänster, logistik, byggverksamhet, hälso- och sjukvård
Gävle	Pappers- och massaindustri, logistik, företagstjänster, GIS/IT, hälso- och sjukvård, högre utbildning, statliga myndigheter (Lantmäteriet, Myndigheten för arbetsmiljökunskap, ESF-rådet, Kronofogdemyndigheten...).
Västerås	Avancerad industri och automation, energiteknik, företagstjänster, hälso- och sjukvård, högre utbildning, statliga myndigheter (Myndigheten för yrkeshögskolan...).
Eskilstuna	Metallvaruindustri, företagstjänster, hälso- och sjukvård, högre utbildning, statliga myndigheter (Energimyndigheten, Trafikverket...).
Örebro	Högre utbildning och forskning, maskinindustri, sport-fritids- och nöjesverksamhet, hälso- och sjukvård, statliga myndigheter (Statistiska Centralbyrån, Transportstyrelsen...).
Nyköping	Hälso- och sjukvård, flygresor, handel inkl reservdelar till fordonsindustrin, datakonsulter, sport- och fritidsverksamhet.
Norrköping	Handel och logistik, pappersindustri, hälso- och sjukvård, högre utbildning, statliga myndigheter (Migrationsverket, Kriminalvården, SMHI, Luftfartsverket, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen...).
Linköping	Högre utbildning och forskning, fordonsindustri (flyg), tech, livsmedelsindustri, IT, företags-tjänster, hälso- och sjukvård, statliga myndigheter (Sveriges tekniska forskningsinstitut, Rättsmedicinalverket...).

De delar av näringslivet som inte knyter an till den expanderande befolkningens behov eller befintliga industrier kan något förenklat sägas attraheras av antingen urbanitet och centralitet eller god tillgång på mark (och elkraft). En växande befolkning, förekomsten av internationellt konkurrenskraftiga industrier, högtillgängliga urbana lägen samt tillgång till billigare mark och i vissa fall god kraftförsörjning<sup>12</sup> ligger bakom en stor del av näringslivets utveckling i östra Mellansverige på senare år.

<sup>12</sup> Kraftförsörjningen inom östra Mellansverige. ÖMS 2019

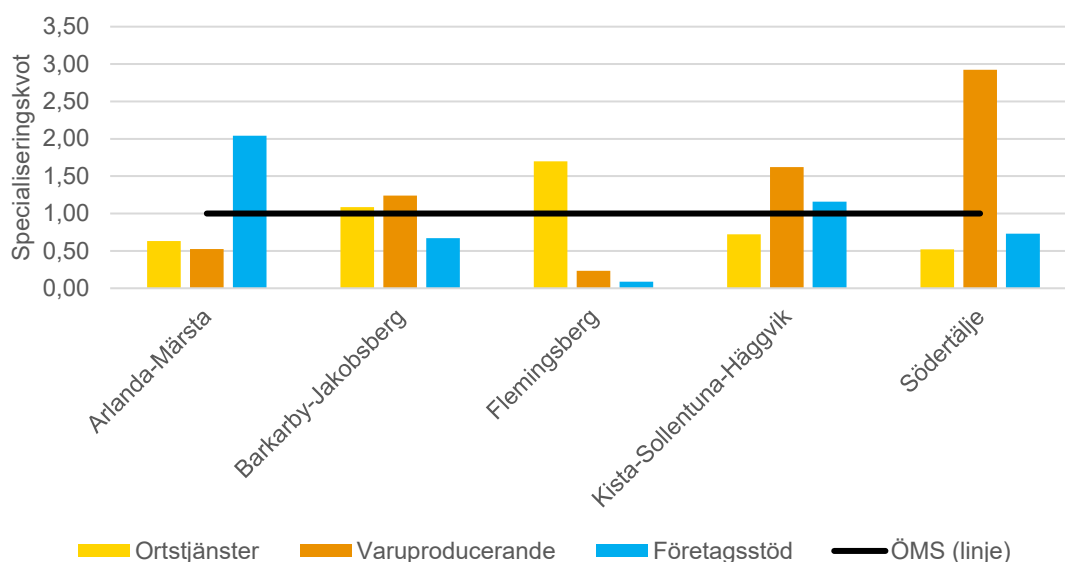
**Figur 11 Nyckelinfrastruktur för godsflöden i östra Mellansverige. Källa: Storregional godsstrategi för Stockholm-Mälarenregionen. Delrapport om mål, nuläge och utmaningar. Mälardalsrådet 2018**



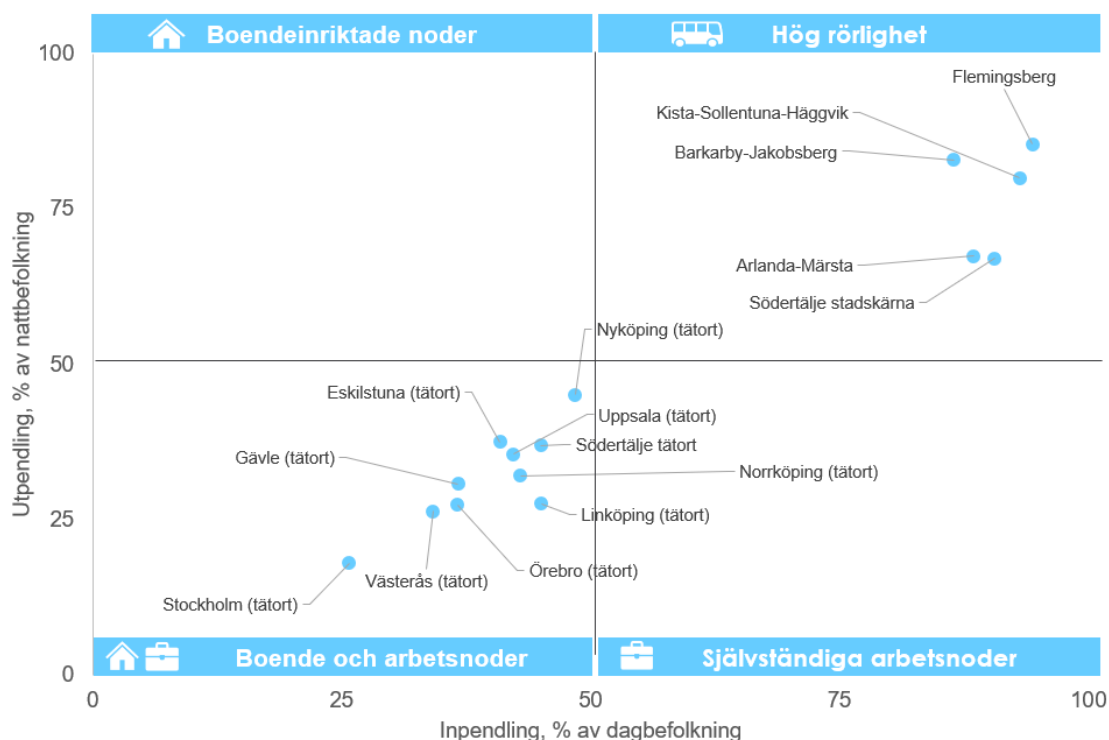
tendens till bred funktionalitet medan övriga har en mycket stark specialisering mot logistik (Arlanda-Märsta), utbildning (Flemingsberg) eller industri (Södertälje). Deras respektive roller utvecklas i nära symbios med övriga staden och länet, men drivs på motsvarande vis som i nodstäderna av en kombination av befolkningstillväxt, befintliga industrier, tillgänglighet, urbanitet och markpriser.

En annan skillnad mellan nodstäderna och de regionala stadskärnorna är att de senare mer eller mindre byter befolkning varje arbetsdag, dvs. kännetecknas av en hög andel pendlare såväl i dag- som nattbefolkningen. Nodstäderna är i högre grad självständiga boende- och arbetsorter, men rör sig i riktning mot större pendlingsandelar med Nyköping i tätén.

**Figur 12 Specialisering inom näringslivet (2015) i de regionala stadskärnorna. Specialiseringen bygger på andel sysselsatta i den regionala stadskärnan i relation till hela ÖMS**



**Figur 13 Relation mellan inpendling och utpendling. Avser statistiken för nodstäderna (år 2017) och de regionala stadskärnorna (år 2015)**



## Pendlingsmönster

De allra flesta, nästan två miljoner förvärvsarbetande, i östra Mellansverige bor och arbetar i samma län, dvs den länsöverskridande arbetspendlingen är mycket begränsad sett till arbetsmarknaden som helhet. Resor till arbetet sker som regel över korta avstånd inom och mellan kommuner, men varierar beroende av utbildning och inkomst. Ju högre inkomst och utbildning desto större är benägenheten att pendla över längre avstånd. Samtidigt innebär en lägre inkomst och utbildning kortare och mer lokala pendlingsmönster. Kvinnor pendlar därtill som regel över kortare avstånd än män.<sup>13</sup>

Den länsöverskridande pendlingen står i de flesta fall för mindre än 10 procent av den sysselsatta dag- respektive nattbefolkningen. Undantagen är Uppsala län och Västmanlands län, som båda har en mer omfattande pendling till, men även från, Stockholms län samt med varandra. Därtill har Södermanlands län en omfattande utpendling till Stockholms län och ett relativt stort utbyte även med Västmanland. Även i övrigt präglas pendlingen av relationer med Stockholm samt mellan grannlän, men som andel av arbetsmarknaden i respektive län har den en mer begränsad omfattning.

<sup>13</sup> Mälardalsrådet 2015: Flerkärnighet och funktionella samband i östra Mellansverige

**Tabell 7 Arbetspendling mellan länen i östra Mellansverige**

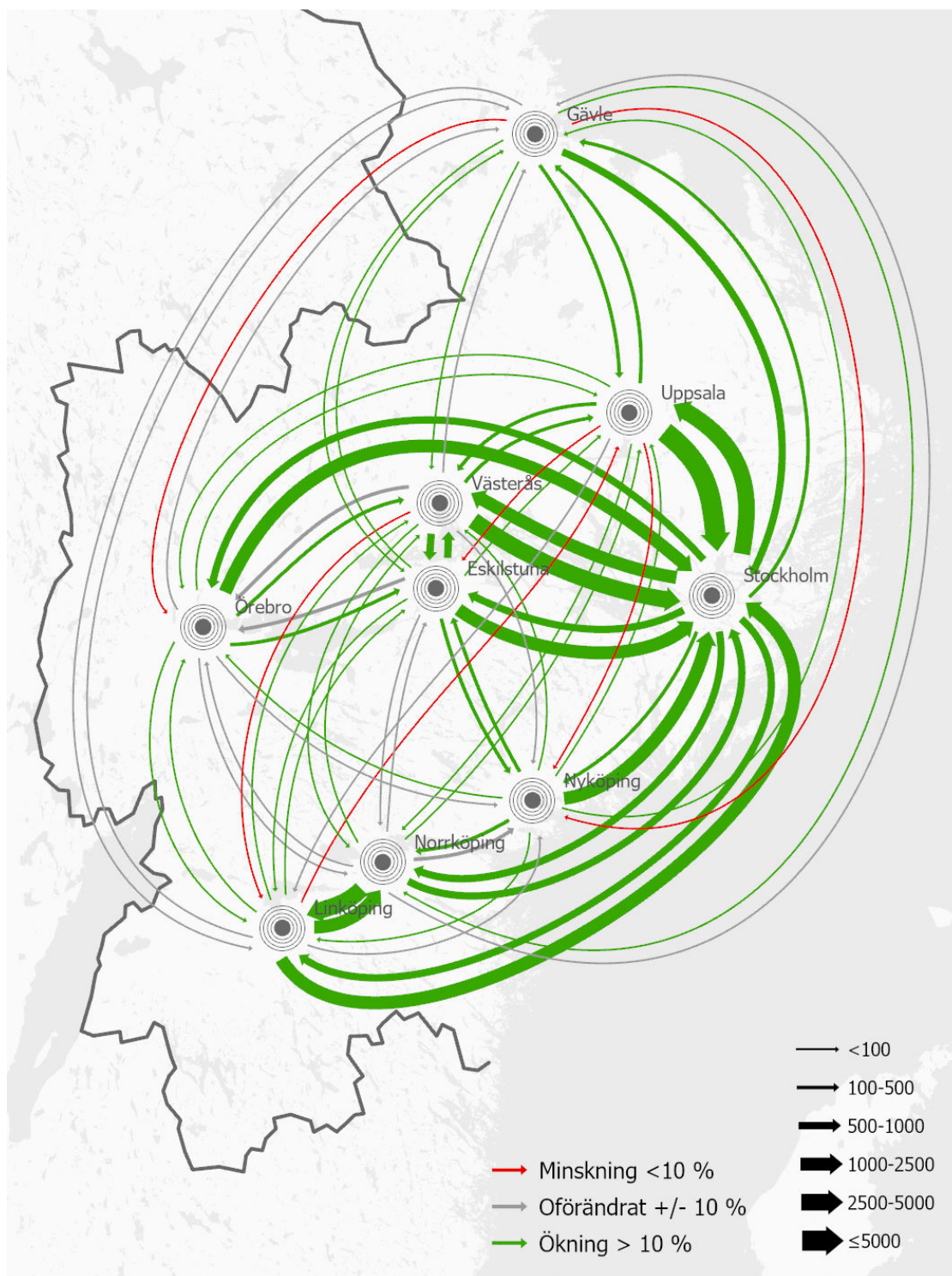
Arbetslän	Boendelän						
	Stockholm	Uppsala	Södermanland	Östergötland	Örebro	Västmanland	Gävleborg
Stockholm	1 141 735	32 531	17 324	4 529	3 125	5 994	3 130
Uppsala	9 958	140 130	537	246	315	3 354	2 624
Södermanland	3 980	402	107 491	1 748	724	2 802	118
Östergötland	2 198	252	1 841	202 404	668	208	132
Örebro	1 341	222	649	617	130 698	1 433	118
Västmanland	1 908	2 543	2 453	248	1 577	108 804	206
Gävleborg	1 353	3 085	102	109	136	182	122 382

Att Stockholm dominerar arbetsmarknaden i östra Mellansverige märks tydligt i det storregionala pendlingsmönstret. Övriga nodstäder är viktiga i sitt respektive omland, men intar roller som nettoexportörer av till stor del kvalificerad arbetskraft till Stockholms arbetsmarknad. Men, det går också betydande flöden i motsatt riktning.

Av de regionala stadskärnorna är det främst Södertälje, Kista-Sollentuna-Häggvik och Arlanda-Märsta som genererar inpendling över länsgräns. Arlanda-Märsta försörjs exempelvis till 28 procent av arbetskraft från andra län än Stockholms, i huvudsak från närliggande Uppsala län. Utpendlingen från de regionala stadskärnorna till andra län är däremot betydligt mer blygsam.

I likhet med flyttningarna påverkas flödena av arbetskraft mellan städerna av deras respektive storlek samt avståndet dem emellan. Stockholms stora tyngd ger en dragningskraft som påverkar hela östra Mellansverige och ger upphov till en monocentrisk struktur. Kraften är så pass stark att andra samband i regionen bleknar i jämförelse, även mellan städer på närmare avstånd från varandra, bortsett från Linköping-Norrköping samt, om än i lägre grad, Västerås-Eskilstuna.

**Figur 14 Riktad arbetspendling (2017). Förändring avser 2007-2017.**



Detta blir än tydligare när man ser till den summerade pendlingen längs de huvudsakliga stråken i regionen. Flöden blir allt mer intensiva ju närmare Stockholm man kommer. Uppsala, men snart även Eskilstuna och Västerås, är att betrakta som en del av huvudstadens arbetsmarknad och troligtvis kommer även Nyköping att integreras när Ostlänken är färdig. Norrköping, Linköping, Örebro och Gävle kommer däremot sannolikt att kvarstå som egna arbetsmarknader även i ett längre perspektiv. I takt



med att den storregionala kollektivtrafiken byggs ut mellan nodstäderna och en koncentration av befolkning och sysselsättning sker till dessa fördjupas dock integrationen även av arbetsmarknaden i östra Mellansverige som helhet.

**Figur 15 Antal pendlare i huvudstråken (2017). Linjens tjocklek relaterar till samtliga pendlare mellan kommuner i stråken.<sup>14</sup>**



### Betydelse för den storregionala funktionaliteten

Stockholm leder tillväxten och är drivande i utvecklingen av arbetsmarknaden och arbetspendlingen i östra Mellansverige. Detta är på många vis positivt men kan också leda till en svagare utveckling av näringslivet i de andra nodstäderna, när en stor del av i synnerhet den kvalificerade arbetskraften väljer att arbeta i huvudstaden. En tendens

<sup>14</sup> Ändrad tjocklek innebär fler/färre flyttningar i en given del av stråket, t ex mellan Örebro och Västerås ökar summan när flyttningarna till/från Arboga m fl tillkommer osv.

som kan komma att öka i takt med att de lokala arbetsmarknaderna inom ÖMS integreras allt mer. Att utveckla det egna näringslivet och skapa attraktiva lägesegenskaper är viktigt för att motverka en sådan utveckling och slå vakt om nodstädernas roller som delregionala tillväxtcentrum.

En fördel i sammanhanget är att i stort sett alla nodstäder har högre utbildning i form av egen högskola eller universitet. Det finns även en gemensam styrka inte bara i numerären utan även den differentiering och komplementär specialisering som en allt mer integrerad arbetsmarknad i östra Mellansverige innebär. Ur detta växer en större robusthet och dynamik – så även i ett internationellt perspektiv. Valmöjligheterna blir fler när regionen binds samman, liksom de internationellt konkurrenskraftiga styrkeområdena. Den mest effektiva staden är en diversifierad stad som utgörs av många specialiserade kluster.<sup>15</sup> Detta gäller även i en integrerad storstadsstruktur.

Östra Mellansverige har goda förutsättningar i detta avseende, givet att man också förmår dra nytta av varandras resurser och styrkeområden. Utöver arbetspendling, som underlättar matchning och skapar nya möjligheter både för individer och företag/organisationer, finns också utrymme för ett större samnyttjande av kompetenser bland offentliga aktörer. Gemensamma analyser och kunskapsunderlag, exempelvis vid planering för teknisk försörjning och anläggningar av storregional betydelse. Detta även inom grundläggande men delvis eftersatta områden som energiförsörjning och VA, som riskerar underminera både tillväxten och omställningen till ett hållbart samhälle om behoven i den expanderande storstadsregionen inte tillgodoses.

## Utbildningsmarknad<sup>16</sup>

Rekryteringen av studenter till och nyexaminerade från den högre utbildningen påverkar såväl flytt- som pendlingsmönster i regionen. Till detta kommer även studiependling, som i varierande grad förekommer mellan nodstäderna och de regionala stadskärnorna i östra Mellansverige. Avsnittet ger en översiktlig bild av detta, med fokus på nodstäderna då jämförbara data saknas för de regionala stadskärnorna. Avslutningsvis ges ett antal reflektioner kring betydelsen för den storregionala funktionaliteten.

### Den högre utbildningen i östra Mellansverige

Det finns totalt 29 lärosäten och ca 125 000 helårsstudenter inom den högre utbildningen i östra Mellansverige, varav 19 lärosäten med fler än 500 helårsstudenter. Därtill finns drygt 10 000 studieplatser inom YH-utbildningen. Regionens andel av rikets totala utbud ligger i båda fallen kring 43-44 procent, dvs. i nivå med befolkningsandelen men klart lägre än sysselsättningsandelen.

Utbildningsutbudet har stor betydelse för såväl den rekrytering som sker till högskolan, som det utbud av nyexaminerade kompetenser som är tillgängligt regionalt. Var och i vilken omfattning utbildningar lokaliseras är därmed en viktig strategisk fråga för den storregionala arbetsmarknaden.

<sup>15</sup> Desrochers 2001: Local Diversity, Human Creativity, and Technological Innovation

<sup>16</sup> Baseras på Mälardalsrådet 2018: En bättre matchning. Storregional systembild

Geografisk närhet styr i hög grad valet av studieort. De flesta väljer att studera i den delregion där de bor eller vid ett lärosäte i dess närhet. Geografisk närhet har också betydelse för rekryteringen av arbetskraft från högskolan. En majoritet av de högskoleutbildade som rekryteras till arbetsmarknaden i östra Mellansverige har också studerat i regionen. Samtliga delregioners arbetsmarknader försörjs framförallt från den egna eller den närmsta delregionens högskolor. Samtidigt finns det ingen delregion som täcker hela det egna behovet av högskoleutbildad arbetskraft.

I varierande grad attraherar delregionerna därtill arbetskraft från övriga delar av landet. Av nodstäderna har Stockholm och Linköping högst andel rekryterade från övriga Sverige. I Eskilstuna och Gävle är rekryteringen från övriga delar av landet mer begränsad och beroende av det lokala utbudet av högutbildad arbetskraft därmed större.

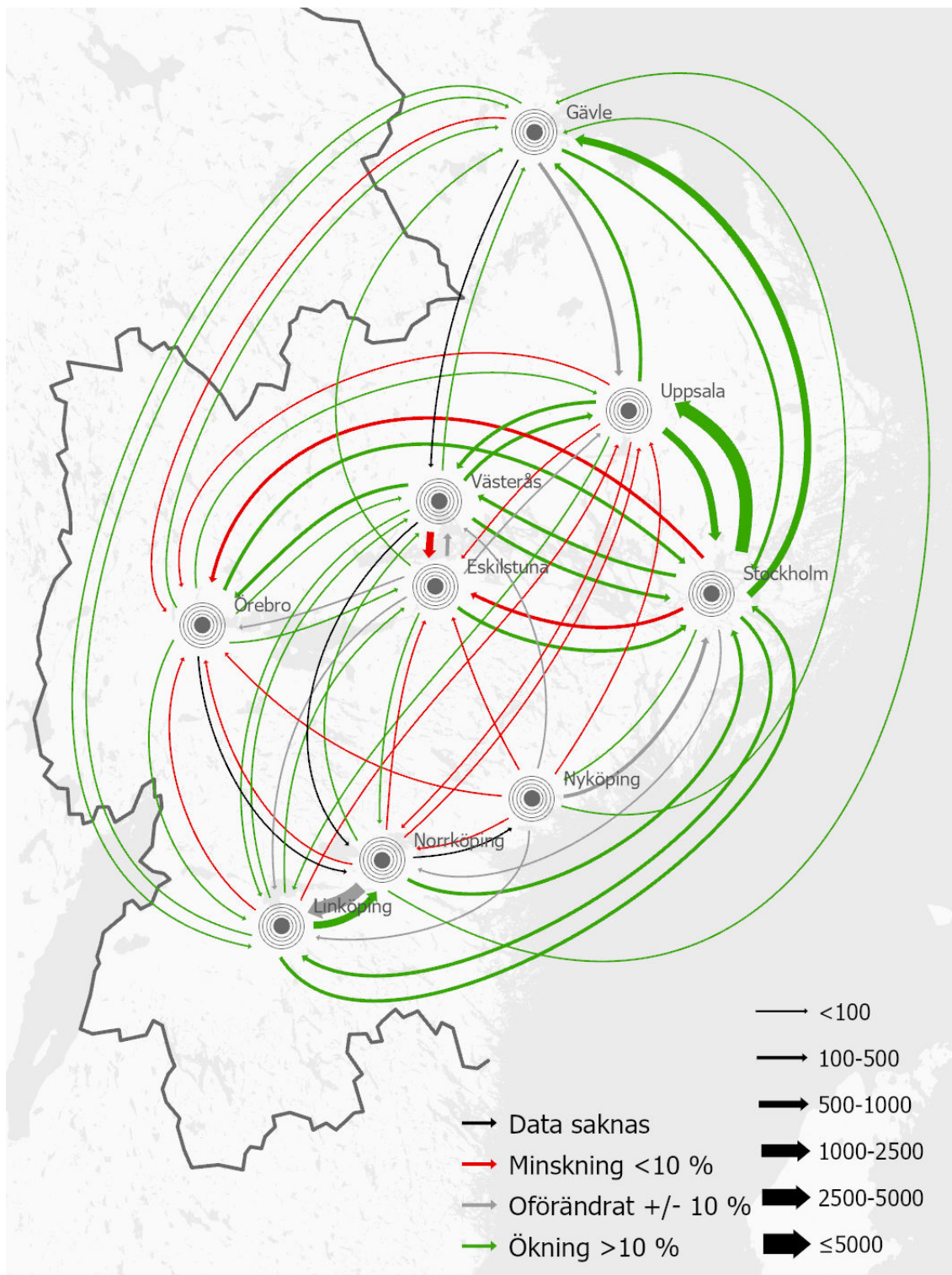
De flesta högutbildade bor och arbetar i samma län – drygt 90 procent av de sysselsatta i länen Stockholm, Östergötland, Gävleborg och Örebro och drygt 80 procent i länen Uppsala, Södermanland och Västmanland. Något som sätter fokus på delregionernas egen försörjning av eftergymnasial kompetens och rekryteringen till/från högskolorna i regionen.

## **Studiependling**

Vid sidan flytt- och pendlingsmönster drivs den storregionala integrationen i östra Mellansverige även av pendling till högre utbildning. Denna är inte närmelsevis lika omfattande som den länsöverskridande arbetspendlingen, men räknas ändå i tusental mellan vissa nodstäder och är därtill ökande i flertalet relationer. Att man har en studieplats i en annan stad än den man bor i behöver dock inte betyda att man åker dit varje dag. Studier kan även i varierande grad ske på distans och alla studenter skriver sig inte på studieorten, vilket gör att statistiken i viss mån kan bli missvisande.

Mest omfattande är studiependlingen mellan närliggande universitets- och högskolestäder som Stockholm-Uppsala, Linköping-Norrköping (gemensamt universitet), Västerås-Eskilstuna (gemensam högskola) och Uppsala-Gävle. Relativt många studiependlar även mellan Stockholm och Västerås/Eskilstuna. Det finns även en mer långväga studiependling mellan Stockholm och Gävle, Örebro, Linköping och Norrköping. Avståndet mellan städerna, antalet invånare i "högskoleåldrar" samt utbudet av och samverkan kring studieplatser förefaller vara de viktigaste faktorerna bakom pendlingsmönstret, men kompletterande kursutbud kan också spela viss roll.

**Figur 16 Riktad studiependling (2017) Förändring avser 2008–2017. Kommunnivå**



## **Betydelse för den storregionala funktionaliteten**

Studenterna som enskild grupp har inte någon stor påverkan på de vardagliga flödena och transporterna i östra Mellansverige. De påverkar däremot flyttningarna inom regionen (se tidigare avsnitt), även om geografisk närhet är viktigare både i valet av studieort och rekrytering av arbetskraft från högskolan.

Därtill stärker institutionell samverkan inom högre utbildning de funktionella sambanden i regionen. Detta gäller i första hand Linköping och Norrköping samt Västerås och Eskilstuna, som delar universitet respektive högskola, men i viss mån även övriga nodstäder och en del av de regionala stadskärnorna. Det finns dock en konkurrenssituation som motverkar långtgående samverkan mellan lärosäten inom den akademiska grundutbildningen, men när det kommer till forskning och kommersialisering av forskningsresultat (inkubatorer) förefaller detta vara ett mindre problem.<sup>17</sup>

Att stärka utbildnings- och forskningssamverkan inom östra Mellansverige bidrar till en ökad storregional funktionalitet. Sker det därtill i nära samverkan med näringslivet läggs även grunden för en bättre sammankoppling av resurser och styrkeområden ur ett näringslivs- och arbetsmarknadsperspektiv. Idag sker detta i huvudsak utgående från länen och deras regionala utvecklingsplanering. Det vore till fördel för integrationen av östra Mellansverige om det i ökande grad kunde ske utgående från den storregionala arenan.

## **Stadsplanering för ökad funktionalitet**

Kommunernas strategiska planering är ett viktigt verktyg för att styra nodstäderna och de regionala stadskärnorna i riktning mot en ökad regional och storregional integration. Var bostäder och arbetsplatser byggs och etableras har stor påverkan på förutsättningarna för deras tillgänglighet i ett regionalt/storregionalt perspektiv. En stadsutveckling som knyter nära an till storregional tillgänglighet kommer i detta avseende vara mer framgångsrik än en som inte gör det. I synnerhet om man vill öka andelen som reser med kollektiva färdmedel, där järnvägsstationerna med närområden har en central betydelse.

I det efterföljande ges en bild av hur nodstäderna och de regionala stadskärnornas planering beaktar den regionala/storregionala nivån samt inriktningen för stadsutvecklingen och bostadsbyggande i centrala lägen. Avslutningsvis görs ett antal reflektioner över betydelsen för den storregionala funktionaliteten.

## **Koppling till den regionala/storregionala nivån**

### **Nodstäderna**

Det regionala och storregionala perspektivet är tydligt i nodstäderna strategiska planering (översiktsplaner, fördjupade översiktsplaner, planprogram och bostadsförsörjningsprogram). De flesta hänvisar till sin regions regionala utvecklingsstrategi (RUS).

---

<sup>17</sup> Mälardalsrådet 2018: En Bättre Matchning. Storregional systembild

Stockholmsregionens regionala utvecklingsplan (RUFSS 2050) nämns, förutom i de regionala stadskärnornas planering, också av några av nodstäderna utanför Stockholms län. Ett par nodstäder refererar också till ÖMS 2050.

Exempel på hur den storregionala integreringen tas upp är Norrköping och Linköping, som i en gemensam översiktsplan fokuserar på pendlingsmöjligheter, bl.a. till Stockholm. Uppsala strävar efter att vara en nordlig nod i huvudstadsregionen. Örebro och Västerås behandlar det storregionala samarbetet för järnvägsförbindelserna på sträckan Oslo - Stockholm.

Några av de frågor som genomgående betonas i nodstädernas planer är:

- Funktionen som regionstad och tillväxtmotor i den egna regionen. Flera nodstäder beskriver sig som tillväxtmotor i regionen, regionhandelsstad o.dyl.
- Tillhörigheten till Stockholm-Mälardalenregionen. Nodstäder beskriver hur de ingår i ett större sammanhang och blir en alltmer integrerad del av en storregion.
- Tillgängligheten till Stockholm. Närheten till Stockholm och resmöjligheterna kommenteras särskilt.
- Värdet av integrerade arbets-, bostads- och utbildningsmarknader i östra Mellansverige.
- Vikten av pendlingsmöjligheter på längre sträckor. Frågor om stärkt infrastruktur och pendlingsmöjligheter, särskilt med tät tågtrafik, prioriteras högt.

### **De regionala stadskärnorna**

Planeringsdokumenten för de regionala stadskärnorna i Stockholms län har skiftande karaktär från kärna till kärna. Södertälje liknar i många avseenden en nodstad i Mälardalen, med skillnaden att man har flera pendeltågsstationer med många resande. Övriga regionala stadskärnor har en eller flera stationer för pendeltåg och/eller tunnelbana och utgör delar av en eller flera kommuner. För Flemingsberg finns ett särskilt utvecklingsprogram. I övrigt är det i kommunernas översiktsplaner, fördjupade översiktsplaner, planprogram m.m. som de regionala stadskärnornas utveckling behandlas.

Genomgående görs starka kopplingar med RUFSS 2050. Att platsen fått status som regional stadskärna är något man värnar om och gärna betonar. Den långa traditionen av regionplanering i Stockholms län och de starka sambanden över kommungränser för bostads- och arbetsmarknad, spår- och väginfrastruktur och den gemensamma kollektivtrafiken gör det närmast självklart att kommunerna tar avstamp i den regionala planeringen när man upprättar sina egna planer.

Det görs också hänvisningar till storregionala förhållanden, om än i mindre utsträckning. I utvecklingsprogrammet för Flemingsberg finns under *Trender som förstärker* ett avsnitt *Östra Mellansverige integreras*. Avsnittet fokuserar på den storregionala arbetspendlingen. Ett annat exempel är från kärnan Barkarby-Jakobsberg, där utvecklingsprogrammet för Jakobsbergs centrum har en karta över storregionala ortsstrukturer i östra Mellansverige. Överlag är dock det storregionala perspektivet betydligt mindre framträdande än det regionala i de regionala stadskärnornas planering.

## **Inriktning för stadsutveckling**

### **Nodstäderna**

Gemensamt för de storregionala nodstädernas stadsutveckling är att man vill göra staden tätare och mer sammanhållen. Exempel är Eskilstuna och Norrköping, som båda uttrycker att man vill förtäta inifrån och ut. De flesta nodstäderna har stora, intressanta stadsutvecklingsprojekt i centrala lägen och intill kollektivtrafikstråken. Kopplingen till spårtrafik, i flera fall med utbyggnad av nya resecentrum, är påtaglig. Förtätning, omvandling och komplettering, med återanvändning av redan ianspråktagen mark prioriteras. Totalt sett finns en stark inriktning mot en koncentrerad, tät och sammanhållen bebyggelse i de bästa kollektiv trafiklägena, i enlighet med inriktningen för ÖMS 2050.

Förutsättningarna skiljer sig emellertid mellan nodstäderna. Det finns naturliga skillnader i utbyggnadstakten för bostäder, utifrån städernas storlek och geografiska läge. De flesta har gamla industriområden i centrala lägen. Här finns ambitiösa planer för förändring till bostadsområden, moderna kontor eller blandad bebyggelse. Exempel på detta är Gävle, Norrköping och Västerås. Resecentrum och dess lokalisering ingår också ofta i planerna, i Linköping, Norrköping och Nyköping nära kopplat till infrastrukturprojektet Ostlänken.

Uppsala har en något annorlunda situation med planering för mycket stora bostadsolymer, delvis i lägen som nu inte är stationsnära. Man vill utveckla fyra täta stadsnoder som komplement till innerstaden. En stor del av de nya bostäderna är tänkta att byggas i Uppsalas södra del, där det idag inte finns spårbunden kollektivtrafik. En fullskalig utbyggnad av Södra staden förutsätter förbättrade kommunikationer med resten av staden och regionen. En ny tågstation i Bergsbrunna (Uppsala Södra) med effektiva förbindelser till Södra staden är en grundläggande förutsättning och överenskommen med staten genom det så kallade Uppsalapaketet. Samtidigt planeras för nya verksamheter i främre Boländerna, på nära avstånd från den befintliga järnvägsstationen.

Trots att planeringsdokumenten betonar att nodstäderna ska göras mer sammanhållna är det inte så att all tillkommande bostadsbebyggelse ligger nära befintlig eller planerad spårburen trafik. Så har exempelvis Västerås, där det pågår kraftfull utveckling av tät bostadsbebyggelse i centrala lägen, också inlett utbyggnad av stadsdelen Gäddeholm, 15 km öster om centrum. Gäddeholm är tänkt att utvecklas under en 25-årsperiod med övervägande småhus och markbostäder för ca 15 000 boende. I stort sett alla nodstäder har större stadsutvecklingsprojekt på ganska långa avstånd till centralstationerna. Detta inte minst i Stockholm stad, där markbristen är påtaglig i de mest centrala delarna.

### **De regionala stadskärnorna**

De regionala stadskärnorna ska vara en naturlig lokaliseringsplats för näringsliv, kulturliv, utbildning, forskning och vård. I nuläget är det främst Stockholms innerstad som erbjuder detta. I RUFSS 2050, betonas därför att det är viktigt att var och en av de yttre stadskärnorna utvecklar och stärker sin egen unika profil, samt att stadsmiljöer utvecklas med både bostäder och arbetsplatser så att människor rör sig i områdena både på dagen och kvällen. Även utformningen av stadsmiljöerna påverkar hur

verksamheter väljer att lokalisera sig och därför bör det läggas hög omsorg på stadsplanering, enligt RUFSS 2050.

Olikheterna mellan de regionala stadskärnorna är stora. Södertälje har en lång historia som traditionell stad. Flemingsberg har byggts ut från en pendeltågsstation med miljonprogramsbebyggelse och ett stort sjukhus, till att också ha en campusmiljö, regionaltåg och planer för ett levande centrum. Barkarby-Jakobsberg förändras från att ha sin tyngdpunkt i Jakobsberg till en kraftfull utbyggnad av Barkarbystaden och södra Veddesta, kombinerad med utbyggnad av tunnelbana och regionaltågsstation. Kista-Sollentuna-Häggvik är en omfattande kärna med bostäder och arbetsplatser i stor omfattning. Ambitionen såväl för Kista som för Sollentunas olika delar är att skapa mer levande stadsmiljöer. Arlanda-Märsta har en tonvikt på arbetsplatser och ska utvecklas med flygplatsrelaterade verksamheter som är tongivande och karaktärs-  
skapande.

Den utveckling som planeras för de regionala stadskärnorna förstärker deras stor-regionala funktionalitet. Etablerandet av regionaltågsstationer kombineras med nya kopplingar till andra regionala kärnor via tunnelbana och/eller spårväg. Exempel är Barkarby, där byte kommer att kunna ske från regionaltåg till tunnelbana till bl.a. Kista, och Flemingsberg som kommer att förbindas med bl.a. Skärholmen-Kungens Kurva genom Spårväg Syd. Stadskärnornas mest centrala delar blir också allt mer attraktiva, med service och aktiviteter. Sammantaget innebär detta att stadsutvecklingen för Stockholmsregionens regionala stadskärnor gör dem allt mer relevanta som noder i en integrerad arbets-, utbildnings- och bostadsmarknad i östra Mellansverige.

## **Bostadsbyggande i centrala lägen**

### **Nodstäderna**

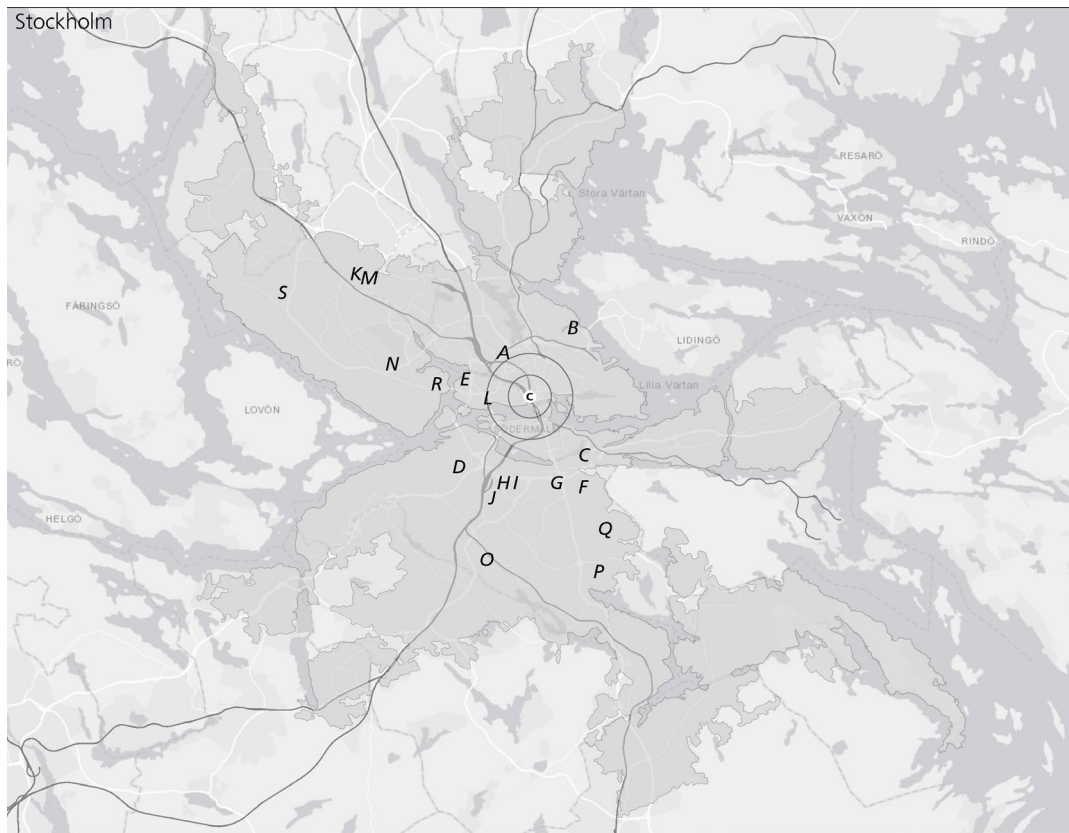
I Stockholms kommun pågår och planeras för ett 30-tal större stadsutvecklingsprojekt (se tabell 8 för några exempel), alltifrån färdigställandet av Hammarby sjöstad till utvecklingen av nya stadsdelar som Norra Djurgårdstaden, Hagastaden och Årstafälten. I stort sett alla ligger inom 0-500 meter från spårstation, men betydlig längre ifrån Stockholms central eller någon av de andra knutpunkterna i den storregionala kollektivtrafiken. Detta till följd av markbristen i stadens mest centrala delar.

Till 2030 är ambitionen att 130 000 nya bostäder ska tillkomma motsvarande ca 12 000 nya bostäder per år. Stockholms utbyggnad av bostäder överstiger den samlade för övriga nodstäder i östra Mellansverige. Ett enda projekt som Hagastaden, med 6000 nya bostäder och 50 000 nya arbetsplatser i skärningspunkten mellan kommunerna Stockholm och Solna, är jämförbart med vad som i flera nodstäder tar 10-20 år att uppnå.



## Tabell 8 Större stadsutvecklingsprojekt i Stockholms kommun

Cirklarna avser 1 000 m respektive 2 000 m från T-Centralen



Stockholm: Utbyggnad genom förtätning och stadsomvandling					
Projektnamn	Karta	Typ av bebyggelse	Avstånd från spärstation	Fas	Volymer
Hagastaden	A	Bostäder, verksamheter, sjukhus, parkområde etc	0-500 m	Byggnation	6000 bostäder
Norra Djurgårdsstaden	B	Bostäder, arbetsplatser och service i en klimatanpassad och fossilbränslefrei stadsdel	0-500 m	Byggnation	12000 bostäder
Hammarby sjöstad	C	Bostäder, verksamheter, service, parkområden etc - komplett stadsdel	0-500 m	Byggnation	12700 bostäder
Telefonplan	D	Bostäder, (kreativa) verksamheter, förskolor, torg, parker	0-500 m	Byggnation	5400 bostäder
Västra Kungsholmen	E	Bostäder, verksamheter, service, parker	0-500 m	Byggnation	5000 bostäder
Hammarbyhöjden-Björkhagen	F	Bostäder, förskolor, grundskola, lokal handel, sporthall	0-500 m	Byggstart	2700-3500 bostäder
Söderstaden	G	Bostäder, evenemang- och nöjescentrum, handel, kontor, service	0-500 m	Planering	Oklart
Årstafälten	H	Bostäder, skolor, verksamheter, park	0-500 m	Planering	6000 bostäder
Årstråket	I	Bostäder, förskolor, skola, idrottshall	0-500 m	Byggnation	3000 bostäder

Östberga	J	Bostäder, förskolor, parker	500-1000 m	Planering	2600 bostäder
Bromstenstaden	K	Bostäder, service och arbetstillfällen	0-500 m	Byggstart	2500 bostäder
Marieberg	L	kontor, handel, service och skolverksamhet	0-500 m	Planering	1100 bostäder
Spångadalen	M	Bostäder, förskolor, skola, idrottshall, parker	0-1000 m	Planering	200-500 bostäder
Centrala Bromma	N	Bostäder, verksamheter, förskolor, skolor, idrotts- och rekreationsfunktioner samt förbättrad park- och grönstruktur	0-500 m	Planering	3000-4000 bostäder
Hagsätra-Rågsved	O	Bostäder, service, parkmiljöer	0-500 m	Planering	3000-4500 bostäder
Stora Sköndal	P	Bostäder, arbetsplatser, vård- och omsorgsverksamhet, skolor, campus med gymnasium o högskola, idrottshall, parker, torg	500-2000m	Planering	4400 bostäder
Bagarmossen-Skarpnäck	Q	Bostäder, förskolor, bättre service och kollektivtrafik	500-1000 m	Planering	3500 bostäder
Alvik östra+västra	R	Främst bostäder (omvandling av befintlig buss-/tågdepå)	0-500 m	Utredning	1500-3000 bostäder
Vinsta-Johannelund	S	Bostäder, arbetsplatser (omvandling av befintligt industriområde och företagspark)	0-1000	Utredning	5000 bostäder

De åtta nodstäderna utanför Stockholms län ser, för hela kommunerna, i sina bostadsförsörjningsprogram ett behov av att bygga sammanlagt nära 9 000 lägenheter per år under de närmaste åren. Det största behovet redovisas i Uppsala, med ca 3000 lägenheter per år. Nyköping och Eskilstuna har de lägsta talen, med 300 - 400 lägenheter per år. Det faktiska byggandet uppgår dock ofta till lägre volymer. Detta till följd av svårigheter att matcha utbud mot efterfrågan men även att det demografiskt betingade behovet ibland är lägre än utbyggnadsambitionen.

Möjligheterna för bostadsbyggande i direkt anslutning till järnvägsstationer (0 – 500 m från stationen) är begränsade i nodstäderna på grund av redan befintlig bebyggelse. Norrköping har emellertid planer för 5 500 bostäder i Butängen, i anslutning till det nya resecentrum som ska tillkomma när Ostlänken byggs. Även Nyköping, Linköping och Västerås är exempel på städer som planerar större bostadsprojekt i anslutning till nya resecentrum. I Uppsala har detta till stor del redan skett. Förtätning i stationsnära lägen realiserar, utöver nya bostäder och arbetsplatser, de höga markvärden som vanligtvis är förknippade med en stads mest centrala delar.

På något längre avstånd, 500 – 1000 m, från järnvägsstation finns gott om exempel på omfattande bostadsbyggnadsplaner. Gävle har möjligheter till ca 6000 lägenheter i Näringen, som idag är ett blandat industriområde. Linköping planerar 2300 lägenheter i Övre Vasastaden.

På avståndet 1000 – 2000 eller över 2000 meter från stationen har samtliga nodstäder stora bostadsprojekt under planering. Markbristen i städernas centrala delar gör att bostadsbyggandet drivs längre ut. Marknadsförutsättningarna är dock nära knutna till

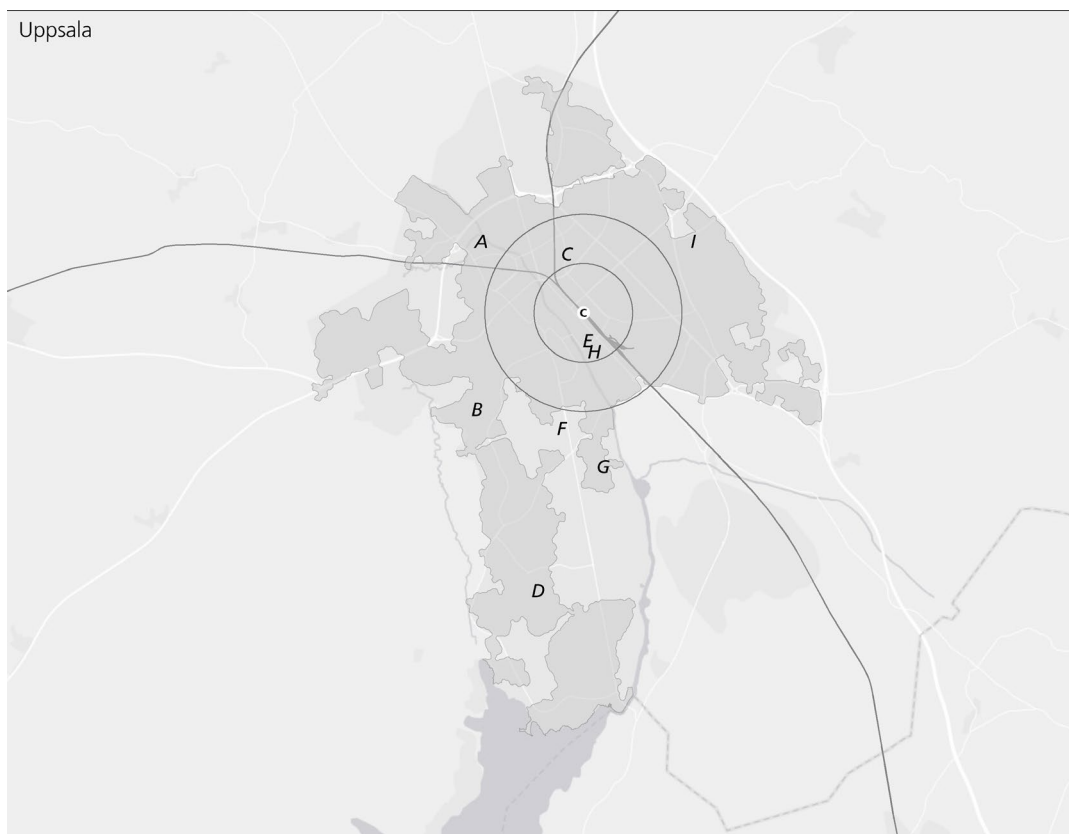
tillgängligheten i olika lägen, vilket kan försvåra storskalig nyproduktion i städernas ytterområden. I synnerhet i ett svagare marknadsläge, vilket märktes i den nedgång i bostadsrättspriserna som inträffade 2018. Exempelvis i Rosendal i Uppsala, där exploatörer vittnade om en försvagad marknad och svårigheter att avyttra nya bostäder.<sup>18</sup>

**Tabell 9 Antal bostäder som planeras i större projekt, i nära anslutning till den primära järnvägsstationen i nodstäderna utanför Stockholms län<sup>19</sup>**

Cirklarna avser 1 000 m respektive 2 000 m från järnvägsstationen

**Avstånd från järnvägsstation    Antal bostäder**

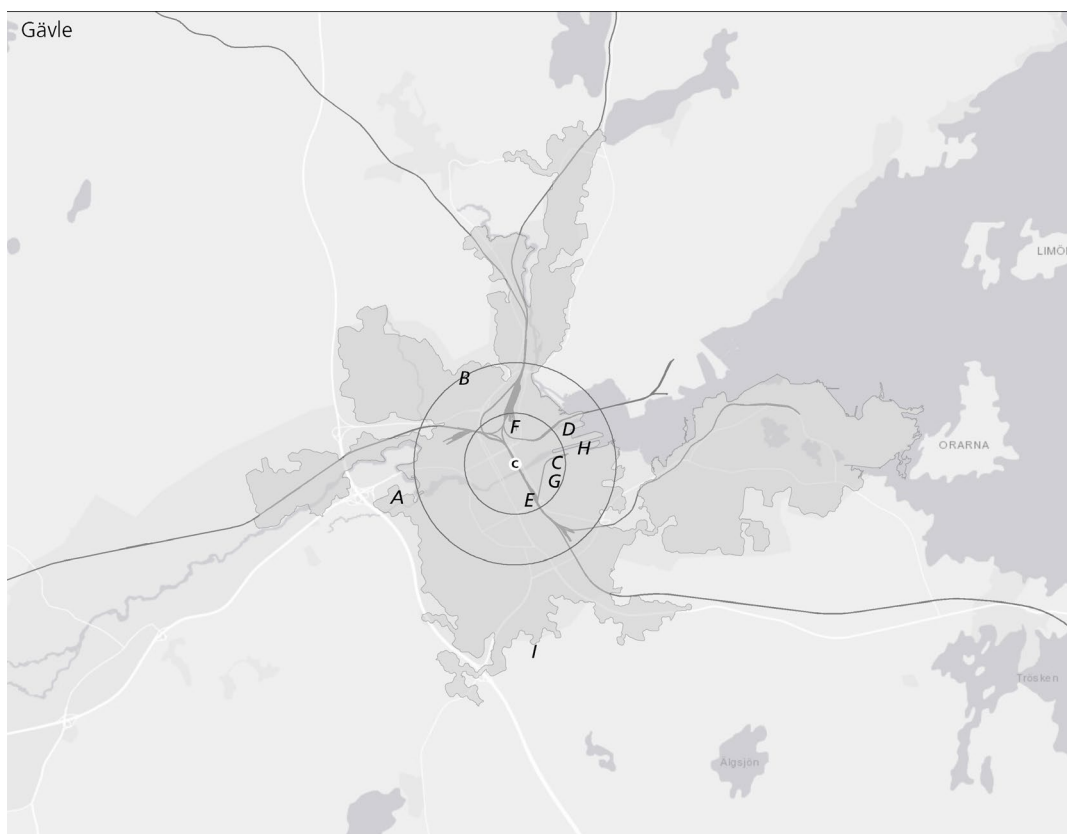
<b>0 - 500 m</b>	<b>8 500</b>
<b>500 – 1 000 m</b>	<b>11 500</b>
<b>1 000 – 2 000 m</b>	<b>15 000</b>
<b>Totalt 0 – 2 000 m</b>	<b>35 000</b>



<sup>18</sup> Marknadsanalys Ulleråker Rosendal. Sweco 2018

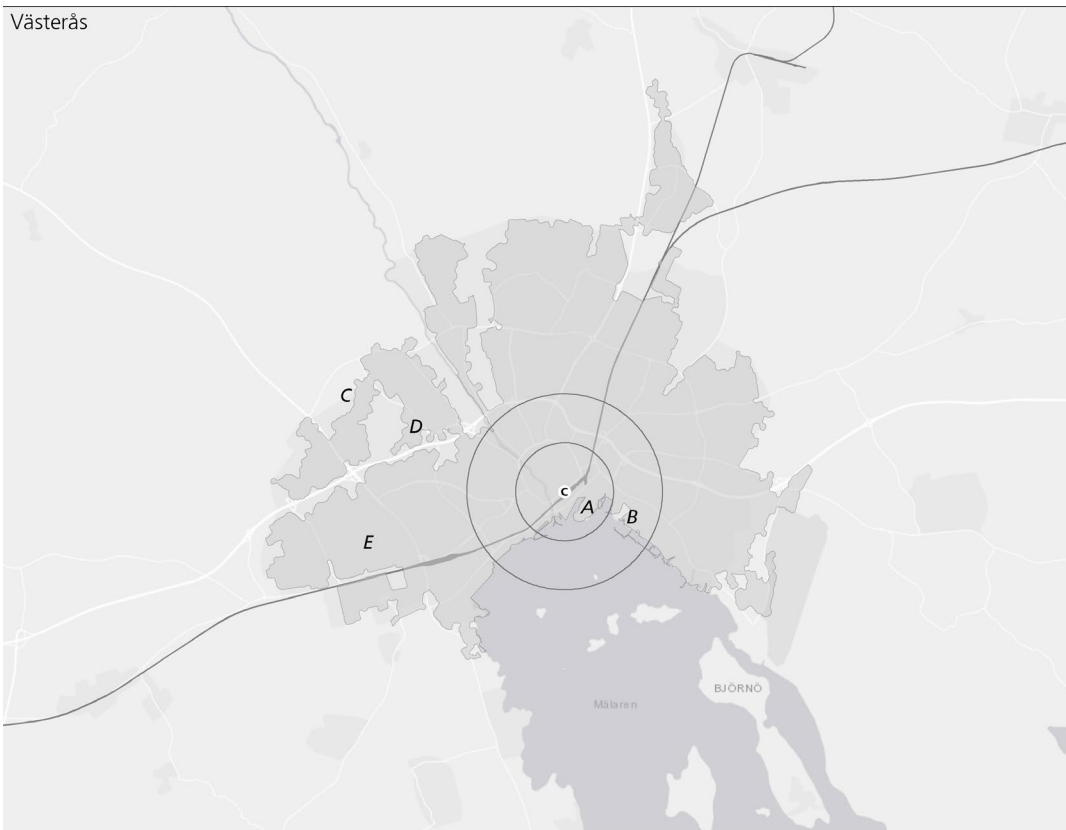
<sup>19</sup> Swecos uppskattning utifrån dokumentstudien. Projekten är i olika planeringsfaser och kommer i många fall att byggas ut under en lång tidsperiod.

<b>Uppsala: Utbyggnad planerad framför allt i södra staden (Gottsunda-Ulleråker-Rosendal)</b>					
<b>Projektname</b>	<b>Karta</b>	<b>Typ av bebyggelse</b>	<b>Avstånd station</b>	<b>Fas</b>	<b>Volymer</b>
Börjetull	A	Bostäder, kontor, verksamheter, förskolor	Över 2000 m	Byggstart	1500 bostäder
Eriksberg och Ekebydalen	B	Bostäder	Över 2000 m	Planering	2400 bostäder
Gamla Uppsala-lagatan och Vattholmavägen	C	Bostäder, service	1000-2000 m	Byggstart	1050 bostäder
Gottsundaområdet	D	Bostäder, arbetsplatser	Över 2000 m	Planering	5000 bostäder
Hugin	E	Bostäder, kontor	500-1000 m	Planering	600 bostäder
Rosendal	F	Bostäder, campusområde, kontor, förskolor, skolor, idrottshall m.m.	Över 2000 m	Byggnation	3500 bostäder
Ulleråker	G	Bostäder, verksamheter, handel, skolor, förskolor m.m.	Över 2000 m	Planering	7000 bostäder
Ångkvarnen	H	Bostäder, förskolor, lokaler	500-1000 m	Planering	900 bostäder
Östra Sala backe	I	Bostäder, förskolor, skolor	Över 2000 m	Byggnation	3000 bostäder

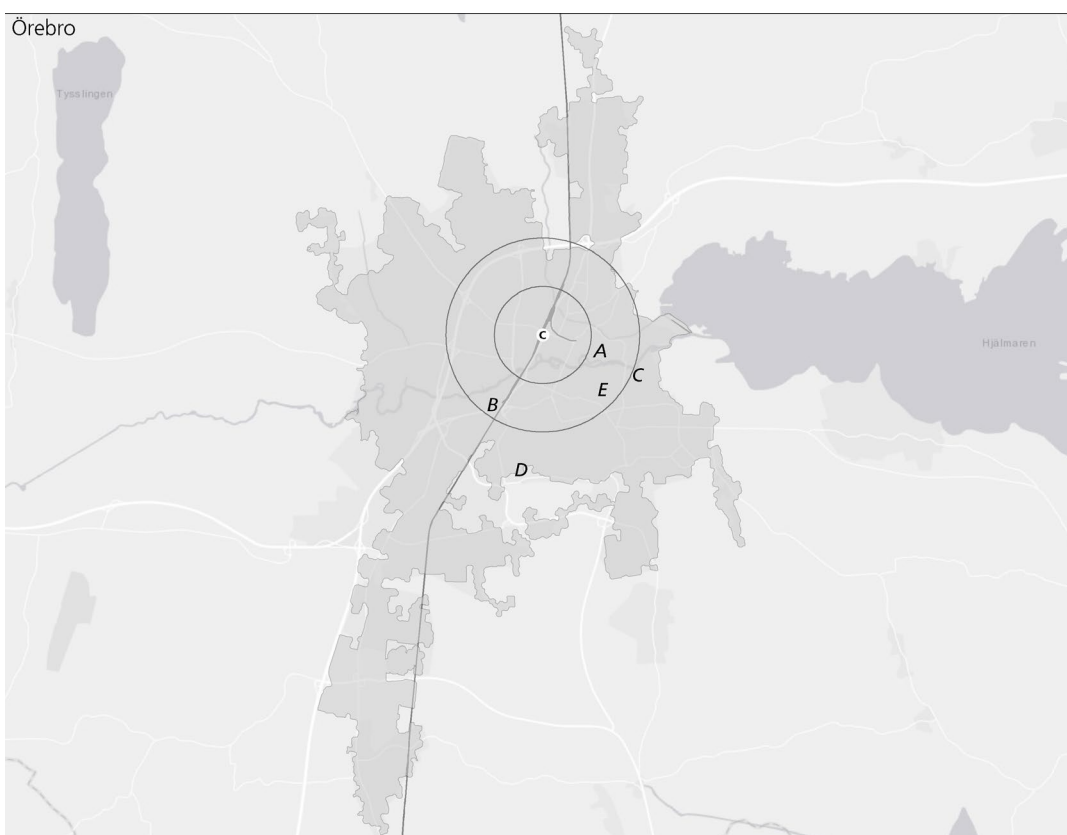


**Gävle:** Stadsutveckling i nära anslutning till innerstaden

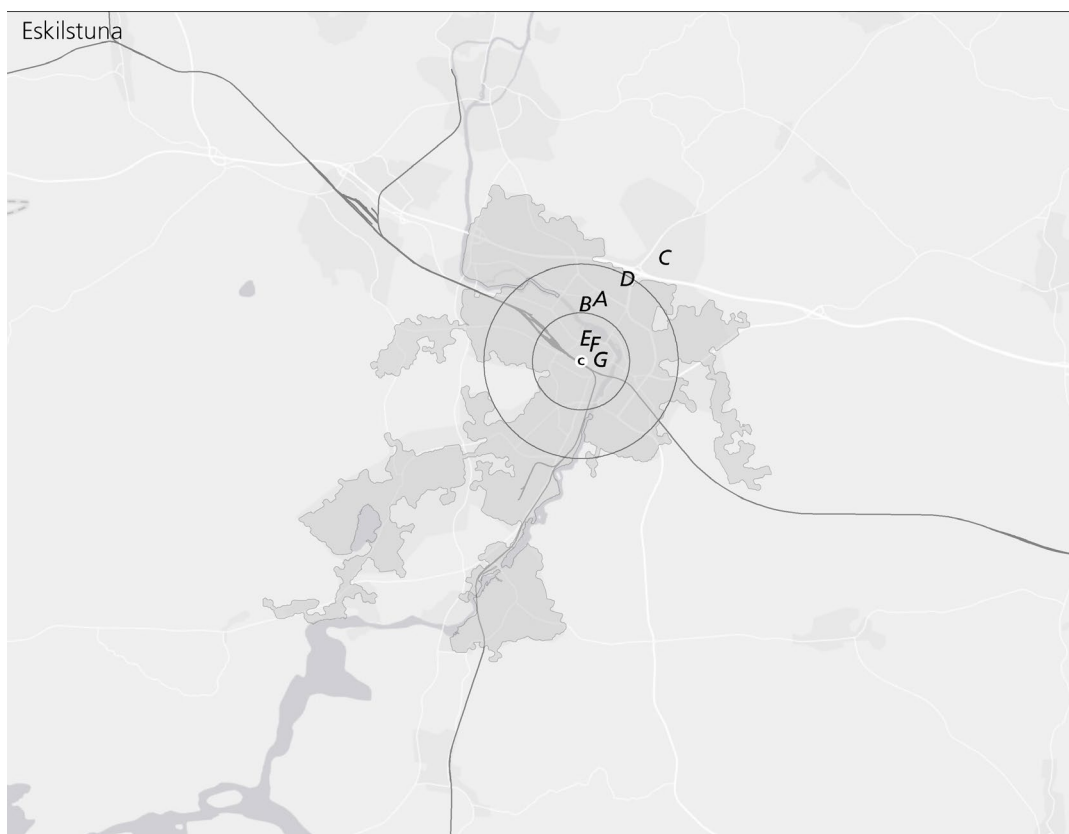
Projektnamn	Karta	Typ av bebyggelse	Avstånd station	Fas	Volym
Kungsback	A	Bostäder inkl studentbostäder och verksamhetslokaler	Över 2000 m	Byggnation	1100-1500 bostäder
Gavlehov	B	Bostäder, verksamheter, handel och skola.	1500-2000 m	Byggnation	1000-1300 bostäder
Godisfabriken	C	Bostäder, verksamheter	600-800 m	Byggstart	750 bostäder
Gävle strand	D	Bostäder, verksamhetslokaler	1000-1500 m	Planering	800-900 bostäder
Muréngatan	E	Bostäder, vårdboende, trygghetsboende, kontor	500-800 m	Byggnation	600 bostäder
Näringen	F	Bostäder, handel, kontor, förskola, skola	500-1500 m	Planering	6000 bostäder
Skeppsbyggar en	G	Bostäder, handel, kontor	600 m	Planering	200 bostäder
Södra hamn- piren	H	Bostäder	1200-1600 m	Planering	500-600 bostäder
Södra Hem- lingby	I	Bostäder, gruppboende, äldreboende, förskola, skola	Över 2000 m	Byggnation	550 bostäder



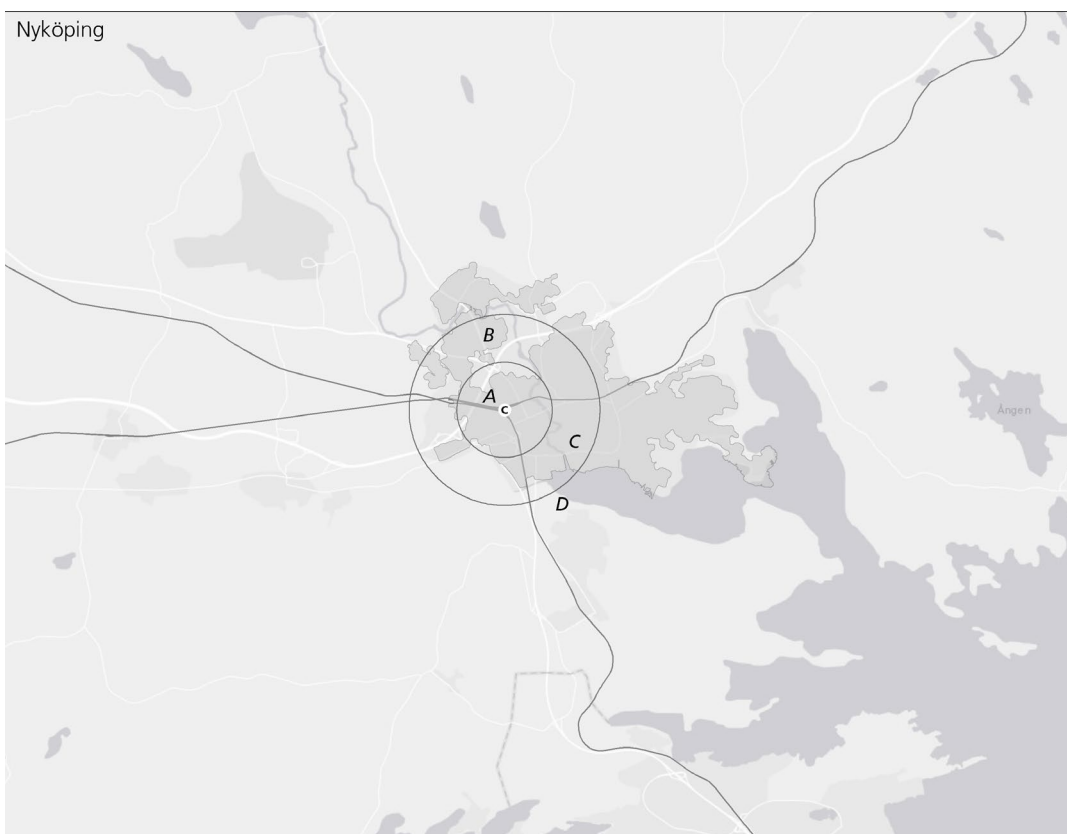
<b>Västerås:</b> Bostadsbyggande i staden, med omvandling av överblivna industriområden					
Projektnamn	Karta	Typ av bebyggelse	Avstånd station	Fas	Volymer
Mälarporten-Kungsängen	A	Nytt resecentrum samt kontor, service, mötesplatser och bostäder	0-500 m	Planering	4000 bostäder
Öster Mälarsstrand	B	Förskola/skola, bostäder, äldreboende	1000-2000 m	Byggnation	2000 bostäder
Sätra	C	Varierad bostadsbebyggelse	Över 2000 m	Planering	2000-2500 bostäder
Södra Källtorp	D	Småhus, flerbostadshus, äldreboende, trygghetsboende, förskola och idrottshall	Över 2000 m	Byggstart	700 bostäder
Bäckby	E	Främst flerbostadshus, men även ett antal radhus.	Över 2000 m	Planering	560 bostäder



<b>Örebro:</b> Bostadsplaner koncentrerade till ett fåtal större projekt					
Projektnamn	Karta	Typ av bebyggelse	Avstånd station	Fas	Volymer
CV-staden	A	Bostäder, kontor, verksamheter, service, skola kultur och fritid m.m.	1000-2000 m	Planering	2 200-3 000 bostäder
Aspholmen/Nasta	B	Kontor, verksamheter, bostäder, skola, service	1000-2000 m	Planering	800-1400 bostäder
Pappersbruket	C	Bostäder, kontor	Över 2000 m	Planering	2000 bostäder
Södra Ladugårdsängen	D	Bostäder	Över 2000 m	Byggnation	3000 bostäder
Österplan	E	Bostäder, kontor, handel	1500-2000 m	Byggnation	1000 bostäder

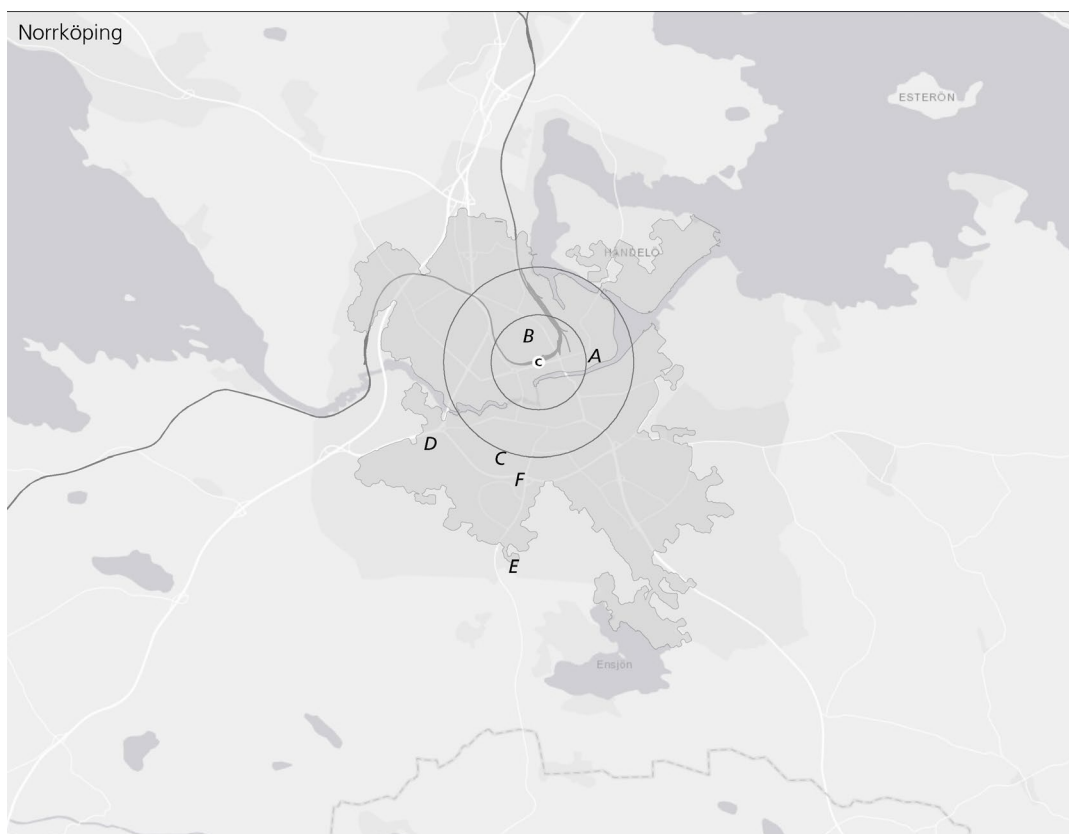


<b>Eskilstuna: Fokus på förtätning i centrala lägen, därtill i miljonprogramsområden</b>						
<b>Projektname</b>	<b>Karta</b>	<b>Typ av bebyggelse</b>	<b>Avstånd station</b>	<b>Fas</b>	<b>Volymer</b>	
Norra Munk-tellstaden	A	Flerbostadshus, förskola och vård- och omsorgsboende	1000-2000 m	Byggnation	1000 bostäder	
Västra Munk-tellstaden	B	Flerbostadshus, lokaler	1000-2000 m	Byggnation	400 bostäder	
Skiftinge	C	Flerbostadshus med service i mark-plan	Över 2000 m	Planering	350 bostäder	
Årby	D	Flerbostadshus, radhus och förskola	1000-2000 m	Planering	700 bostäder	
Valsverket	E	Bostäder (lägenheter, stadsradhus), handel, kontor och skolor	500-1000 m	Planering	200 bostäder	
Vulkanen	F	Flerbostadshus, lokaler och en för-skola	500-1000 m	Byggnation	70 bostäder	
Valören 1 och 2	G	Flerbostadshus och lokaler för cent-rumverksamhet	0-500 m	Planering	170 bostäder	

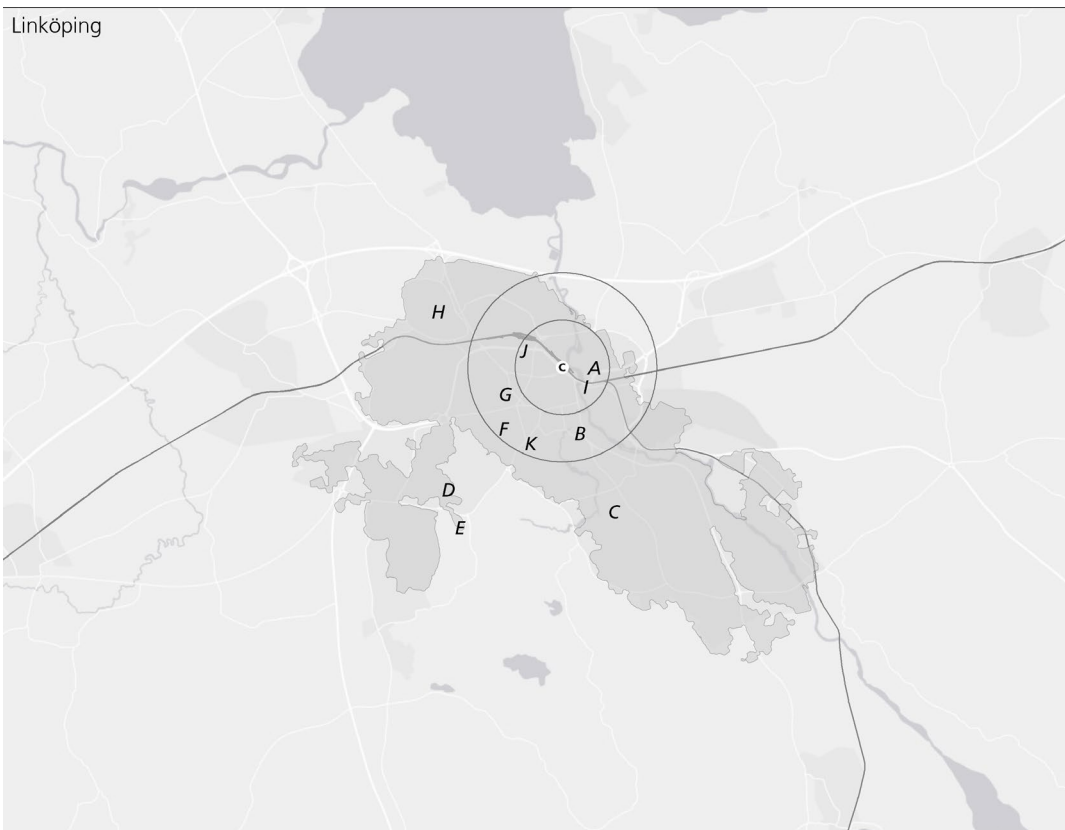


<b>Nyköping: Utbyggnad företrädesvis i stationsnära läge</b>						
<b>Projektname</b>	<b>Karta</b>	<b>Typ av bebyggelse</b>	<b>Avstånd station</b>	<b>Fas</b>	<b>Volym</b>	<b>Volymer</b>
Raspen 1, 2 och 3 m fl	A	Lägenheter, service, offentlig service, verksamheter och kontor	0-500 m	Planering	1300 bostäder	
Oppeby	B	Bostäder, offentlig service	1500-2000 m	Planering	550 bostäder	
Brädgården 1, Ringv-Folkungav	C	Bostäder	1000-1500 m	Planering	300 bostäder	
Strandparksv, Arnö	D	Bostäder	Över 2000 m	Byggnation	152 bostäder	





<b>Norrköping: Bostadsplaner i stadens inre delar, främst kring resecentrum och i inre hamnen</b>					
Projektnamn	Karta	Typ av bebyggelse	Avstånd station	Fas	Volymer
Inre hamnen	A	Bostäder, arbetsplatser.	1000-2000 m (nuvarande och framtida)	Byggstart	3000 bostäder
Butängen	B	Ny station, bostäder (flerbostadshus), kontor, handel, skolor, kultur	0-500 m (nuvarande och framtida)	Planering	5500 bostäder
Västra staden	C	Bostäder	Över 2000 m (nuvarande och framtida)	Byggnation	2000 bostäder
Sandtorp	D	Bostäder, handel, skolor	Över 2000 m (nuvarande och framtida)	Byggnation	1200 bostäder
Björkalund	E	Bostäder (till stor del villor, radhusmen även lägenheter)	Över 2000 m (nuvarande och framtida)	Byggstart	400 bostäder
Vilbergen	F	Bostäder	Över 2000 m (nuvarande och framtida)	Planering	690 bostäder



<b>Linköping: Bostadsbyggande med koppling till Ostlänken, nytt resecentrum o universitetet</b>						
<b>Projektnamn</b>	<b>Karta</b>	<b>Typ av bebyggelse</b>	<b>Avstånd station</b>	<b>Fas</b>	<b>Volymer</b>	
Stadsbyggnadsprojekt Ostlänken	A	Resecentrum, bostäder, butiker, restauranger och företag	0-500 m (framtida), 500-1000 m (nuvarande)	Planering	Ej angivet	
Folkungavallen	B	bostäder, simhall, skola, parkeringshus	1000-2000 m (nuvarande och framtida)	Planering	600 bostäder	
Berga	C	Flerbostadshus och småhus, skola och förskola	Över 2000 m (nuvarande och framtida)	Byggstart	500 bostäder	
Vallastaden	D	I huvudsak bostadsrätter och hyresrätter. Verksamhetslokaler, förskola, skola och omsorgsboende	Över 2000 m (nuvarande och framtida)	Byggnation	1000 bostäder	
Djurgården	E	Bostäder, äldreboenden, skolor, förskolor, idrottsplatser samt utökad handel och kontor	Över 2000 m (nuvarande och framtida)	Planering	2500 bostäder	
Ebbepark	F	Bostäder och verksamhetslokaler	1000-2000 m (nuvarande), över 2000 m (framtida)	Byggnation	600 bostäder	
Flamman	G	Studentbostäder	1000-2000 m (nuvarande), över 2000 m (framtida)	Planering	200 bostäder	

Skäggetorp	H	Radhus, flerbostadshus	Över 2000 m (nuvarande och framtida)	Planering	200 bostäder
Konsuln - Brand- stationen	I	Bostadsrätter, handel	0-500 m (nuvarande och framtida)	Byggnation	200 bostäder
Övre Vasastaden	J	Bostäder, arbetsplatser	500-1000 m (nuvarande), 1000-2000 m (framtida)	Byggnation	2300 bostäder
Djurgårdsgatan - Stolplyckan	K	Bostäder, handel	1000-2000 m (nuvarande och framtida)	Planering	150 bostäder

### De regionala stadskärnorna

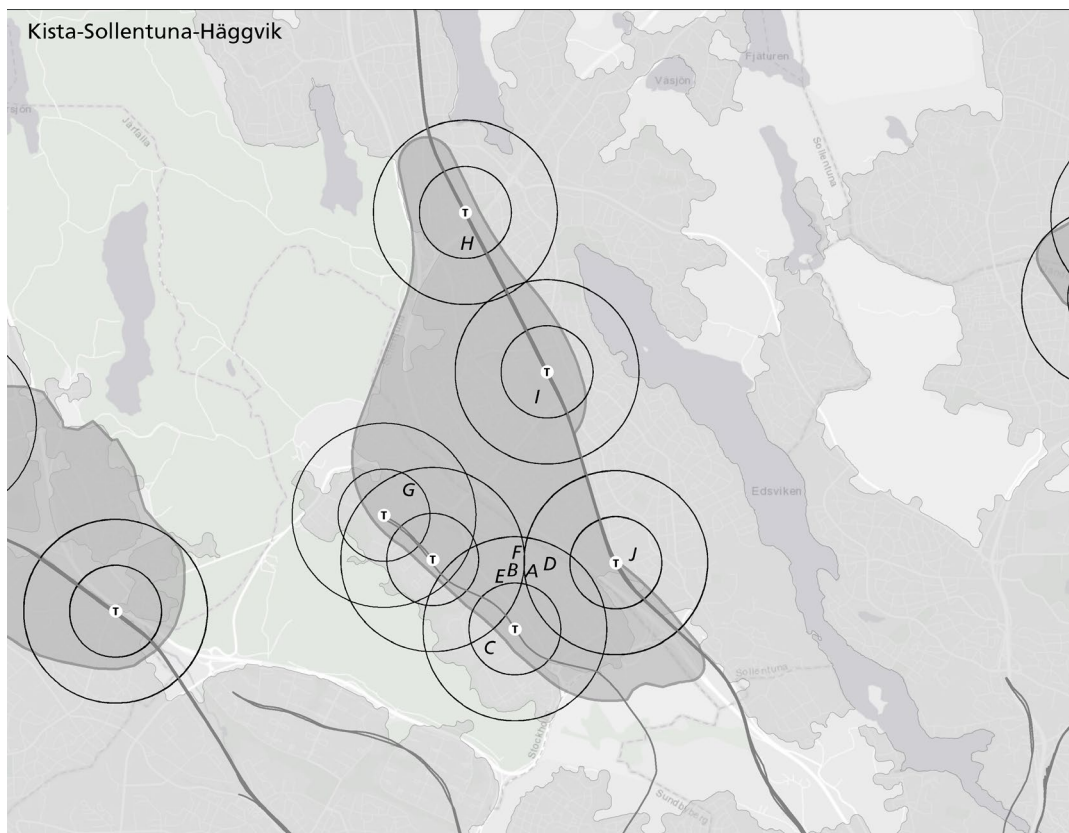
Även om byggandet av bostäder i Stockholms län legat på rekordnivåer de senaste åren motsvarar det inte behoven. De bostäder som färdigställs matchar inte heller efterfrågan, varför det finns tomma bostäder och byggandet minskar. Kommunerna i länet har dock högt satta mål, sammanlagt 25 000 bostäder per år vilket vida överstiger den rådande utbyggnadstakten om drygt 15 000 bostäder per år.<sup>20</sup>

Stora projekt för bostadsbyggande i direkt närhet till spårburen trafik finns i flera av de regionala stadskärnorna. Ett exempel är Barkarby-Jakobsberg, där Järfälla kommun genom Stockholmsöverenskommelsen har åtagit sig att ansvara för att ca 14 000 bostäder uppförs i tunnelbanans influensområde. Även i Kista och Flemingsberg planerar man för tusentals nya bostäder, i den senare 14 000 fram till 2030. I Södertälje är ambitionen att bygga 20 000 nya bostäder i kommunen, varav 2 000 i den regionala stadskärnan, till 2036. I Arlanda-Märsta planeras 600-700 bostäder i stationsnära läge.<sup>21</sup>

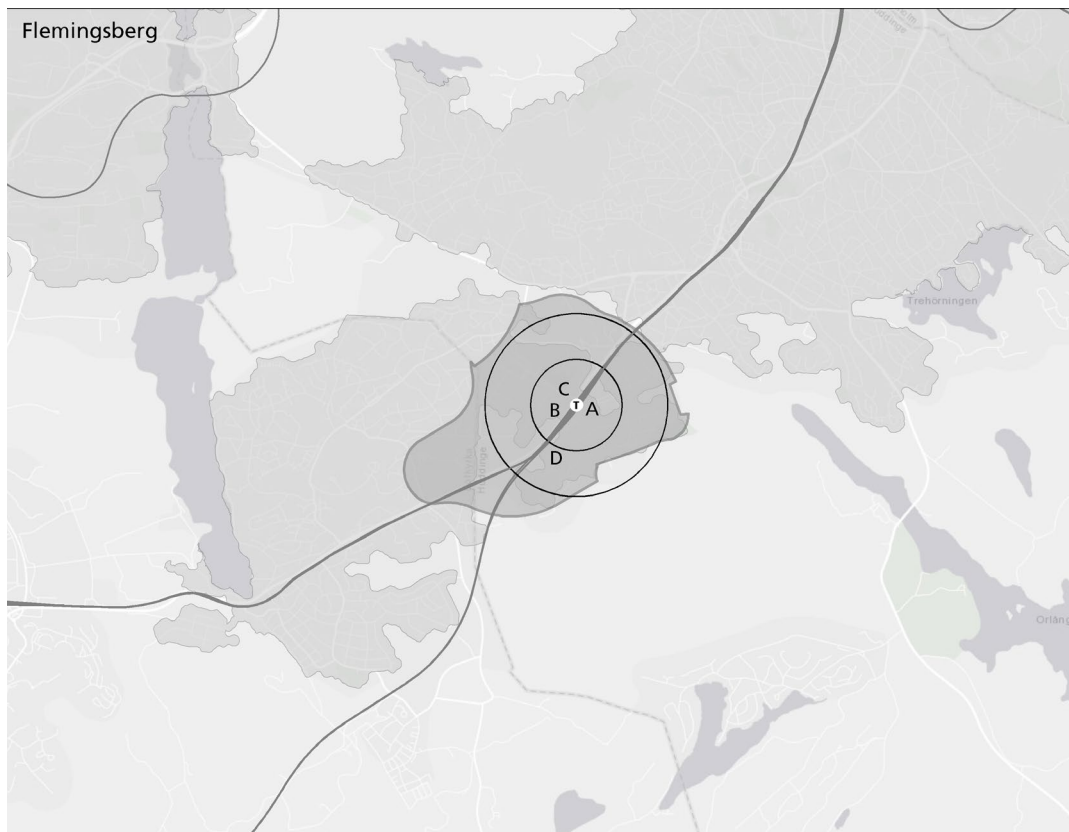
<sup>20</sup> *Läget i länet – Bostadsmarknaden i Stockholms län 2019*, Länsstyrelsen Stockholm Rapport 2019:13.

<sup>21</sup> Förutsätter flytt av bullerområde – en fråga som ännu inte är avgjord

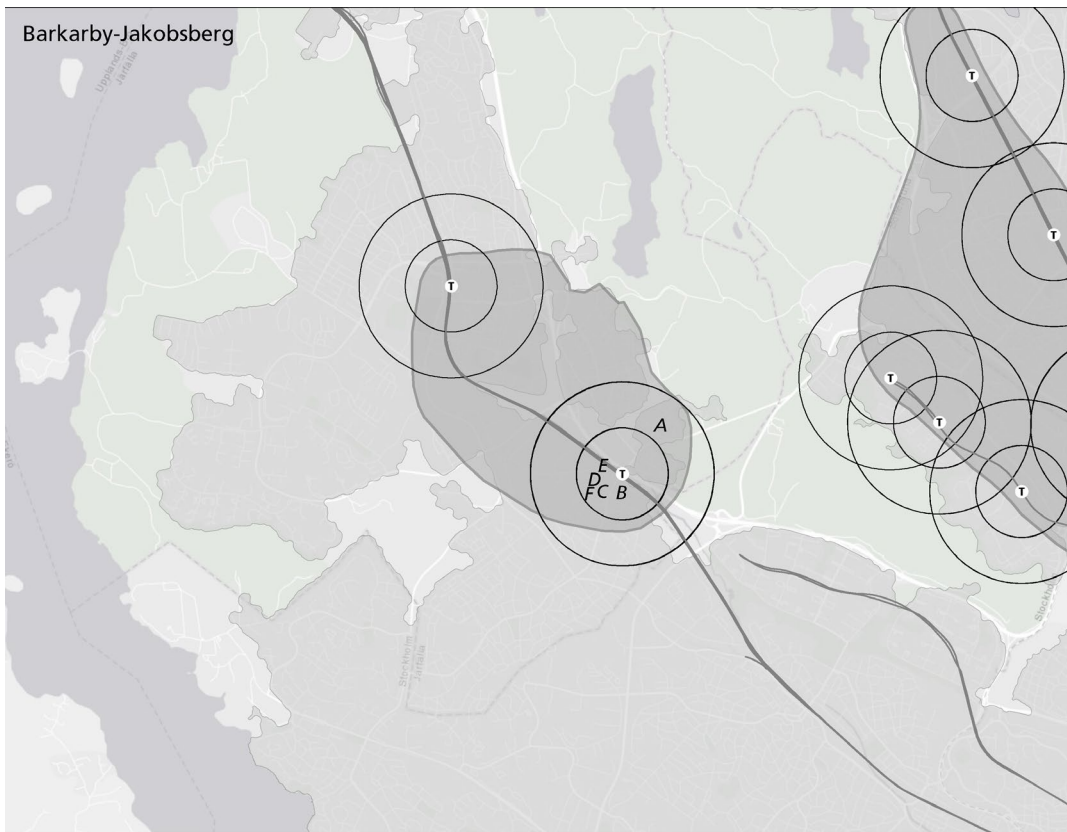
**Tabell 10 Större stadsutvecklingsprojekt i de regionala stadskärnorna**



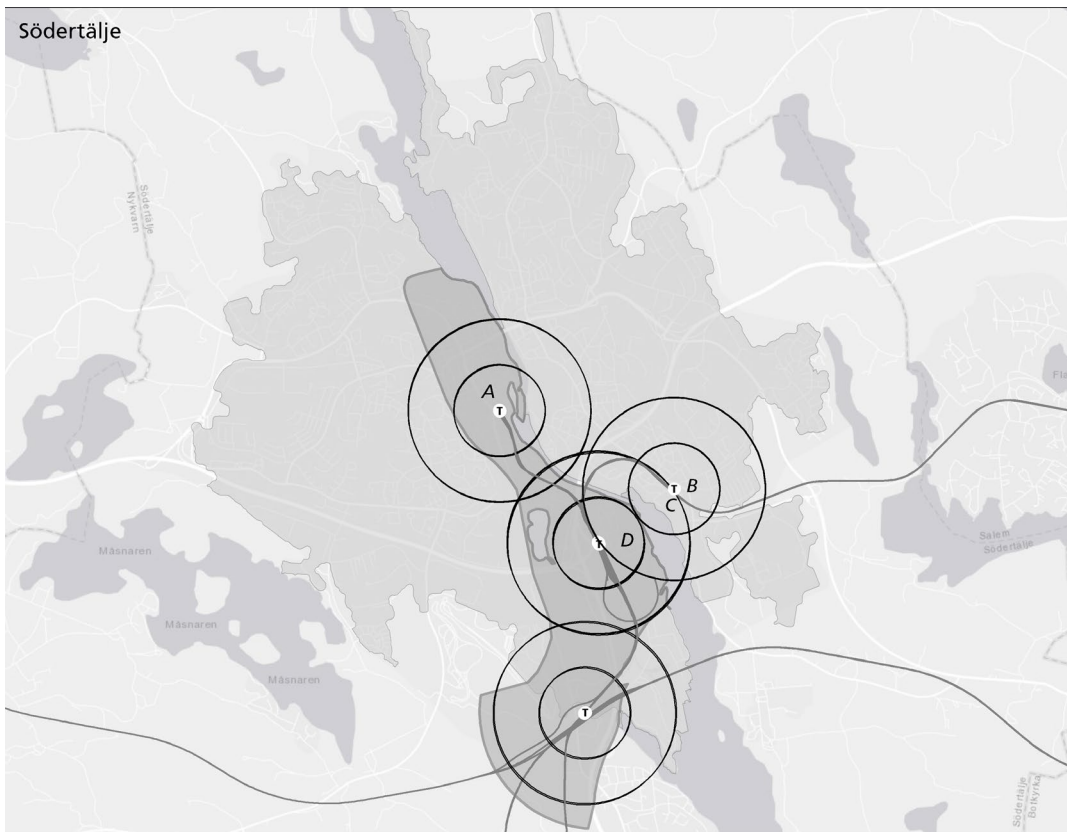
<b>Kista-Sollentuna-Häggvik: Stadsomvandling och förtätning nära tunnelbana och centrum</b>					
Projektnamn	Karta	Typ av bebyggelse	Avstånd spårstation	Fas	Volym
Kista gård	A	Bostäder	500-1000 m	Byggnation	250 bostäder
Oddegatan	B	Bostäder och förskola	500-1000 m	Byggnation	250 bostäder
Södra Kista	C	Bostäder (inkl student) förskola, ungdomsgård	0-500 m	Byggstart	500 bostäder
Norra Kista	D	Bostäder, idrott, butiker, hotell	500-1000 m	Planering	500 bostäder
Gamla IBM	E	Bostäder (BR, HR, student), förskolor, kultur- och verksamhetslokaler, torg, mindre butiker, stråk och parker	500-1000 m	Planering	2000 bostäder
Kista Äng	F	Bostäder (BR, HR, student), skola, förskola, parker och torg	500-1000 m	Planering	1700 bostäder
Finlandsgatan/ Akalla	G	Bostäder, verksamheter, park, skola, idrottshall och förskolor	0-500 m	Planering	1400 bostäder
Södra Häggvik	H	Bostäder, handel, park, skola, förskolor, idrottshall kontor	0-500 m	Planering	4000 bostäder
Mässan	I	Bostäder, kontor, handel, hotell, skola, förskola, äldreboende	0-500 m	Planering	700 bostäder
Hyresgästen/ Helenelunds allé	J	Bostäder, handel, kontor	0-500 m	Planering	Oklart



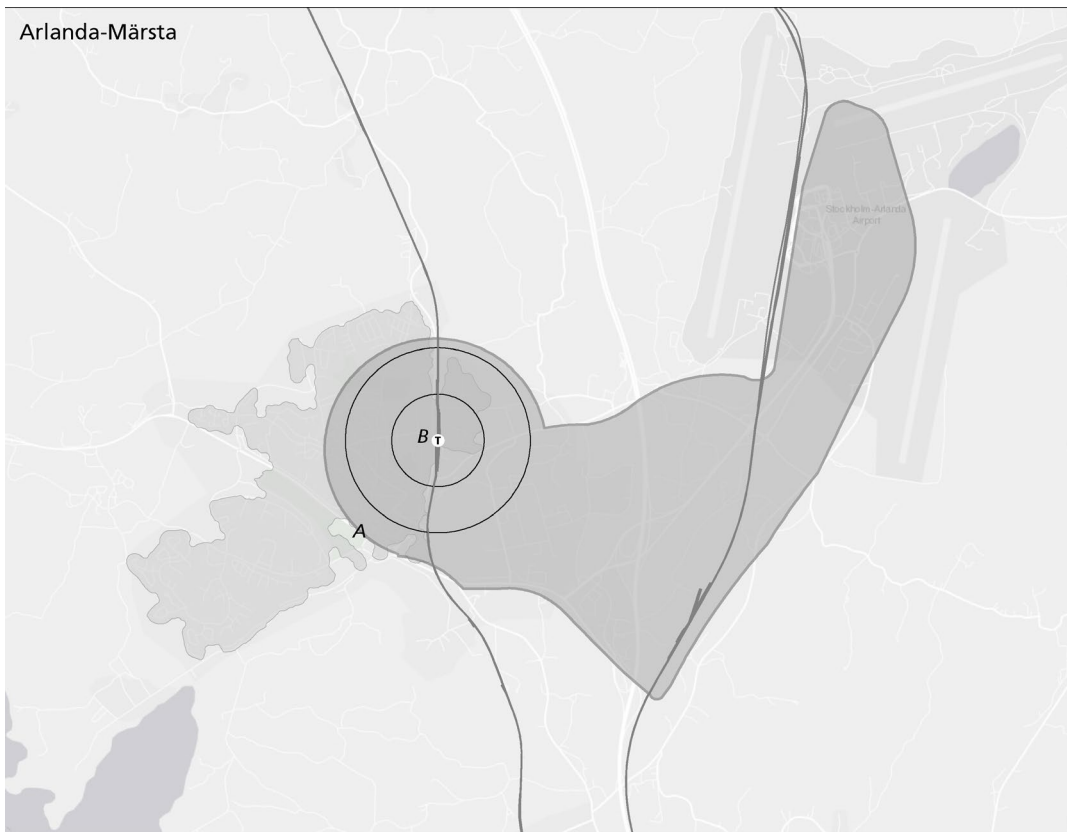
<b>Flemingsberg: Stadsomvandling och förtätning kring stationen och högskolan</b>					
<b>Projekt</b>	<b>Karta</b>	<b>Typ av bebyggelse</b>	<b>Avstånd spårstation</b>	<b>Fas</b>	<b>Volym</b>
Flemingsbergsdalen	A	Bostäder, handel, service, kontor, kultur och idrott	0-500 m	Byggstart	5000 bostäder
Alfred Nobels Allé	B	Student- och forskarbostäder	0-500 m	Färdigbyggt	433 bostäder
Hälsövägen	C	Bostäder, två förskolor och lokaler	0-500 m	Planering	800 bostäder
Björnkulla	D	Bostäder, förskolor och skola, torg, park och verksamhetsområde	500-1000 m	Planering	2000 bostäder



<b>Barkarby-Jakobsberg: Utbyggnad av Barkarbystaden och stadsomvandling i Veddesta</b>					
<b>Projekt</b>	<b>Karta</b>	<b>Typ av bebyggelse</b>	<b>Avstånd spårstation</b>	<b>Fas</b>	<b>Volym</b>
Barkarbystaden	A	Bostäder och verksamheter	500-1000 m	Byggnation	18000 bostäder
Barkarby centrum	B	Bostäder och verksamheter	0-500 m	Planering	Oklart
Veddesta 1	C	Bostäder, kommersiell service, kontor, handel och förskola.	0-500 m	Planering	2000 bostäder
Veddesta 2	D	Sjukhus samt äldreboende, trygghetsboende och studentbostäder	0-500 m	Planering	Oklart
Veddesta 3	E	Bostäder, kommersiell service, kontor, handel, idrott och skola.	0-500 m	Planering	600 bostäder
Veddesta 4	F	Bostäder, förskolor, kontor och handel	500-1000 m	Planering	Oklart



<b>Södertälje: Utveckling i och förtätning av stadskärnan, omvandling av industriområden</b>						
<b>Projektnamn</b>	<b>Karta</b>	<b>Typ av bebyggelse</b>	<b>Avstånd spårstation</b>	<b>Fas</b>	<b>Volym</b>	<b>Volym</b>
Södertälje stadskärna	A	Bostäder, kontor, Science Park, handel, service, hotell, kultur, aktiviteter/evenemang parker o torg	0-500 m	Byggnation	2000 bostäder	
Östertälje station	B	Mångsidig stadsmiljö med variation av bostäder, service, pendelparkering	0-500 m	Byggnation	500 bostäder	
Igelsta strand	C	Bostäder (lägenheter, radhus), park	0-500 m	Byggnation	500 bostäder	
Södertälje Södra	D	Bostäder, förskolor, äldreboende, handel o service, parker	500-1000 m	Planering	1400 bostäder	



Arlanda-Märsta: Fokus på Arlandastaden (verksamheter), men nya bostäder i Rosersberg					
Projektnamn	Karta	Typ av bebyggelse	Avstånd spärstation	Fas	Volym
Märsta port	A	Bostäder	Över 1000 m	Planering	400 bostäder
Sätuna	B	Bostäder (flerbostadshus), handel	0-500 m	Planering	Oklart

## Betydelse för den storregionala funktionaliteten

Såväl nodstädernas som de regionala stadskärnornas strategiska planering ligger i stora drag i linje med den ambition som uttrycks i ÖMS 2050, dvs. hållbar förtätning och regionförstoring framför allt med kollektivtrafiken som grund. Detta avspeglar sig också i en ökad koncentration av befolkning och sysselsättning till nodstäderna. Ett ökat bostadsbyggande och utveckling av verksamhetsytor i centrala, stationsnära lägen är centrala komponenter i en fysisk planering för ökad storregional funktionalitet.

Samtidigt sker en stor del av stadsutvecklingen i städernas ytterområden och många storregionalt intressanta målpunkter ligger förhållandevis långt ifrån stationslägena. Universitet och högskolor, sjukhus, stora köpcentrum och stora industrier återfinns i många fall en bra bit från centrum. Detta kunde uppmärksammas mer i nodstädernas planering, med koppling till såväl regional som storregional tillgänglighet och behovet av en väl fungerande anslutande lokal kollektivtrafik.

Det kan också finnas skäl för nodstäderna att utveckla en tydligare storregional profil. Att ta vara på och stärka sin särart kan vara ett sätt att positionera och stärka regionen som helhet, men också att tydliggöra komplementariteten mellan nodstäderna. Men,



det finns också skäl att utveckla den gemensamma berättelsen som skapar regiontillhörighet och en känsla av ett naturligt sammanhängande område. Att både lyfta sin roll i det regionala och storregionala sammanhang som staden är en del av. De nuvarande planerna är som regel mer inriktade på inplacering och positionering i ett regionalt sammanhang, medan det storregionala behandlas jämförelsevis knäpphändigt.

## Syntes med avslutande reflektioner

Flytt- och pendlingsmönstren speglar den pågående integrationen av bostads-, utbildnings- och arbetsmarknaderna i östra Mellansverige, som drivs av förbättrade kommunikationer och en ökad rörlighet i samhället. Integrationen sker utgående från Stockholm, avtar med avståndet men ökar med förekomsten av kompletterande funktioner. Möjligheterna att pendla är betydelsefullt liksom utbudet av högskoleplatser och priserna på bostäder. Den följande matrisen (tabell 11) är ett sätt att skapa en sammanfattande bild av sambandsrelationerna mellan nodstäderna utifrån de funktioner som behandlats i kartläggningen.

**Tabell 11 Funktionella samband mellan nodstäderna i östra Mellansverige. Sammantagen bedömning utifrån från genomgången ovan, inkl. Södertälje tätort.**

Nodstad	Fyller funktion för, gällande Bostäder-Arbete-Studier (versalt=starkare samband).									
	Stockholm	Uppsala	Södertälje	Gävle	Västerås	Eskilstuna	Örebro	Nyköping	Norrköping	Linköping
Stockholm	B-A-S	B-A-S	B-A-S	b-A-s	B-A-s	b-A-s	B-A-s	b-A-s	B-A-s	B-A-s
Uppsala	B-A-S	B-A-S		b-a-s	b-a-s		b			b
Södertälje	B-A		B-A-S			A		A		
Gävle	b-a-S	b-a-s		B-A-S						
Västerås	B-A-s	b-a-s			B-A-S	b-A-s	b-a			
Eskilstuna	B-A-s				b-A-s	B-A-S	a	a		
Örebro	B-A-s	b			b-a-s	b-a	B-A-S			b
Nyköping	b-a					a		B-A-S	a	
Norrköping	b-A							a	B-A-S	b-A-S
Linköping	B-A-s	b					b		b-A-S	B-A-S

Stockholm fyller en funktion för bostäder, arbete och studier för samtliga övriga nodstäder, vilka i varierande grad har motsvarande funktioner för Stockholm. Matrisen är ett sätt att sammanfatta de huvudsakliga sambandsförhållandena som råder mellan nodstäderna i östra Mellansverige. Här framgår exempelvis att Stockholm fyller en viktig funktion för Gävle framförallt avseende arbetsmarknad, medan Gävle har en funktion för Stockholm gällande studier. Mellan övriga städer är sambanden starkast mellan närliggande städer samt därutöver med universitetsstäder.

Samtidigt är bygg- och boendekostnaderna lägre om man rör sig bort från Stockholm, vilket skulle kunna underlätta bostadsförsörjningen. Som framgår av tabell 10 kostar en genomsnittlig lägenhet på 70 kvm motsvarande 15 årsinkomster (medianinkomst,

befolkningen 20+) i Stockholm. I övriga nodstäder motsvarar prisnivån endast 5-9 årsinkomster och motsvarande förhållande gäller även för småhus. Om detta kan kombineras med en utvecklad arbetspendling kan nodstäderna underlätta hanteringen av befolkningsökningen, avlasta en del av trängseln och bostadsbristen i regioncentrum samt ge möjlighet till en jämnare utveckling i regionen som helhet.

**Tabell 12 Bostadspriser kvartal 4 2019 för nodstäderna i östra Mellansverige samt medianinkomst år 2018. Källa: Mäklarstatistik resp. SCB**

Nodstad	Bostadsrätter	Småhus	Medianinkomst	Bostadspriser/medianinkomst	
	Kr/kvm	Medelpris, tkr	Bef 20+, tkr	Bostadsrätt (70 kvm)	Småhus
Stockholm	72 900	6900	334	15	21
Uppsala	37 500	4300	297	9	14
Södertälje	28 000	3900	276	7	14
Gävle	22 600	2800	289	5	10
Västerås	23 800	3550	295	6	12
Eskilstuna	22 650	2900	267	6	11
Örebro	25 950	3400	283	6	12
Nyköping	19 700	3150	290	5	11
Norrköping	25 300	3450	278	6	12
Linköping	30 750	3850	290	7	13

Det finns dock skäl att reflektera över en sådan utveckling. Vad innebär det om nodstäderna i östra Mellansverige liksom de regionala stadskärnorna blir mer funktionellt integrerade/specialiserade som boende- och/eller arbetsorter och kännetecknas av ett omfattande storregionalt utbyte av dag- och nattbefolkningen? Är det en önskvärd utveckling eller är det tvärtom så att det önskvärda är att de regionala stadskärnorna istället blir mer självständiga och fullvärdiga som boende- och arbetsorter? Ska utbytet maximeras eller optimeras?

Stockholm är den nodstad som, trots en omfattande arbetspendling till/från staden, har lägst pendlingsberoende och samtidigt både den starkaste bostads- och arbetsmarknaden. I den regionala utvecklingsplaneringen för Stockholms län, RUF5 2050, vill man stärka övriga regionala stadskärnor genom att bredda deras funktionalitet och göra dem mer kompletta i relation till den centrala regionkärnan.

I den storregionala planeringen, ÖMS 2050, förs liknande resonemang kopplat till utvecklingen i nodstäderna och så även i den gemensamma infrastrukturplaneringen inom ramen för Mälardalsrådets En Bättre Sitts. Målet är således inte att gå mot en ökad funktionell specialisering i respektive nodstad eller regional stadskärna utan tvärtom snarast att minska funktionsuppdelningen. Detta även i stadsutvecklingen inom nodstäderna och de regionala stadskärnorna, där det generellt eftersträvas en funktionellt integrerad blandstad präglad av en hög grad av urbanitet, företrädesvis i starka kollektivtrafiklägen som underlättar hållbar interaktion.

Samtidigt visar forskningen att pendling och regionförstoring skapar fler alternativ och ökar det materiella välståndet bland människor. De ger ökade möjligheter att kombinera val av boendemiljö med en bra karriär och hög lön, underlättar företagets rekrytering och skapar en större robusthet inför såväl kortare konjunktursvängningar som

mer långsiktig strukturomvandling. I de flesta kommuner inverkar pendling och regionförstoring positivt på kommunernas tillväxt, arbetskraftsförsörjning och lönenivåer

Å andra sidan innebär den ökade rörligheten att mer tid och pengar läggs på transporter och att skillnaden mellan grupperns livsvillkor tenderar att öka. Män drar som regel större nytta av pendlingens positiva effekter medan kvinnor ofta får ta ett större ansvar för barn och hushåll för att få livspusslet att gå ihop. Högutbildade har större ekonomiska möjligheter och incitament att pendla över längre avstånd än lågutbildade. Möjligheterna koncentreras också till de större städerna medan mindre tätorter och landsbygder med sämre tillgänglighet riskerar att halka efter. Därtill innebär transporterna en ökad belastning på miljön och, med dagens transportsystem och färdmedelsandelar, stora utsläpp av klimatgaser. Digitalisering och distansarbete har samtidigt förutsättningar att möjliggöra regionförstoring utan dessa oönskade effekter.

Detta är möjligheter och utmaningar som behöver beaktas i det fortsatta arbetet att integrera bostads-, utbildnings- och arbetsmarknaderna i östra Mellansverige. Möjligheterna att dra nytta av varandras resurser och styrkeområden behöver öka men också spridas till fler invånare och områden. Det kan dock inte bara handla om en ökad rörlighet utan även om en utvecklad komplementaritet. Att låta mångfalden ligga till grund för ett större och bredare erbjudande både till de egna invånarna och till omvärlden, men också i utvecklandet av en gemensam berättelse och marknadsföring.

Ambitionen att vara fullvärdiga boende- och arbetsorter innebär samtidigt att fokus behöver ligga lika mycket inåt som utåt i den fortsatta utvecklingen av stadsstrukturen i östra Mellansverige. Det ökar möjligheterna att hantera tillväxten, men lägger också grunden för en sund konkurrens mellan nodstäderna.

I detta finns ett antal styrkor, svagheter, hot och möjligheter för ökad funktionalitet. Dessa har identifierats både utgående från genomgången ovan och tillsammans med representanter för berörda nodstäder och stadskärnor i två workshops. Denna del avslutas här med en samlad SWOT för helheten och frågor att arbeta vidare med i det storregionala samarbetet. I nästa del följer sedan en fördjupad belysning av respektive nodstad och regional stadskärna med storregional funktion.

## SWOT FÖR ETT INTEGRERAT ÖSTRA MELLANSVERIGE

### Styrkor

**Stockholm som motor.** Leder tillväxten och är drivande i utvecklingen. Innovativt och känt för att tidigt ta till sig nya trender som sedan kan spridas i regionen. Port mot världen.

**Stadsstrukturen,** där nodstäderna utvecklas som viktiga tillväxtmotorer och centrum för sina respektive omland men också i relation till varandra

**Mångfald.** Stor variation i livsmiljöer, arbets-/näringsliv, kultur och natur etc. Varje stad och dess omland har sina egna uttryck.

**Kunskapsregion.** I stort sett alla nodstäder har högre utbildning. Flera universitet står sig internationellt. Specialister kan verka i ett större sammanhang.

**Goda kommunikationer.** Bra infrastruktur och storregional kollektivtrafik med gemensamt biljettsystem. Dock sämre på tvären än in mot Stockholm. Därtill kapacitetsbrister.

**Gemensam styrka.** Stor, robust och dynamisk tillsammans - så även i ett internationellt perspektiv. Många valmöjligheter och flera internationellt konkurrenskraftiga styrkeområden.

**Gemensam historia.** Sammanhållet område sedan kung Magnus Erikssons tid, då den första kända eriksgatan genomfördes.

**Etablerade plattformar** för storregional samverkan, framför allt genom ÖMS och Mälardalsrådet.

### Svagheter

**Stockholm som hämsko.** Alla vägar leder till och via Stockholm. Huvudstadens dominans försvårar en mer polycentrisk utveckling.

**Perifer storstadsregion,** därtill ganska liten, internationellt sett.

**Stora avstånd** inom regionen försvårar regionförtätning och regionintegration. Många viktiga målpunkter ligger därtill långt från stationerna, t ex universiteten,

**Otillräcklig koppling** mellan lokala, regionala och storregionala trafiksystem. Försvårar pendling med kollektivtrafik.

**Höga priser** i centrala lägen tvingar många boende och verksamheter till platser längre ut från regioncentrum, vilket ger längre transporter/restider och social segregering

**Administrativa gränser** begränsar och försvårar utbyte/samverkan samt ger sämre kännedom om varandra.

## Möjligheter

**Stationsnära utveckling och mötesplatser.** Fortsätt bygga en tät, hållbar, integrerad och inkluderande storregional stadsstruktur med kollektivtrafiken som grund.

**Fler tillgängliga alternativ** inom utbildning och på arbetsmarknaden. Dra större nytta av varandras resurser och styrkeområden, t ex genom ökad institutionell samverkan

**Samnyttjande av kompetenser.** Gemensamma analyser och kunskapsunderlag, exempelvis vid planering för teknisk försörjning och anläggningar av storregional betydelse.

**Bättre fungerande bostadsmarknad.** Ökad funktionell gränsöverskridande samverkan kring bostadsförsörjning.

**Sammankoppling av trafiksystem** på lokal, regional, storregional och nationell nivå. Se till hela resan/transporten och stärk det befintliga systemet.

**Stärkta delregionala samarbeten och samband.** Ta gemensamt ansvar för utvecklingen i olika delområden och stråk (såsom Mälarstäderna och Linköping-Norrköping) och utveckla delregional samverkan inom gemensamma frågor/utmaningar

**Gemensam röst** nationellt och internationellt vid infrastrukturplanering (En Bättre Sits, EBS), kompetensförsörjning (En Bättre Matchning, EBM), strukturfondsarbete (ÖMS), marknadsföring och etableringar (SBA).

**Digitalisera mera.** Utveckla flexibla arbets- och samverkansformer som överbygger avstånd och minskar resbehov. Samverka storregionalt kring olika tillämpningar, GIS mm

**Skapa en gemensam berättelse.** Tala till känslorna, för att befästa bilden av storregionen. Detta även som grund för marknadsföring/positionering av regionen och en utveckling av besöksnäringen.

## Hot

**Urban spread.** Ofta lättare att växa där det finns gott om mark och många vill bo rymligt. Minskar tätheten och försvårar storregional integration.

**Polariserad utveckling:** Småorterna och landsbygder med sämre storregional tillgänglighet riskerar att halka efter. Risk för ökad slitning mellan stad och (om)land.

**Undanträngning** av människor, verksamheter och funktioner i ”heta” områden. Social och rumslig skiktning med bristande tillgänglighet och jämlikhet som följd.

**Kärvare ekonomi** i kommunerna och regionerna. Otillräckliga resurser och svårt för de enskilda kommunerna att investera i det storregionala i vardagen

**Teknisk försörjning.** Brister inom kraftförsörjning, VA m m riskerar underminera tillväxten.

**Intern konkurrens** mellan nodstäder/regionala stadskärnor där vissa vinner och andra förlorar i vissa avseenden.

**Bristande hållbarhet** till följd av en ökad rörlighet. Ändrade färdmedelsandelar och fossilfria transporter en nödvändighet.

# Nodstadsprofiler - struktur, utveckling och storregional funktionalitet

## Storregionala nodstäder i östra Mellansverige

### Eskilstuna

Eskilstuna är en stad med starka industritraditioner som på senare år genomgått stora förändringar. På 1700 talet blev Eskilstuna en av landets ledande metallindustrierter och än idag är den tillverkande industrin viktig för näringslivet. Svealandsbanan och högskolan har bidragit stort till stadens utveckling. Tjänstesektorn växer och med en kombiterminal och logistikpark som expanderar har Eskilstuna ett gynnsamt logistikläge. Det centrala läget i Mälarregronen, uppgradering av högskola till universitet och en fin stadskärna intill Eskilstunaån är tillgångar som stärker stadens boendeattraktivitet. Eskilstunas viktigaste relationer är med Stockholm och Västerås, men även Nyköping, Örebro och Södertälje finns med i bilden.

### Boende och stadsutveckling

#### **Befolkningsminskning under 90-talet följs av tillväxt under 2000-talet**

Eskilstuna hade mellan 1990-2000 en befolkningsminskning på tre procent. Sedan 2000 har utvecklingen varit mer positiv. Vändningen föregås av en serie strukturella förändringar i regionen. Högskolan flyttar in i nytt campus i början av 90-talet. Kommunikationerna förstärks med invigningen av Svealandsbanan 1997 och motorvägen mot Stockholm är klar i alla delar 1999, utom förbifarten vid Strängnäs som blir klar 2004. Under hela perioden 1990-2018 har befolkningen ökat med 17 procent, vilket är något högre än länet (15 procent) men betydligt lägre än ÖMS (28 procent). Utvecklingen har framför allt varit stark åren 2005-2018. Då ökade befolkningen i tätorten med 16 procent. Detta är högre än länet (13 procent) och nästan på samma nivåer som ÖMS (18 procent).

#### **Stadsförtätning och storregional integrering**

För att klara framtida befolkningsutveckling tar översiktsplanen höjd för 500-600 nya invånare per år eller 120 000 invånare år 2030, motsvarande 300-400 nya bostäder årligen. Inriktningen för stadsutvecklingen är förtätning av centrala delar och att växa längs med prioriterade stråk med kollektivtrafik. Ett av de större stadsutvecklingsprojekten i Eskilstuna är Munktellstaden som ligger på gångavstånd från stadskärnan och intill det nya badhuset, Munktellbadet, och Stiga Sports Arena. Där planeras för omkring 1000 nya bostäder, förskola samt vård- och omsorgsboende. Det blir en helt ny stadsdel med nio kvarter. Inflyttning påbörjades 2018. Även fler stadsläkningsprojekt pågår i Eskilstuna där inriktningen är att bygga samman stadens olika delar, bland annat genom kompletteringsbebyggelse av bostäder i miljonprogramsområdena. Utanför staden är det tre noder som är särskilt utpekade med potential att

PÅ VÄG MOT EN MER INTEGRERAD BOSTADS-, UTBILDNINGS- OCH ARBETSMARKNAD

utvecklas, Torshälla, Sundbyholm och Kvicksund. I Kvicksund planeras för närmare 2000 bostäder – en utveckling som kommer stärka det storregionala utbytet med grannstaden Västerås.

I översiktsplanen nämns behovet av samverkan för att stärka den funktionella regionen, liksom att kopplingen mellan ekonomisk utveckling och fysisk planering behöver utvecklas. Den ökade tillgängligheten mellan Eskilstuna och Stockholm, tillsammans med de väsentligt högre bostadskostnaderna i Stockholmsregionen, har ökat Eskilstunas attraktivitet som boendeort. I sin tur bidrar det till högre fastighetspriser och därmed också till ökade incitament för byggföretagen att öka produktionen av nya bostäder i staden. Det pågår även ett arbete att ta fram en gemensam utvecklingsplan för Mälärstäderna tillsammans med Västerås, Strängnäs och Enköping. Samarbetet inriktas bland annat på besöksnäring, bostäder och samhällsfastigheter, näringsliv och arbetsmarknad, infrastruktur och logistik samt klimat.

### Exempel på stadsbyggnadsprojekt i Eskilstuna

Projektnamn	Typ av bebyggelse	Avstånd station	Fas	Volymer
Norra Munktellstaden	Flerbostadshus, förskola och vård- och omsorgsboende	1000-2000 m	Byggnation	1000 bostäder
Västra Munktellstaden	Flerbostadshus, lokaler	1000-2000 m	Byggnation	400 bostäder
Skiftinge	Flerbostadshus med service i markplan	Över 2000 m	Planering	350 bostäder
Årby	Flerbostadshus, radhus och förskola	1000-2000 m	Planering	700 bostäder
Valsverket	Bostäder (lägenheter, stadsradhus), handel, kontor och skolor	500-1000 m	Planering	200 bostäder
Vulkanen	Flerbostadshus, lokaler och en förskola	500-1000 m	Byggnation	70 bostäder
Valören 1 och 2	Flerbostadshus och lokaler för centrumverksamhet	0-500 m	Planering	170 bostäder

### Vem bor här?

I jämförelse med de andra nodstäderna finns en överrepresentation av barn/ungdomar (0-19 år). Det är 24 procent av befolkningen som återfinns inom denna åldersgrupp, vilket kan jämföras med nodstäderna (22 procent) och ÖMS (24 procent). Eskilstuna har däremot en lägre andel unga vuxna (20-29 år) i jämförelse med genomsnittet för alla nodstäder. Andelen i medelåldern och senioråldern är på ungefär samma nivå som i de andra nodstäderna.

De som bor i Eskilstuna arbetar i högre grad inom tillverkning och utvinning i jämförelse med ÖMS som helhet. Det är något vanligare att de som bor i staden jobbar inom tillverkning och utvinning i jämförelse med de som pendlar in till arbete i staden. De som bor i Eskilstuna har en lägre utbildningsnivå jämfört med ÖMS och de andra nodstäderna. Det är 30 procent av männen och 39 procent av kvinnorna som har en eftergymnasial utbildningsnivå. Eskilstuna har lägst utbildningsnivå av samtliga nodstäder.

## Vem flyttar hit?

Läget i Mälardalen och närheten till Stockholm bidrar till Eskilstunas boendeattraktivitet. Staden attraherar olika målgrupper och har en positiv nettoinflyttning för de flesta åldersgrupper, men framför allt bland barnfamiljer. Flyttnettot är framförallt stort för åldersgruppen barn/ungdomar, ca 450 personer 2008 och drygt 350 personer år 2018. Flyttnettot är också positivt för åldersgruppen unga vuxna och personer i barnfamiljeåren. För personer i medelåldern har dock flyttnettot minskat den senaste tioårsperioden. Seniorerna är den enda åldersgrupp som haft ett ökande flyttnetto mellan 2008-2018.

Flyttlassen till Eskilstuna från övriga nodstäder kommer framför allt från Stockholm. Det var drygt 500 personer som flyttade till Eskilstuna från Stockholm och något färre som flyttade i motsatt riktning år 2018. Flyttningarna till Eskilstuna från Stockholm har ökat med 35 procent 2018 jämfört 2008. Ökningen indikerar att Eskilstuna har stärkt sin boendeattraktivitet gentemot Stockholm. Eskilstuna attraherar också inflyttare från de intilliggande städerna Örebro, Uppsala och framför allt Västerås. Det är dock fler som flyttar till Västerås från Eskilstuna än i motsatt riktning. Även fast flyttningarna till och från Västerås är många och har ökat så är antalet flyttningar ändå lägre än förväntat givet städernas storlek och närhet till varandra.<sup>22</sup>

## Arbete

### En industristad med många starka fordonsföretag

Eskilstuna är en stad med starka industritraditioner. Här finns flera företag inom tillverkning, främst kopplat till tung fordonsindustri (tex Volvo Construction Equipment AB) men också låstillverkaren Assa Abloy. Ett annat område som är under stark expansion är logistik. Eskilstunas geografiska läge i kombination med en väl utbyggd infrastruktur (väg, järnväg och flyg) samt en kombiterminal som expanderar gör Eskilstuna till ett attraktivt logistikläge för företag som H&M, Amazon, MECA med flera. Från Eskilstuna Logistikpark nås 3,8 miljoner människor inom 60 minuter. På senare tid har Coop aviserat en flytt av sin distributionscentral till Kjula logistikpark en mil utanför staden. En etablering som, trots långtgående automatisering, förväntas skapa hundratals nya jobb.

Likt flera andra nodstäder utmärker sig Eskilstuna med en hög andel sysselsatta inom ortstjänster av olika slag. Eskilstunas näringsmässiga specialisering återfinns inom branscher där tillväxten också varit hög de senaste tio åren. Exempelvis avfallshantering, kontorstjänster samt arbetsförmedling och bemanning. De största branscherna i termer av antal sysselsatta är dock utbildning, hälso- och sjukvård samt offentlig förvaltning.<sup>23</sup>

Två fokusområden finns utpekade som intressanta för näringslivet; Digitalisering och automation samt Organisk tillväxt. Industrin är viktig för Eskilstuna och för att vara konkurrenskraftiga på lång sikt behöver Eskilstunas industriföretag öka effektiviteten

---

<sup>22</sup> Gravitationskoefficienten har i de här rapporten använts för att analysera det förväntade utbytet för flyttningar mellan tätorterna. Enligt gravitationsmodellen bestäms utbytet mellan två länder eller städer av variablerna avstånd och storlek. Formeln som använts är: Flyttning - Befolkning/Avstånd<sup>2</sup>

<sup>23</sup> Volvos anläggning ligger utanför tätortsgränsen och inkluderas därför inte i denna statistik



och omsättningen per anställd och i flera fall moderniseras. Ett annat strategiskt område är tjänstesektorn. Eskilstuna har potential att erbjuda tjänster till storföretag i Mälardalen som vill sänka sina kostnader genom digitalisering och automatisering av tjänster (backoffice). Ytterligare ett fokusområde är vården. Mälardalens högskola i Eskilstuna har en av Sveriges största utbildningar för sjuksköterskor. I kombination med utbildningsprogram inom IT och ekonomi och satsningen på ett Centrum för Digitalisering och Automatisering ges goda förutsättningar för forskning inom effektivisering av vård.

### **Vem jobbar här?**

Allt fler jobbar i Eskilstuna. Mellan 2007–2017 ökade dagbefolkningen med 11 procent i staden, där 70 procent av kommunens dagbefolkning arbetar. Av länets totala dagbefolkning är det 27 procent som arbetar i Eskilstuna och 41 procent av de som arbetar i staden är inpendlare. Av de som pendlar in till Eskilstuna är det en något högre andel som arbetar inom fastighetsverksamhet samt offentlig förvaltning jämfört med de som bor i tätorten.

Pendlingsströmmarna från de andra nodstäderna kommer framför allt från Stockholm och Västerås. Det är dock betydligt fler som pendlar från Eskilstuna till Stockholm än tvärtom. Mellan Västerås och Eskilstuna är pendlingsströmmarna relativt symmetriska – omkring 600 personer arbetspendlar i vardera riktningen. Pendlingen har emellertid ökat mest i riktningen från Eskilstuna till Nyköping (+ 105 procent). Pendlingen är högre än förväntad till både Västerås och Nyköping när hänsyn tas till städernas storlek och närhet till varandra.<sup>24</sup>

### **Utbildning**

I Eskilstuna finns Mälardalens högskola. Högskolan har omkring 16 000 studenter fördelat på campus i Eskilstuna och Västerås. På högskolan finns ett stort utbud av utbildningar koncentrerat på fyra utbildningsområden: ekonomiutbildningar, hälso- och välfärdsutbildningar, lärarutbildningar samt teknikutbildningar. Forskningsområdet är framför allt inriktat på teknik samt välfärd och hälsa. På campus i Eskilstuna finns Sveriges största utbildningsprogram för sjuksköterskor. För närvarande uppförs ett nytt campus i stadskärnan i Eskilstuna. Syftet är att samla all verksamhet på ett och samma ställe. Nya campusbyggnaden beräknas stå klart våren 2020.

Av de studenter som bor i Eskilstuna är det endast ungefär 45 procent som även har sin studieort i kommunen, och ungefär 55 procent har sin studieort inom länet. Studiependling sker främst mellan Eskilstuna och Västerås. Det är omkring 600 studenter som pendlar från Västerås till Eskilstuna, och runt 400 studenter som pendlar från Eskilstuna till Västerås.

---

<sup>24</sup> Gravitationskoefficienten har i de här rapporten använts för att analysera det förväntade pendlingsutbytet mellan tätorterna. Enligt gravitationsmodellen bestäms utbytet mellan två länder eller städer av variablerna avstånd och storlek. Formeln som använts är:  $\text{Pendling} = \text{Dagbefolkning} / \text{Avstånd}^2$

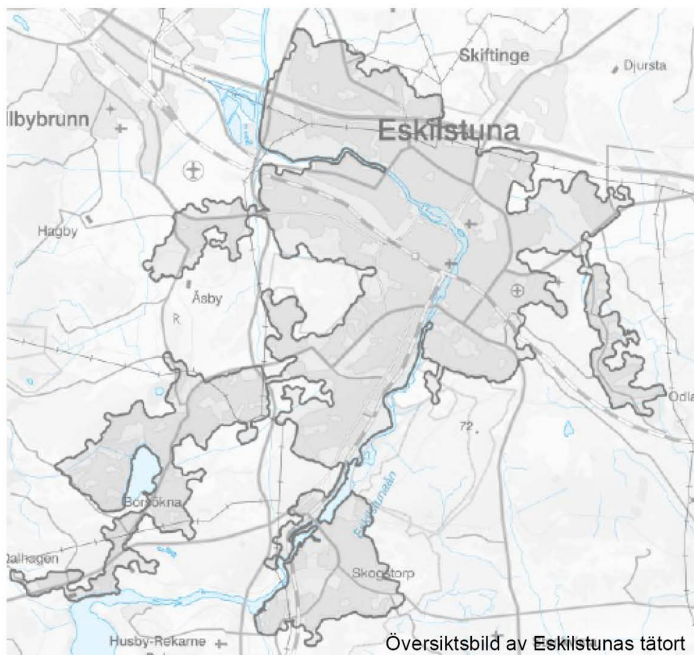
## **Hur stärka den storregionala funktionaliteten?**

Eskilstuna har genom sitt strategiska läge i Mälardalen goda möjligheter att utvecklas både som boende- och arbetsort i ett storregionalt perspektiv. Pågående stadsutveckling och de investeringar som gjorts i nytt campus är, tillsammans med en planerad utveckling av den storregionala kollektivtrafiken, viktiga möjliggörare. Uppgraderingen av högskolan till universitet kommer gynna denna utveckling ytterligare. Så har attraktiviteten i relation till Stockholm stärkts och Eskilstuna var 2018 den enda av nodstäderna som hade ett flyttningsöverskott gentemot huvudstaden.

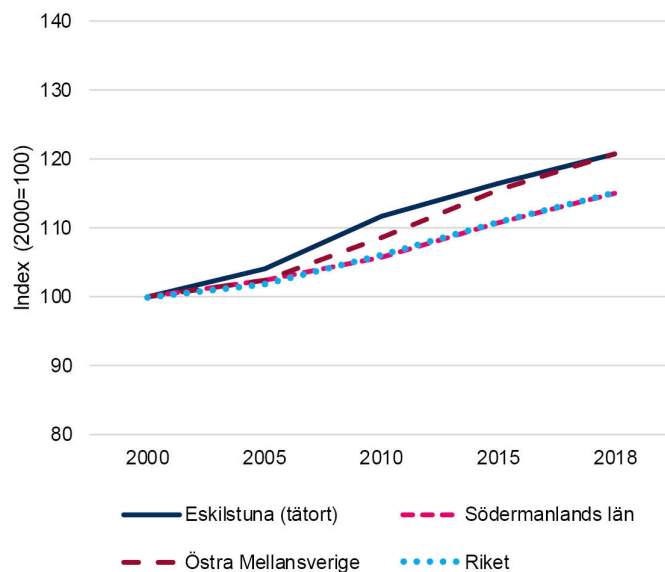
Samarbetet med Västerås kring högskolan samt därtill Strängnäs och Enköping kring en utvecklingsplan för Mälärstäderna är ett bra avstamp för ett mer storregionalt tänk i olika frågor, där även Södertälje bör ha en given plats. Kopplingen till Nyköping är också given, men hämmas av undermåliga förbindelser, särskilt med kollektivtrafik. Norrköping och Örebro är också viktiga, särskilt inom infrastruktur och logistik, och det finns skäl till en utvecklad samverkan även med dessa städer.

För utvecklingen av det egna näringslivet är det även viktigt att öka kunskapsnivån och få fler ben att stå på vid sidan av de dominerande industriföretagen och de mer lokalt inriktade ortstjänsterna. Den storregionala logistiknoden Eskilstuna har stor potential att utvecklas vidare, där även digitala tjänster och datacenter kan spela en allt viktigare roll. För detta krävs emellertid en mer robust och kapacitetsstark kraftförsörjning, vilket tar tid att få på plats. En viktig fråga som med fördel kan lyftas och drivas med stöd av det storregionala samarbetet, i likhet med andra infrastrukturfrågor.

# ESKILSTUNAS BOENDEPROFIL



## Befolkningsutveckling 2000-2018

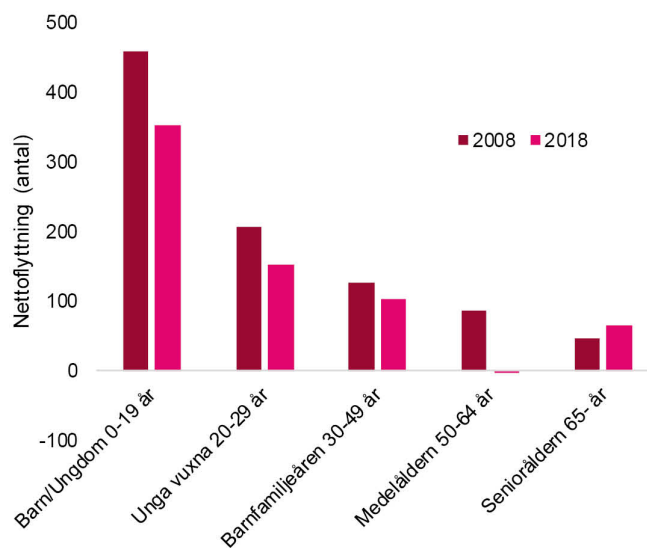


## Åldersstruktur år 2018 och förändring 2008-2018

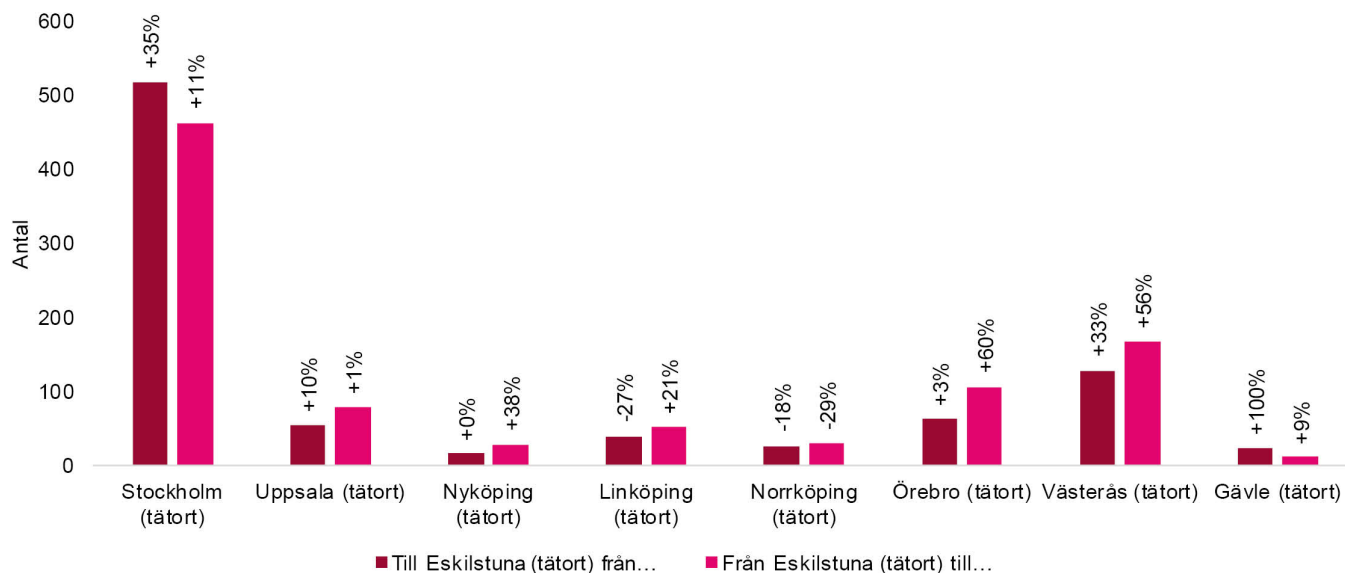
	Eskilstuna tätort		Nodstäderna		ÖMS	
	Andel	Förändring*	Andel	Förändring*	Andel	Förändring*
Barn/ungdom 0-19 år	24	-1%	22	+2%	24	-1%
Unga vuxna 20-29 år	15	0%	17	+2%	13	+6%
Barnfamiljeåren 30-49 år	25	-4%	25	-2%	27	-4%
Medelåldern 50-64 år	17	-5%	17	-7%	18	-6%
Senioråldern 65 år+	19	0%	19	+6%	18	+12%

\* Avser perioden 2008-2018

## Inrikes nettoinflyttning för Eskilstuna tätort



## In- och utflytt mellan nodstäderna i ÖMS (2018)



# ESKILSTUNAS NÄRINGS- OCH LIVSPROFIL

## Branscher med många sysselsatta (2017)

- Utbildning
- Hälso- och sjukvård
- Offentlig förvaltning och försvar
- Detaljhandel
- Vård och omsorg med boende

## Branscher med hög specialisering (2017)

- Tillverkning av metallvaror utom maskiner och apparater
- Avfallshantering och återvinning
- Kontorstjänster och andra företags-tjänster
- Arbetsförmedling, bemanning m.m.
- Hälso- och sjukvård

## Branscher med hög tillväxt (2007-2017)

- Kontorstjänster och andra företags-tjänster
- Avfallshantering och återvinning
- Fastighetservice samt skötsel och underhåll av grönytor
- Byggande av hus
- Arbetsförmedling, bemanning m.m.

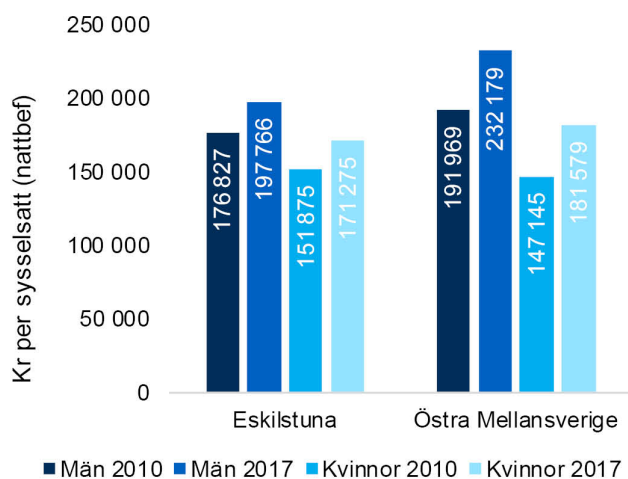
## Eskilstunas fokusområden

- Tillverkningsindustri
- Tjänstesektorn
- Vård

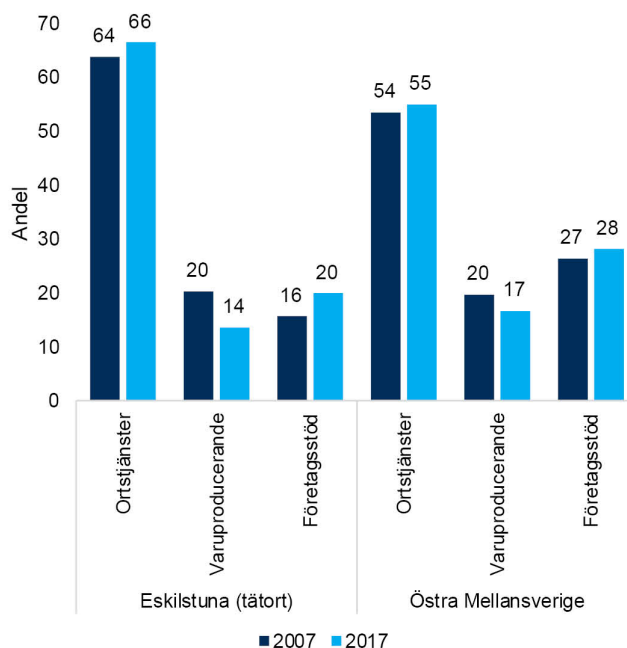
## Sysselsatt dagbefolkning inom olika branschgrupper (2017)

	Samhälls-funktioner	Hotell / restaurang	Kultur och fritid	KIBS
<b>Eskilstuna (täort) år 2017</b>	33,9	3,2	1,8	4,7
<b>...förändring 2007-2017</b>	+5%	+40%	-1%	+7%
<b>Nodstäderna år 2017</b>	31,2	3,8	1,8	9,2
<b>...förändring 2007-2017</b>	+2%	+31%	+10%	+10%
<b>ÖMS år 2017</b>	23,7	3,8	2,0	11,1
<b>...förändring 2007-2017</b>	0%	+21%	+5%	+17%

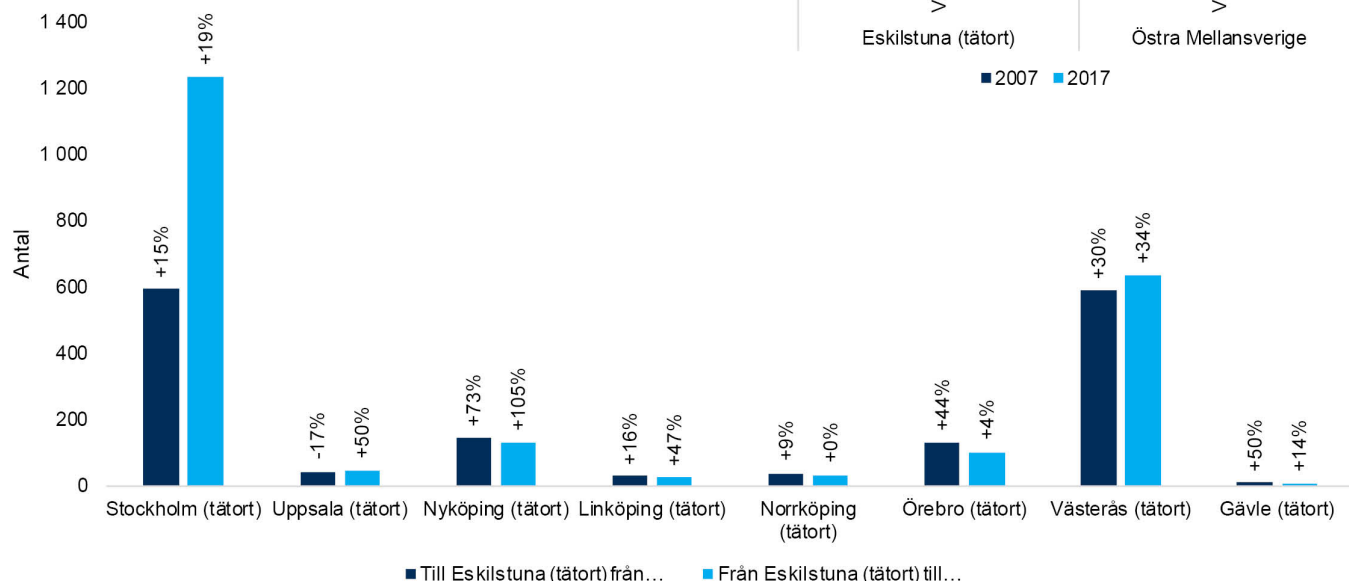
## Lönesumma för nattbefolkning år 2017 (kommun)



## Sysselsatt dagbefolkning inom branschsegment



## Pendling mellan nodstäderna i ÖMS (2017)



## Gävle

Gävle är en gammal handels- och industristad som på senare år genomgått betydande strukturomvandling. Intill staden finns fortfarande livskraftiga pappersbruk och ett par mil bort, i Sandviken, en omfattande stål- och verkstadsindustri. Näringslivet har samtidigt breddats med fler inslag av offentliga jobb och företagstjänster. En spännande nisch inom GIS/IT-relaterade tjänster har också vuxit fram, där Microsoft nu är på väg att etablera ett storskaligt datacenter både i Gävle och Sandviken. Infrastrukturen och det geografiska läget därtill har banat väg för en växande logistikverksamhet. Gävles viktigaste storregionala relationer är med Stockholm och Uppsala. Mellan dessa städer går både flyttlass och pendling.

### **Boende och stadsutveckling**

#### **Stärkt befolkningsutveckling under 2000-talet**

Gävle är en viktig tillväxtmotor i Gävleborgs län. Sedan 1990-talet har befolkningen i Gävle växt med 14 procent, vilket är lägre än ÖMS (28 procent) men betydligt högre än länet, som minskat med en procent under samma period. Från 2005 och framåt har befolkningsutvecklingen i staden varit mer i linje med riket och ÖMS. Även Gävleborg har haft befolkningstillväxt under denna period. Den sammantagna bilden är att Gävle är ett viktigt draglok i sin region, som återhämtat sig från slutet av 90-talet och under 2000-talet haft en stabil tillväxt.

#### **Förtätning från Stortorget och utåt**

Kommunens översiktsplan tar höjd för en befolkning om 120 000 invånare år 2030. En sådan befolkningsökning förutsätter ungefär 10 000 nya bostäder, varav 80 procent föreslås byggas i Gävle stad. I kommunen pågår just nu flera omfattande stadsutvecklingsprojekt. Många av dem är koncentrerade till de centrala delarna av staden. Ett exempel är utvecklingen av det centrala och vattennära området Gävle strand där de sista etapperna nu färdigställs. Gävle strand kommer inrymma omkring 1700 bostäder när området är färdigbyggt. Ett annat exempel är Godisfabriken i norra Brynäs där en ny stadsdel ska utvecklas efter att Cloetta har flyttat från området. Tanken är att området ska bli en tät och blandad stadsmiljö med både verksamheter och bostäder. Ett par byggnader i området bevaras och fylls med nytt innehåll.

Inriktningen för stadsutvecklingen i Gävle utgår från principen om 3-kilometerstaden, där Gävle ska förtätas från Stortorget och utåt. Förutsättningarna för en tät och sammanhållen stadsutveckling i Gävle är överlag goda. Av de nuvarande dryga 100 000 invånarna bor drygt 75 procent i tätorten. Om den angränsande tätorten Valbo inkluderas är andelen ännu högre. Utanför Gävle tätort är tre orter utpekade inom kommunens landsbygdsatsning: Hedesunda, Forsbacka och Hamrångebygden.

## Exempel på stadsbyggnadsprojekt i Gävle

Projektnamn	Typ av bebyggelse	Avstånd station	Fas	Volymer
Program Kungsbäck	Bostäder inkl studentbostäder och verksamhetslokaler	Över 2000 m	Byggnation	1100-1500 bostäder
Gavlehov	Bostäder, verksamheter, handel och skola.	1500-2000 m	Byggnation	1000-1300 bostäder
Godisfabriken	Bostäder, verksamheter	600-800 m	Byggstart	750 bostäder
Gävle strand	Bostäder, verksamhetslokaler	1000-1500 m	Planering	800-900 bostäder
Muréngatan	Bostäder, vårdboende, trygghetsboende, kontor	500-800 m	Byggnation	600 bostäder
Näringsen	Bostäder, handel, kontor, förskola, skola	500-1500 m	Planering	6000 bostäder
Skeppsbyggarer	Bostäder, handel, kontor.	600 m	Planering	200 bostäder
Södra hamnpiren	Bostäder	1200-1600 m	Planering	500-600 bostäder
Södra Hemlingby	Bostäder, gruppboende, äldreboende, förskola, skola	Över 2000 m	Byggnation	550 bostäder

### Vem bor här?

Gävles läge intill Stockholm-Uppsala-regionen och närheten till havet bidrar till stadens boendeattraktivitet. I jämförelse med ÖMS har Gävle tätort en större andel invånare i åldersgruppen unga vuxna. Detta är ett mönster som kännetecknar flertalet nodstäder i ÖMS – städerna drar till sig unga. Om Gävles befolkningsstruktur jämförs med de andra nodstäderna framkommer däremot ett annat mönster. Då utmärker sig Gävle främst med en hög andel i medelåldern (50-64 år).

De som bor i Gävle arbetar i högre grad inom offentlig förvaltning och energiförsörjning, i jämförelse med ÖMS som helhet. Därtill är det vanligare att de som bor i Gävle jobbar inom tillverkning i jämförelse med de som pendlar in till arbete i staden. Utbildningsnivån är något lägre i Gävle i jämförelse med övriga nodstäder. Det är 46 procent av kvinnorna och 35 procent av männen som har en eftergymnasial utbildningsnivå i åldrarna 25-74 år.

### Vem flyttar hit?

Gävle attraherar allt fler i den yngre generationen. Mellan 2008-2018 har flyttnettot i Gävle procentuellt ökat mest i åldersgruppen unga vuxna, dvs det är allt fler som flyttar in än ut från staden. Jämfört med de andra nodstäderna är flyttnettot även förhållandevis högt i åldrarna 30-64 år. Flyttlassen till Gävle från övriga nodstäder kommer framför allt från Uppsala och Stockholm. Däremot är flyttnettot negativt mot båda dessa städer, dvs det är fler som flyttar ut till Stockholm och Uppsala än in. Att det finns ett starkt utbyte mellan dessa städer är väntat. Uppsala och Stockholm är befolkningsmässigt stora städer som ligger relativt nära Gävle. Flyttströmmarna är dock jämförel-

sevis högre till Uppsala och lägre till Stockholm om man tar hänsyn till storlek och avstånd. Detta kan tolkas som att flyttströmmarna till och från Stockholm är lägre än vad de skulle kunna vara.

Stockholmarna är en potentiell inflyttargrupp till staden. Framför allt har kommunen blickarna mot tidigare Gävleborgsbor som vill flytta tillbaka till Gävle och få mer bostad för pengarna. Det finns en efterfrågan på havs- och sjönära boenden. Att planera för ny villabebyggelse är dock ett dilemma för staden då den övergripande inriktningen för stadsutvecklingen är förtätning. En annan målgrupp är personer som vill bo nära Arlanda. Många företagare har internationella kontakter och att vara nära en flygplats blir då viktigt. Med resonemanget att det restidsmässigt är närmare mellan Arlanda och Gävle än mellan Arlanda och Nacka finns det en förhoppning att fler ska se fördelarna med att vilja bosätta sig i Gävle. Mellan åren 2008–2018 ökade inflyttningen från Stockholm med totalt 13 procent, så strategin verkar ge resultat.

## **Arbete**

### **En industri- och hamnstad i omvandling**

Gävle har fortfarande en tydlig industriprägel, med många verksamheter inom tillverkning och logistik. Gävles läge och goda infrastruktur med vägar, järnväg och hamn, har varit en viktig förutsättning för att denna typ av verksamhet har etablerats och expanderat i kommunen. Stadens specialisering inom tillverkning är också ett historiskt arv. Gävle var exempelvis den första stad som fick stapelrätt, dvs rätten att importera och exportera varor, på 1600-talet. Gävle Hamn är också en viktig nisch för staden, och det finns både kapacitet och ytor att utveckla den ytterligare. Pågående miljardinvestering i kombiterminalen, som redan idag är en av Sveriges största, kommer att utöka kapaciteten för sjötransporter. I utkanten av staden planeras också ett nytt stort logistikområde. I takt med att hamnverksamhet läggs ner i centrala Stockholm förskjuts efterfrågan på hamn- och logistiktjänster till andra lägen i regionen, däribland Gävle.

En annan nisch finns inom papperstillverkning. Förpackningsföretaget Smurfit Kappa och BillerudKorsnäs är några av företagen bakom denna specialisering. Papperstillverkningen har minskat i antal sysselsatta i Gävle tätort de senaste tio åren, men jämfört med ÖMS som helhet har minskningen varit förhållandevis liten och omsättningsmässigt har verksamheterna fortsatt expandera. Något som gynnat andra delar av näringslivet.

### **Näringslivet breddas – offentliga jobb och IT/GIS-kluster**

De senaste åren har näringslivet i Gävle breddats. Det är framförallt arkitekt- och teknisk konsultverksamhet samt offentlig förvaltning som har haft en stark tillväxt. Den offentliga förvaltningen sysselsätter över 5 000 personer i Gävle tätort. De senaste åren har flera beslut om omlokalisering och nyetablering av statlig verksamhet varit fördel-aktiga för Gävle. Huvudkontoret för ESF-rådet har omlokaliserats till Gävle och en ny arbetsmiljömyndighet etablerades under 2019. I oktober 2018 stod det också klart att Gävle får ytterligare sysselsättningstillfällen till Kronofogdemyndigheten, som ett led i att utlokalisera delar av myndighetens verksamhet från Stockholm. Därtill har en nisch inom GIS/IT växt fram på senare tid. Denna specialisering finns i olika

branscher så dess storlek och betydelse fångas inte upp i branschstatistiken på ett bra sätt. Tongivande verksamheter inom denna specialisering är ESRI, Lantmäteriet och Geomatikk. GIS är också en del av utbildningsutbudet vid högskolan och klusterorganisationen Future Position X. Genom Microsofts etablering av storskaligt datacenter stärks nischen ytterligare.

### **Vem jobbar här?**

Det är 39 096 som förvärvsarbetar i Gävle tätort. Mellan 2007–2017 ökade dagbefolkningen med nio procent i tätorten. En stor andel, 80 procent, av kommunens dagbefolkning arbetar i staden. Av länets totala dagbefolkning är det 30 procent som arbetar i Gävle tätort. Staden är således en viktig arbetsnod, både ur ett kommunalt och regionalt perspektiv. Av de som arbetar i Gävle är det en betydande andel, 35 procent, som är inpendlare. En stor andel av inpendlarna arbetar inom kunskapsintensiva företagstjänster (KIBS) och offentlig förvaltning.

Pendlingsströmmar från andra nodstäder i östra Mellansverige kommer framför allt från Stockholm och Uppsala. Omkring 400 personer pendlar från Stockholm och ungefär lika många pendlar från Uppsala. Det är dock dubbelt så många som pendlar mot Stockholm än motsatt riktning. Trots ett ganska nära avstånd till Västerås är pendlingen mellan Gävle och Västerås blygsam. Det är ungefär 30 personer som pendlar i vardera riktningen. Till viss del beror detta på bristande kommunikationer – det går ingen kollektivtrafik i denna riktning. Å andra sidan har bilvägen mellan städerna bra kvalitet, och den pågående utbyggnaden till mötesfri väg kan komma att innebära en ökad arbetspendling till och från Västerås i framtiden.

### **Utbildning**

Högskolan i Gävle är belägen i det tidigare kasernområdet på Kungsbäck i Gävle. Högskolan har omkring 16 000 studenter och totalt 750 anställda varav 500 är lärare och forskare och 200 arbetar inom administration. På högskolan finns ett 50-tal utbildningsprogram inom humaniora, religionsvetenskap, samhällsvetenskap, vårdvetenskap, pedagogik, sociologi, naturvetenskap och teknik. Högskolan har också ett stort antal kurser och utbildningar på distans, varav några kurser är helt webbaserade. Sedan 2018 har högskolan rätt att utfärda civilingenjörsexamen och från och under 2020 startas ett nytt civilingenjörsprogram inom lantmäteriteknik.

Forskningen vid Högskolan i Gävle är indelad i fyra strategiska forskningsområden; *Hållbar Stadsutveckling* - som knyter an till stadens övergripande nisch inom Geografiska informationssystem (GIS) med bl a Lantmäteriet och Esri - *Hälsofrämjande arbete*, *Innovativt lärande* samt *Intelligent Industri*, i nära samverkan med många av regionens företag.

Högskolan attraherar många studenter från Stockholm och Uppsala. Detta kan bero på den bostadsgaranti som finns för nya studenter vid Högskolan i Gävle. Ungefär 40 procent av de nya studenterna höstterminen 2018 kom från länet och 60 procent kom från andra delar av landet, främst Stockholms- och Uppsalaregionen. Det är cirka 500 studenter som pendlar från Stockholm till Gävle och 400 studenter som pendlar från Uppsala till Gävle. Från Stockholm har studiependlingen ökat kraftigt (161 procent)



mellan 2008-2017. Även från Uppsala har pendlingen ökat kraftigt (77 procent) under samma period. Det är betydligt färre studenter som pendlar i andra riktningen, dvs från Gävle mot Stockholm eller Uppsala. Gentemot de övriga nodstäderna är studiependlingen mycket blygsam.

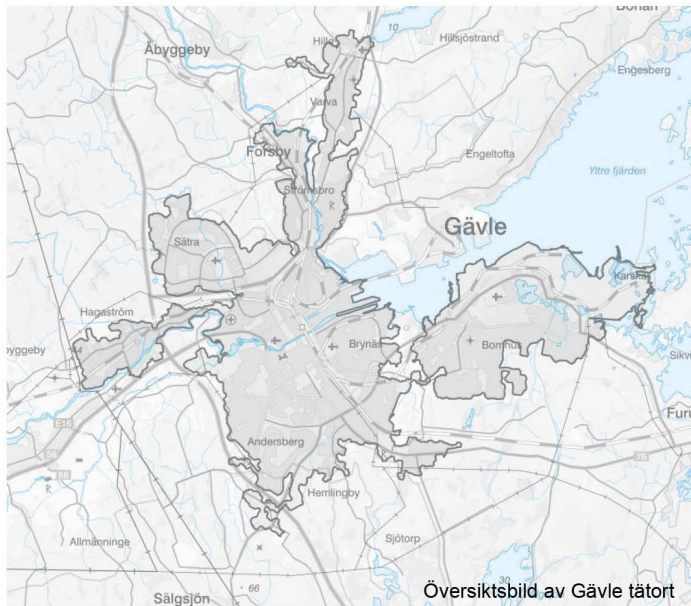
### **Hur stärka den storregionala funktionaliteten?**

Läget i utkanten av östra Mellansverige är en utmaning för Gävle och kopplingar till stadsstrukturen i ÖMS är svaga annat än till än till Uppsala, Arlanda-Märsta och Stockholm. Dessa bör fortsatt vara i fokus för Gävle. En planerad utbyggnad av Ostkustbanan behövs både för att öka kapaciteten och för att korta restiderna. Det stärker staden som pendlings- och etableringsort i ett storregionalt perspektiv samt den befintliga funktionen som storregional godsod. För det sistnämnda har även investeringarna i Gävle Hamn och det planerade logistikområdet i stadens utkanter stor betydelse.

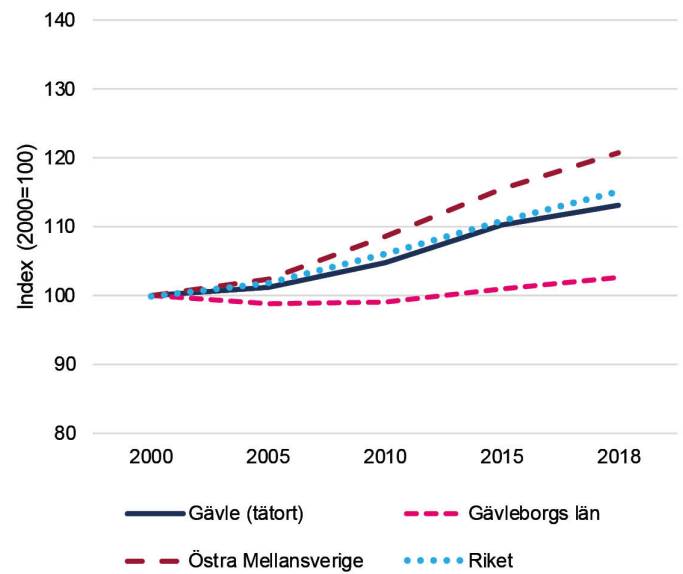
Högskolan med flera intressanta nischer är viktig både för att locka fler till Gävle och för utveckling av stadens näringsliv. Etableringen av Microsoft stärker stadens specialisering inom GIS/IT och sätter både staden och regionen på kartan. Fler verksamheter inom samma eller angränsande segment kan följa efter och kopplingar finns till likartad verksamhet i bl a Västerås och Eskilstuna. God tillgång till el och överföringskapacitet är en viktig lokaliseringsfaktor och Gävle är den nodstad i ÖMS som har de bästa förutsättningarna i detta avseende. Något som bör tas tillvara i den storregionala profileringen och marknadsföringen.

Det är angeläget för Gävle att locka fler specialister till staden. Detta både genom att erbjuda attraktiva boendemiljöer och ett mer dynamiskt näringsliv. Svårigheter att konkurrera om den kvalificerade arbetskraften gör att staden förlorar både i utvecklings- och skattekraft om de kvalificerade jobben inom huvudkontor och expertfunktioner flyttas till eller sköts av inpendlad arbetskraft från andra nodstäder, såsom Uppsala och Stockholm. Samtidigt är det bra att kompetensförsörjningen kan lösas genom inpendling, i de fall lokala resurser inte räcker till.

# GÄVLES BOENDEPROFIL



## Befolkningsutveckling 2000-2018

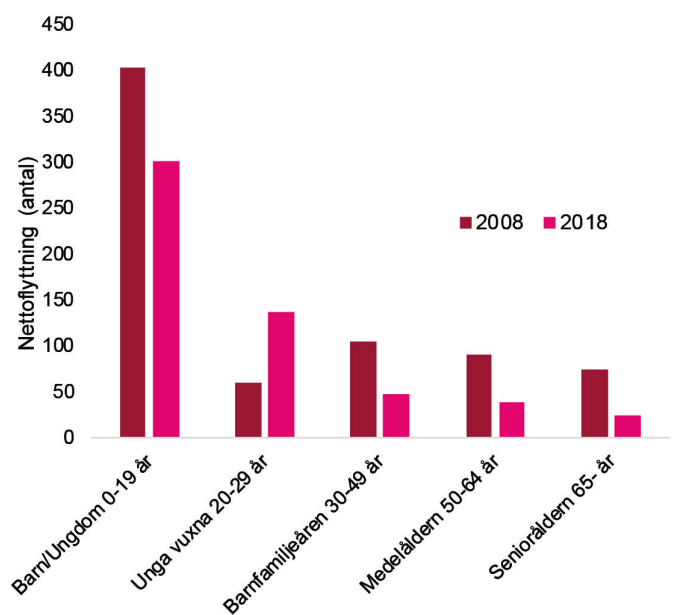


## Aldersstruktur år 2018 och förändring 2008-2018

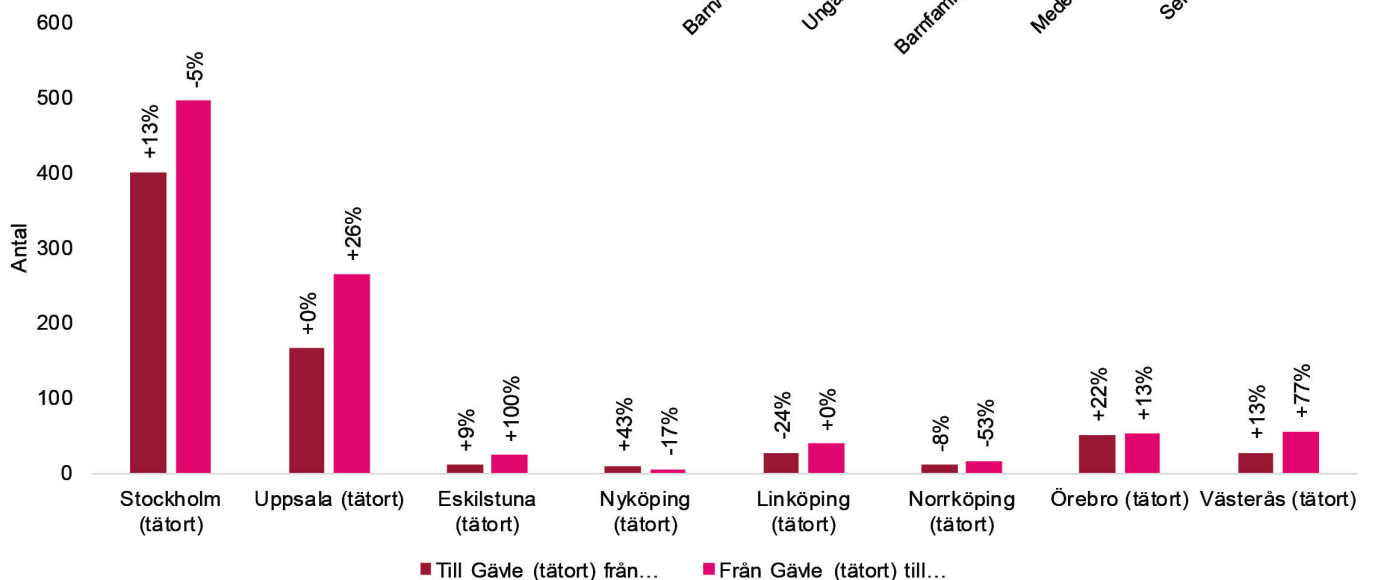
	Gävle tätort		Nodstäderna		ÖMS	
	Andel	Förändring*	Andel	Förändring*	Andel	Förändring*
Barn/ungdom 0-19 år	23	-1%	22	+2%	24	-1%
Unga Vuxna 20-29 år	15	+2%	17	+2%	13	+6
Barnfamiljeåren 30-49 år	25	-6%	25	-2%	27	-4%
Medelåldern 50-64 år	18	-5%	17	-7%	18	-6%
Senioråldern 65 år+	20	+9%	19	+6%	18	+12%

\* Avser perioden 2008-2018

## Inrikes nettoinflyttning för Gävle tätort



## In- och utflytt mellan nodstäderna i ÖMS (2018)



# GÄVLES NÄRINGS- OCH LIVSPROFIL

## Branscher med många sysselsatta (2017)

- Offentlig förvaltning och försvar; obligatorisk socialförsäkring
- Utbildning
- Hälso- och sjukvård
- Specialiserad bygg- och anläggningsverksamhet
- Detaljhandel utom med motorfordon

## Branscher med hög specialisering (2017)

- Pappers- och pappersvarutillverkning
- Offentlig förvaltning och försvar; obligatorisk socialförsäkring
- Anläggningsarbeten
- Kontorstjänster och andra företags-tjänster
- Hälso- och sjukvård

## Branscher med hög tillväxt (2007-2017)

- Skogsbruk
- Uthyrning och leasing
- Arkitekt- och teknisk konsultverksamhet; teknisk provning och analys
- Tillverkning av övriga maskiner
- Öppna sociala insatser

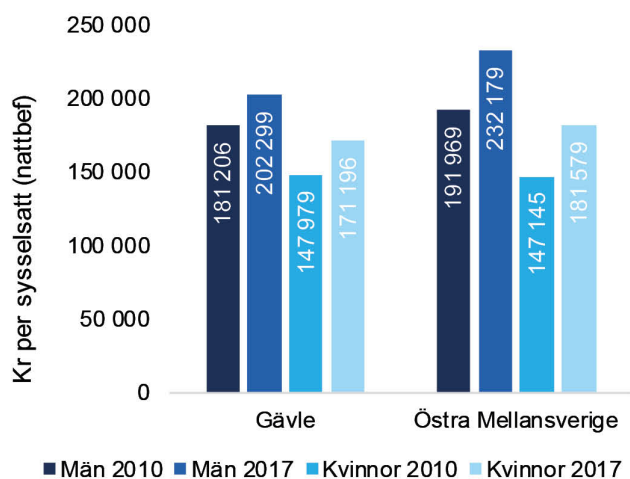
## Gävles fokusområden

- Materialteknologi och hållbar produktion
- Bioekonomi
- Smarta hållbara städer och samhällen
- Hållbart och inkluderande arbetsliv
- Digitala tjänster och processer

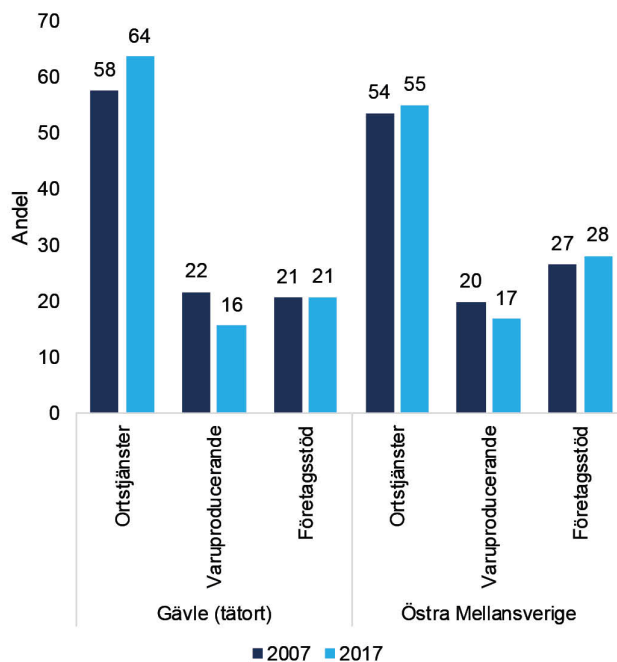
## Sysselsatt dagbefolkning inom olika branschgrupper (2017)

	Samhälls-funktioner	Hotell / restaurang	Kultur och fritid	KIBS
<b>Gävle (täort) år 2017</b>	33,4	4,6	1,8	7,4
...förändring 2007-2017	+14%	+29%	+8%	+23%
<b>Nodstäderna år 2017</b>	31,2	3,8	1,8	9,2
...förändring 2007-2017	+2%	+31%	+10%	+10%
<b>ÖMS år 2017</b>	23,7	3,8	2,0	11,1
...förändring 2007-2017	0%	+21%	+5%	+17%

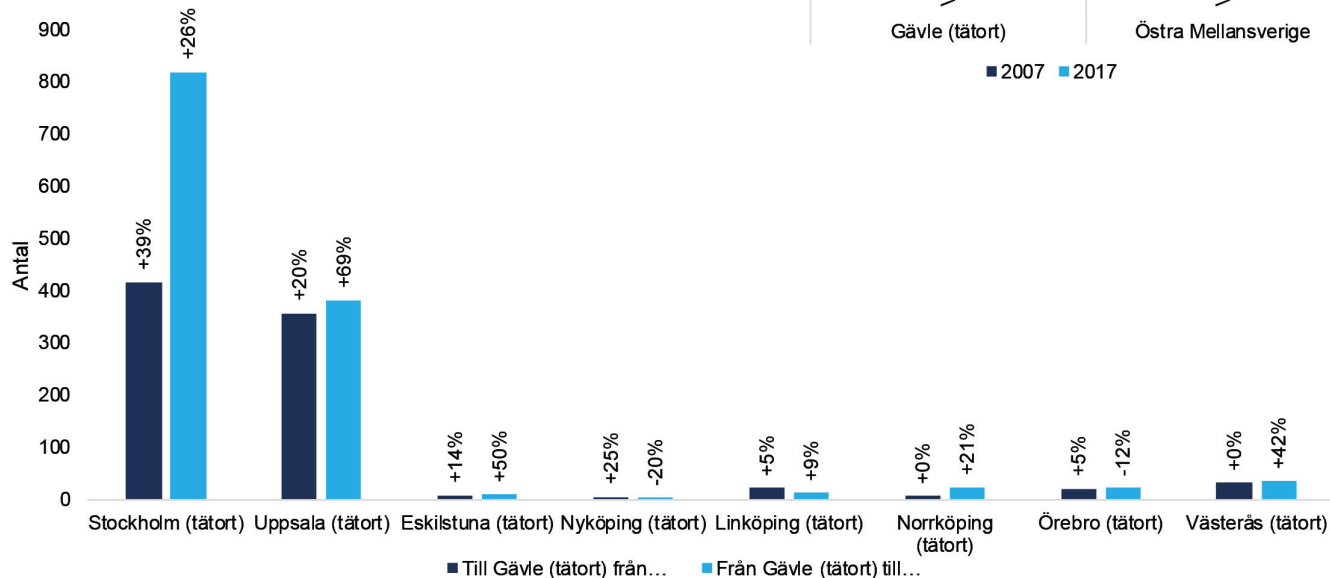
## Lönesumma för nattbefolkning år 2017 (kommun)



## Sysselsatt dagbefolkning inom branschsegment



## Pendling mellan nodstäderna i ÖMS (2017)



## Linköping

Residensstaden Linköping med sin långa tradition som flyghuvudstad är en tekniskt innovativ universitetsstad och ett starkt tillväxtnav i Östergötland. Staden är präglad av en hög utbildningsnivå och en hög andel jobb som kräver eftergymnasial utbildning. Linköping integreras allt mer med övriga ÖMS och framväxten av högkvalificerade jobb lockar arbetskraft, men också inflyttare, från framför allt Norrköping och Stockholm. Ostlänken, ett nytt resecentrum och ett gemensamt planeringsarbete med Norrköping ger förutsättningar för en än starkare och tydligare roll i såväl det regionala som det storregionala sammanhanget

### **Boende och stadsutveckling**

#### **Östergötlands främsta tillväxtmotor**

Linköping är sedan länge ett starkt befolkningscentrum i Östergötland och har successivt ökat sin andel av länets befolkning. Staden har ökat sin befolkning med 35 procent sedan år 1990, att jämföra med 15 procent för länet som helhet. Linköping har sedan 90-talet även haft en starkare befolkningstillväxt än ÖMS. Sedan 2005 har dock utvecklingen inte varit lika stark. Mellan 2005–2018 ökade tätortens befolkning med 14 procent vilket kan jämföras med ÖMS (18 procent) och riket (13 procent).

#### **En tätare och mer sammanhängande stad**

Kommunen planerar för en befolkningsökning i staden från 100 000 till 120 000 invånare mellan åren 2010–2030, med beredskap för 140 000 invånare. År 2018 hade staden redan ökat till drygt 111 000 invånare. Tillväxten ställer krav på samhällsplanering och utbyggnad. Byggandet av Ostlänken och ett nytt resecentrum på östra sidan av Stångån är en drivande faktor bakom utvecklingen. Linköpings stadskärna planeras växa kring det nya resecentrumet och bli dubbelt så stor. En tätare och mer sammanhängande stad ska uppnås – bland annat genom att barriärer byggs bort – med balans mellan gammalt och nytt och boende för alla. Kommunen prioriterar förtätning och utbyggnad inom eller i direkt anslutning till staden längs nya kollektivtrafikstråk. Idag bor 69 procent av kommunens invånare i tätorten, en något lägre andel än i flertalet av övriga nodstäder i ÖMS.

Exempel på stadsutvecklingsprojekt i centrala Linköping är Övre Vasastan som kommer bli en ny del av innerstaden. En successiv utveckling medför att området under kommande två decennier bebyggs med drygt 2 300 lägenheter och ett stort antal arbetsplatser. Ett annat omfattande stadsutvecklingsprojekt i Linköping är Vallastaden som invigde Sveriges största bo- och samhällsexpo 2017. Vallastaden ligger väster om innerstaden och kommer fortsätta byggas ut med fler bostäder de kommande åren.

Samspelet med Norrköping betonas och regionen beskrivs som ett polycentriskt ortssystem, där orternas komplementära profiler ska stärkas med en mer integrerad arbetsmarknad och ökad specialisering i näringsliv och offentliga verksamheter. Utvecklingen i Linköping är däremot inte så inriktad på funktionell förändring som i

Norrköping, utan bygger vidare på befintliga kvalitéer och resurser. Linköping står jämförelsevis stark och har inte samma behov av strukturomvandling.

Kommunen har en gemensam översiktsplan tillsammans med Norrköping med målsättning om att de bägge städerna ska utgöra centrum i en region med en halv miljon invånare år 2030. Planen genomsyras av att bebyggelseutvecklingen ska gå hand i hand med transportsystemets utbyggnad där nya spår möjliggör tätare pendeltågstrafik samtidigt som Ostlänken och Götalandsbanan samt flygplatser och en utbyggd hamn i Norrköping förbättrar kommunikationerna med omvärlden.

### Exempel på stadsbyggnadsprojekt i Linköping

Projektnamn	Typ av bebyggelse	Avstånd station	Fas	Volymer
Stadsbyggnadsprojekt Ostlänken	Resecentrum, bostäder, butiker, restauranger och företag	0-500 m (framtidiga) 500-1000 m (nuvarande)	Planering	Ej angivet
Folkungavallen	bostäder, simhall, skola, parkeringshus	1000-2000 m (nuvarande och framtida)	Planering	600 bostäder
Berga	Flerbostadshus och småhus, skola och förskola	Över 2000 m (nuvarande och framtida)	Byggstart	500 bostäder
Vallastaden	I huvudsak bostadsrätter och hyresrätter. Verksamhetslokaler, förskola, skola och omsorgsboende	Över 2000 m (nuvarande och framtida)	Byggnation	1000 bostäder
Djurgården	Bostäder, äldreboenden, skolor, förskolor, idrottsplatser samt utökad handel och kontor	Över 2000 m (nuvarande och framtida)	Planering	2500 bostäder
Ebbepark	Bostäder och verksamhetslokaler	1000-2000 m (nuvarande), över 2000 m (framtidiga)	Byggnation	600 bostäder
Flamman	Studentbostäder	1000-2000 m (nuvarande), över 2000 m (framtidiga)	Planering	200 bostäder
Skäggetorp	Radhus, flerbostadshus	Över 2000 m (nuvarande och framtida)	Planering	200 bostäder
Konsuln - Brandstationen	Bostadsrätter, handel	0-500 m (nuvarande och framtida)	Byggnation	200 bostäder
Övre Vasastaden	Bostäder, arbetsplatser	500-1000 m (nuvarande), 1000-2000 m (framtidiga)	Byggnation	2300 bostäder
Djurgårdsgatan - Stolplyckan	Bostäder, handel	1000-2000 m (nuvarande och framtida)	Planering	150 bostäder

## **Vem bor här?**

Staden är, med en medelålder på 39 år, en ung stad, där universitet och det starka näringslivet bidrar till dess attraktivitet. I likhet med många universitetsstäder bor en hög andel unga vuxna i åldrarna 20-29 år i Linköping. Andelen av befolkningen i barnfamiljeåren 30-49 år ligger på samma nivå som för övriga nodstäder. Däremot är andelen 50 år och uppåt lägre. En tydlig skillnad är också att seniorerna inte ökar i samma takt i Linköping som i de andra nodstäderna.

De som bor i Linköping arbetar i högre grad inom tillverkningsindustrin i jämförelse med ÖMS som helhet. Huvuddelen av dessa arbetstillfällen finns inom SAAB. Här väntas inte den avmattning som förutspås inom andra sektorer av verkstadsindustrin. De som bor i Linköping arbetar i huvudsak också i Linköping – men 28 procent av invånarna pendlar ut från tätorten. Linköping är en högutbildad stad, 51 procent av männen och 54 procent av kvinnorna i staden har en eftergymnasial utbildning.

## **Vem flyttar hit?**

Linköping attraherar allt fler i den yngre generationen. Mellan 2008-2018 har Linköpings flyttnetto ökat mest för gruppen unga vuxna, inom vilken fler flyttar in till än ut från staden. Även bland barn och ungdomar flyttar betydligt fler in till staden än ut från den. Många flyttar dock ut från Linköping i barnfamiljeåren, trenden är dessutom att denna grupp blir allt större. Flyttlassen gentemot nodstäderna i ÖMS går framförallt till och från Stockholm och Norrköping. Flyttströmmarna går i båda riktningar och ökar, ett tecken på att Linköping integreras alltmer i östra Mellansverige. Allt fler flyttar också till Linköping från övriga nodstäder, särskilt från Västerås och Uppsala.

Inflyttningen till Linköping ökar, men i relation till Stockholm är utflyttarna fortfarande betydligt fler än inflyttarna. Att det finns ett starkt utbyte mellan dessa städer är inte märkligt, givet Stockholms roll som huvudstad och dominans i storregionen. Utbytet är dock större än förväntat med Stockholm och lägre än förväntat med Norrköping, med hänsyn tagen till tätorternas storlek och närhet till varandra.

Stockholmarna är en stor potentiell inflyttargrupp till staden och den grupp som ökar mest, både procentuellt och i antal inflyttare. Barnfamiljer och blivande barnfamiljer är en viktig målgrupp. Efterfrågan på mer bostad för pengarna, det starka näringslivet och den relativa närheten till Stockholm för de som inte behöver arbetspendla dagligen gör Linköping attraktivt. Här är tillgången till villor och radhus till överkomliga priser längs kollektivtrafikstråken centralt.

## **Arbete**

### **Kunskapsstad med teknikkunnande i starkt logistkläge**

Linköping är en expanderande kunskapsstad med tyngdpunkt inom tech och fordons-tillverkning. Läget och den goda infrastrukturen är viktiga förutsättningar för den kunskapsbaserade tillväxten, där E4:an, södra stambanan och tillgången till cityflygplats med förbindelse till Amsterdam gör det enkelt att transportera både varor och människor. Stora godsflöden i både norr- och södergående riktning gör dessutom Linköping till ett av Sveriges bästa logistiklägen.

Utveckling och tillverkning av flygplan, undervattensfarkoster och militärmateriel är sedan länge en viktig näring för staden. Få större svenska städer är så tätt förknippade med en arbetsgivare som Linköping, där SAAB-gruppen sedan starten 1937 tillverkat flygplan. Idag är verksamheten bredare än så och sysselsätter 6 000 personer. Även andra teknikföretag är starka i staden. Närvaron av ett av landets främsta lärosäten med starkt tekniska kunnande och en bredd av ingenjörsutbildningar ger förutsättningar för innovation, affärsutveckling och företagande. Inte minst sker detta på Science Park Mjärdevi, ett av landets första science parks där 350 techföretag är lokaliserade med totalt 6 500 anställda. Stadens läge på den bördiga Östgötaslätten har också skapat förutsättningar för en nisch inom livsmedelsframställning, med aktörer som Cloetta, Scan och Arla.

### **Varuproduktionen och IT-sektorn växer**

I jämförelse med övriga nodstäder har Linköping en stark varuproducerande sektor, som därtill ökar i betydelse. I detta har staden tydliga likheter med Västerås. Samtidigt minskar sysselsättningsandelen i de lokalmarknadsorienterade ortstjänsterna. Medan samhällsfunktionerna och särskilt den offentligt finansierade välfärden generellt ökat i betydelse i ÖMS har deras andel i Linköping tvärtom minskat något 2007-2017.

IT-sektorn är därtill en av de snabbast växande branscherna i Linköping och är idag en av de branscher som sysselsätter flest i staden, med Ericsson som dominerande aktör. SAAB var ett viktigt nav och en förutsättning för branschen i dess linda, men idag växer många företag fram ur utvecklingsmiljöerna på universitetet och Mjärdevi. Även medinteknik är ett viktigt framtidsområde. Allt fler sysselsätts i högproduktiva branscher som vänder sig till en extern och ofta internationell marknad. Utvecklingen skapar fler kvalificerade jobb och kringverksamheter i form av underleverantörer och lokal service, vilket ger goda förutsättningar för uthållig tillväxt. Linköping är den nodstad som efter Stockholm har störst andel sysselsatta inom företagsstödjande verksamheter och en stark, kunskapsdriven tillväxt.

### **Vem jobbar här?**

Det är 68 045 som förvärvsarbetar i Linköping tätort. Mellan 2007 och 2017 ökade dagbefolkningen med 27 procent i staden, där en stor andel, 80 procent, av kommunens dagbefolkning arbetar. Av länets dagbefolkning är det 32 procent som arbetar i Linköping. Staden är alltså en viktig lokal och regional arbetsnod, samtidigt som man inte dominerar den regionala arbetsmarknaden som är flerkärnig med två tydliga noder i Linköping och Norrköping. Hela 45 procent av dagbefolkningen i Linköping är inpendlare från andra delar av kommunen och andra kommuner. Av inpendlarna är det en hög andel som arbetar inom högkvalificerade branscher som företagstjänster och IT.

Pendlingsströmmarna från övriga nodstäder kommer framför allt från Norrköping och Stockholm. Omkring 2 600 personer pendlar från Norrköping och omkring 600 personer från Stockholm. Linköping har ett positivt pendlingsnetto på Norrköping men negativt för Stockholm. Trenden är att pendlingen ökar kraftigt i båda riktningar men framförallt ökar inpendlingen till Linköping. Givet Norrköpings närhet till Linköping, med under en halvtimmes restid med tåg enkel väg, finns sannolikt potential för en fortsatt ökning av pendlingen. Trenden med flexibla arbetstider och ökade möjligheter

till distansarbete gör också att potential finns för fortsatt integrering med arbetsmarknaden i Stockholm. Ostlänken och den kunskapsdrivna tillväxten är två viktiga drivkrafter till ett ökat utbyte mellan städerna, liksom med andra industri- och kunskapsstäder inom ÖMS.

## **Utbildning**

Linköping är, tillsammans med Uppsala, regionens mest utpräglade universitetsstad med ungefär lika många helårsstudenter per invånare. Linköpings universitet blev landets sjätte universitet år 1975 och är med sina 32 000 studenter och drygt 4 000 anställda ett av landets större lärosäten.

Forskning och utbildning bedrivs inom teknik och naturvetenskap, medicin och vård, utbildningsvetenskap, humaniora, samhälls- och beteendevetenskap samt tvärvetenskapligt inom så kallade teman. Linköpings universitet hör till de svenska universitet som har flest professionsutbildningar, till exempel till läkare, lärare, civilingenjör och civilekonom. IT och mobil kommunikation, materialvetenskap, säkerhet och krisberedskap, e-vetenskap och transportforskning är exempel på viktiga forskningsområden.

Liksom när det gäller arbetspendlingen sker studiependlingen främst till och från Norrköping och Stockholm. Vanligast är studiependling från Norrköping till Linköping men pendlingen i motsatt riktning ökar, inte sällan till Campus Norrköping som är en del av Linköpings universitet. Idag studerar hela 30 procent av studenterna som bor i Linköping i en annan kommun.

## **Hur stärka den storregionala funktionaliteten?**

Förhållandevis långa restider till Stockholm och flertalet av övriga nodstäder i ÖMS gör det svårt att uppnå en långtgående funktionell integrering även i ett längre perspektiv. Ostlänken kortar dock restiderna och det finns goda förutsättningar för stadsutveckling i anslutning till nytt resecentrum. Bättre infrastruktur och stadsbyggnad kan underlätta interaktion och skapa en mer integrerad (stor)regional arbetsmarknad, men Linköping kommer även i ett längre perspektiv behöva vara stark på egen hand.

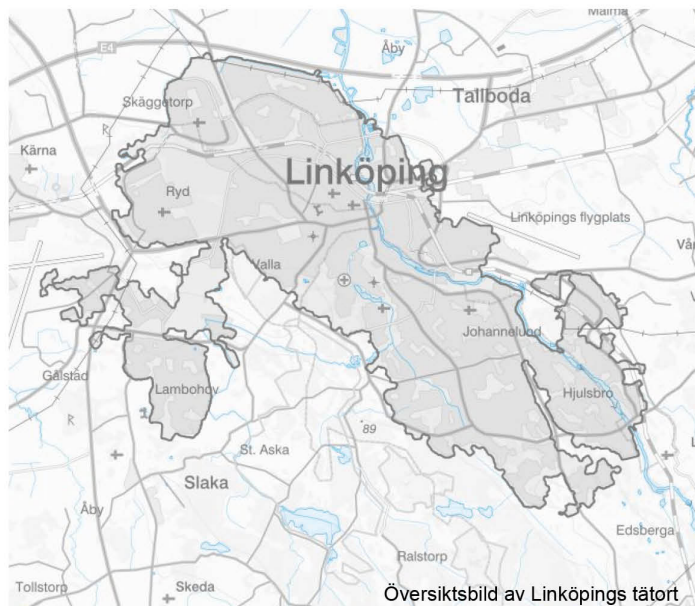
Samplanering och fortsatt integration med Norrköping ger dock ökad styrka och öppnar upp för nya möjligheter och samverkan på fler områden än inom den högre utbildningen. Stadens profil som framstående teknikstad kan därtill stärkas genom en tätare samverkan och utbyte med andra framstående kunskaps- och teknikstäder inom ÖMS. Det finns möjligheter till en utvecklad interaktion både med Stockholm (Kista-Sollentuna-Häggvik) och Västerås, vars industrier/verksamheter överlappar med Linköpings. Här kan staden bli bättre på att synka gentemot storregionen och näringslivets profil vid ansökningar om medel/satsningar utifrån gemensamma och överlappande huvudkompetenser. Därtill dra nytta av varandra i den internationella marknadsföringen och profileringen, inklusive att locka internationell spetskompetens till regionen.

För Linköping är Stockholm och östra Mellansverige viktigt, men även att se söderut. Det finns stor potential också i ett större utbyte med Jönköping, men förutsätter bättre järnvägsförbindelser. Den fortsatta utbyggnaden av nya stambanor är således en angelägen fråga för staden.

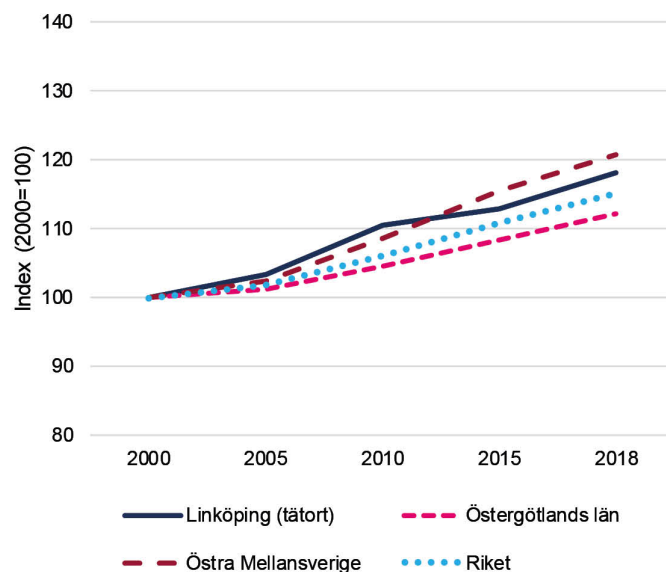
PÅ VÄG MOT EN MER INTEGRERAD BOSTADS-, UTBILDNINGS- OCH ARBETSMARKNAD



# LINKÖPINGS BOENDEPROFIL



## Befolkningsutveckling 2000-2018

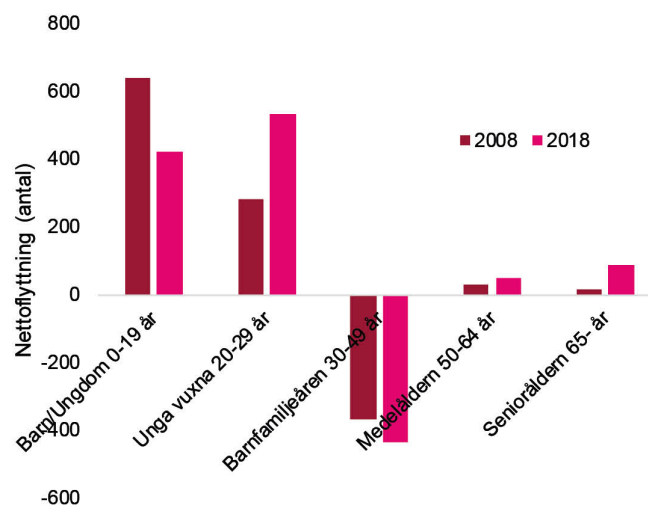


## Aldersstruktur år 2018 och förändring 2008-2018

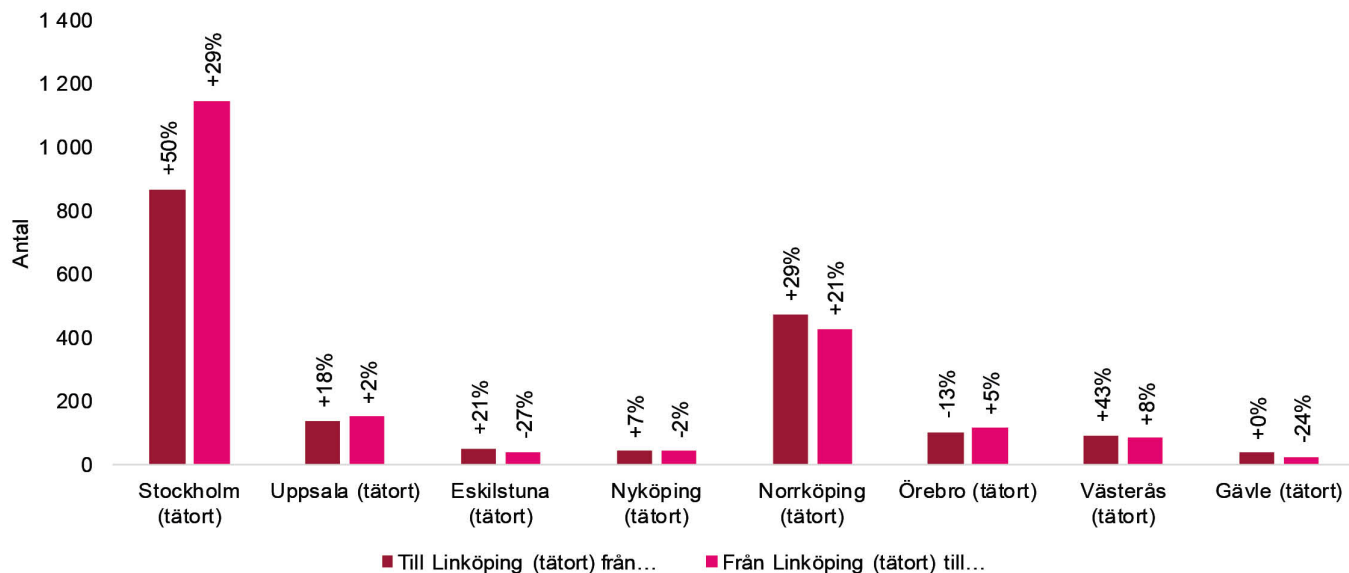
	Linköping tätort		Nodstäderna		ÖMS	
	Andel	Förändring*	Andel	Förändring*	Andel	Förändring*
Barn/ungdom 0-19 år	20	-1%	22	+2%	24	-1%
Unga vuxna 20-29 år	22	+1%	17	+2%	13	+6%
Barnfamiljeåren 30-49 år	25	0%	25	-2%	27	-4%
Medelåldern 50-64 år	15	-5%	17	-7%	18	-6%
Senioråldern 65 år+	18	+2%	19	+6%	18	+12%

\* Avser perioden 2008-2018

## Inrikes nettoinflyttning för Linköping tätort



## In- och utflytt mellan nodstäderna i ÖMS (2018)



# LINKÖPINGS NÄRINGS- LIVSPROFIL

## Branscher med många sysselsatta (2017)

- Utbildning
- Hälso- och sjukvård
- Tillverkning av andra transportmedel
- Offentlig förvaltning och för-svar
- Datorprogrammering, datakonsultverksamhet o.d

## Branscher med hög specialisering (2017)

- Tillverkning av andra transportmedel
- Livsmedelsframställning
- Kontorstjänster och andra företags-tjänster
- Datorprogrammering, data-konsult-verksamhet o.d.
- Säkerhets- och bevakningsverksamhet

## Branscher med hög tillväxt (2007-2017)

- Tillverkning av andra icke-metalliska mineraliska produkter
- Fastighetsservice samt skötsel och underhåll av grönytor
- Konstnärlig och kulturell verksamhet m.m.
- Datorprogrammering, data-konsult-verksamhet o.d.
- Reparation och installation av maskiner och apparater

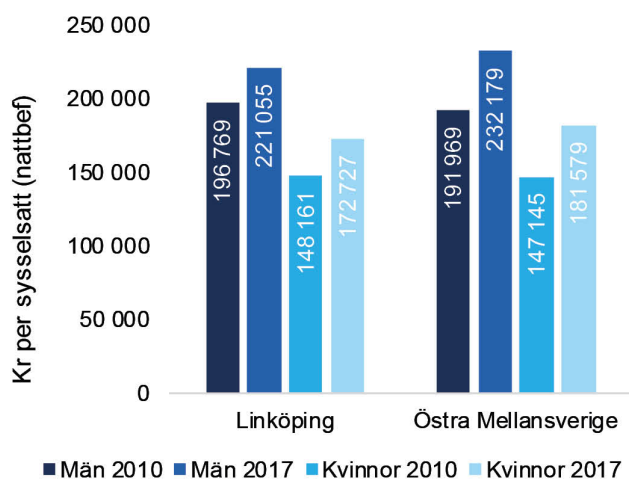
## Linköpings fokusområden

- Effektiv logistik
- Affärsmodeller och arenor för hållbara systemlösningar
- Smarta, säkra och robusta uppkopplade produkter och system
- Simulering och visualisering
- Avancerade material

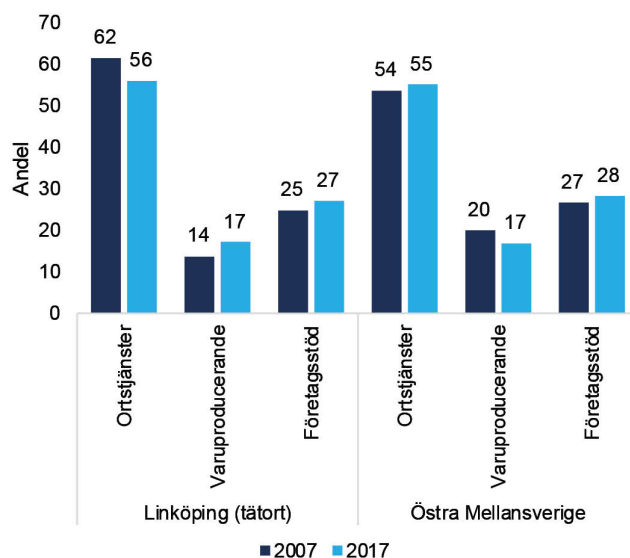
## Sysselsatt dagbefolkning inom olika branschgrupper (2017)

	Samhälls-funktioner	Hotell / restaurang	Kultur och fritid	KIBS
<b>Linköping (tätor) år 2017</b>	30,9	3,2	1,3	13,8
<i>...förändring 2007-2017</i>	-8%	+16%	-3%	+13%
<b>Nodstäderna år 2017</b>	31,2	3,8	1,8	9,2
<i>...förändring 2007-2017</i>	+2%	+31%	+10%	+10%
<b>ÖMS år 2017</b>	23,7	3,8	2,0	11,1
<i>...förändring 2007-2017</i>	0%	+21%	+5%	+17%

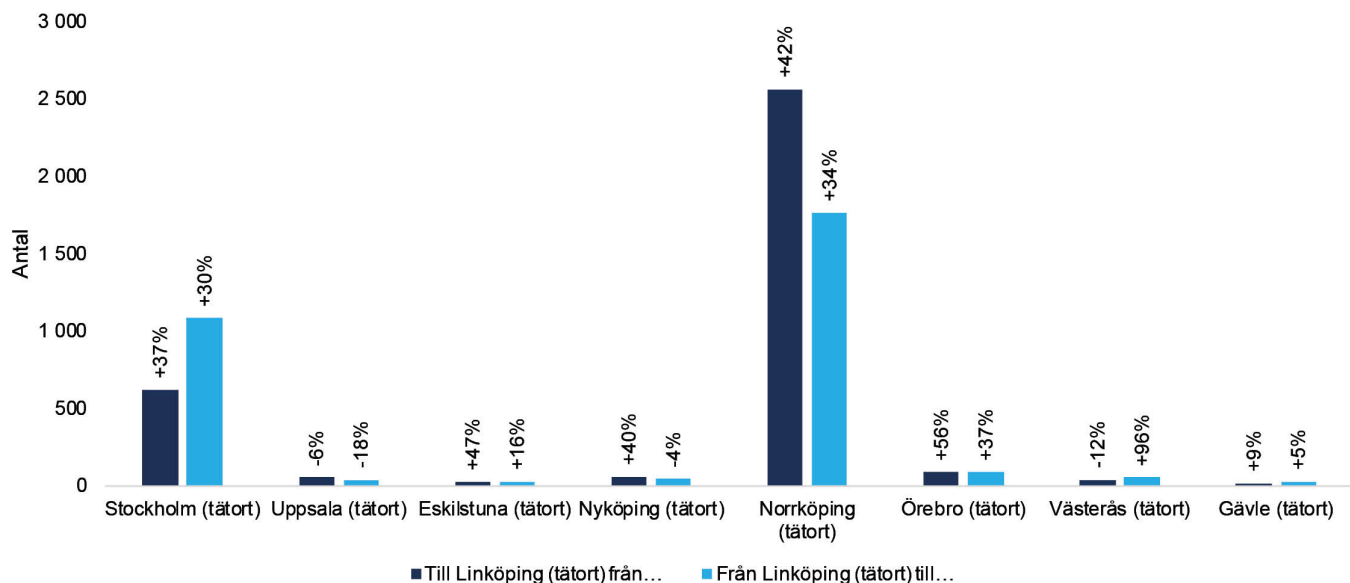
## Lönesumma för nattbefolkning år 2017 (kommun)



## Sysselsatt dagbefolkning inom branschsegment



## Pendling mellan nodstäderna i ÖMS (2017)



## Norrköping

Norrköping var en viktig industristad redan på 1800-talet, men har i modern tid och i synnerhet efter krisen på 1990-talet omvandlats till en mer konsumtionsinriktad stad med starkt kulturliv. Idag är näringslivet bredare och har ett större fokus på tjänstenärings. Läget längs E4 och södra stambanan med tillgång till hamn och flygplats gör staden attraktiv för handel och logistik, men lockar även allt fler kunskapsintensiva näringar. Norrköping har sin närmaste och viktigaste relation med Linköping, men även Stockholm växer i betydelse och kommer genom byggandet av Ostlänken att ligga på överkomligt pendlingsavstånd.

### **Boende och stadsutveckling**

#### **Stärkt utveckling och framtidstro i det nya millenniet**

Norrköping har under 2000-talet stärkt sin roll som storregional nodstad, efter en tung period av industrinedläggning under 1990-talet. Staden har 1990-2018 växt något snabbare än Östergötland, men tillväxttakten har varit lägre än i ÖMS som helhet och lägre än i länets andra tillväxtmotor, Linköping. Mellan 2005–2018 har befolkningsutvecklingen varit starkare (16 procent), därtill högre än Linköping (14 procent) och länet (11 procent), men något lägre än i ÖMS (18 procent).

#### **En växande innerstad**

Norrköping planerar för en ambitiös expansion av innerstaden med förtätning i stadens centrala delar. Principen är, i likhet med andra nodstäder i ÖMS, att staden ska växa inifrån och ut. Norrköpings stadskärna kännetecknas av den gamla stenstaden, som på senare år kompletterats med moderna stadskvarter. Ett kännetecken och en inriktning som staden vill bygga vidare på, men också vända sig mer mot vattnet där Motala ström är en tillgång.

I Södra Butängen ska en ny innerstadsmiljö byggas upp som en utvidgning av den nuvarande innerstaden. Genom Ostlänken kommer järnvägen få en delvis ny dragning genom staden och ett nytt resecentrum strax norr om det nuvarande. Kring det nya resecentrumet vill man skapa en funktionellt integrerad miljö med bostäder, kontor och handel, där en viktig ambition är att järnvägen inte längre ska upplevas som en barriär. Planering av bostäder och infrastruktur samordnas.

Kopplingen mellan det lokala och regionala tydliggörs främst genom Linköpings och Norrköpings gemensamma översiktsplan. Planens målsättning är att de bägge städerna ska utgöra centrum i en region med en halv miljon invånare år 2030. Planen genomförs av att bebyggelseutvecklingen ska gå hand i hand med transportsystemets utbyggnad där nya spår möjliggör tätare pendeltågstrafik samtidigt som Ostlänken och Götalandsbanan samt flygplatser och en utbyggd hamn i Norrköping förbättrar kommunikationerna med omvärlden.

## Exempel på stadsbyggnadsprojekt i Norrköping

Projektnamn	Typ av bebyggelse	Avstånd station	Fas	Volymer
Inre hamnen	Bostäder, arbetsplatser	1000-2000 m (nuvarande och framtida)	Byggstart	3000 bostäder
Butängen	Ny station, bostäder (flerbostadshus), kontor, handel, skolor, kultur	0-500 m (nuvarande och framtida)	Planering	5500 bostäder
Västra staden	Bostäder	Över 2000 m (nuvarande och framtida)	Byggnation	2000 bostäder
Sandtorp	Bostäder, handel, skolor	Över 2000 m (nuvarande och framtida)	Byggnation	1200 bostäder
Björkalund	Bostäder (till stor del villor, radhus men även lägenheter)	Över 2000 m (nuvarande och framtida)	Byggstart	400 bostäder
Vilbergen	Bostäder	Över 2000 m (nuvarande och framtida)	Planering	690 bostäder

### Vem bor här?

Norrköpings läge, nära Linköping och Nyköping och på ett pendlingsbart avstånd till Stockholm, bidrar till Norrköpings boendeattraktivitet. Åldersstrukturen är en nästan exakt avbild av genomsnittet för nodstäderna inom ÖMS. Dock ser trenderna över tid något annorlunda ut. Till skillnad från övriga nodstäder har andelen barn och unga minskat något i Norrköping den senaste tioårsperioden medan andelen seniorer har ökat långsammare. Andelen unga vuxna har också ökat snabbare i Norrköping.

De som bor i Norrköping arbetar i högre grad inom transport och magasinering i jämförelse med ÖMS som helhet. Dagbefolkningen och nattbefolkningen har ökat i ungefär samma takt de senaste tio åren, men Norrköping har växt något mer som boendeort än som arbetsort. Befolkningen har en betydligt lägre utbildningsnivå än övriga nodstäder liksom i jämförelse med storregionen som helhet. Det är 33 procent av männen och 40 procent av kvinnorna som har en eftergymnasial utbildningsnivå.

### Vem flyttar hit?

Norrköping var för tio år sedan en snabbväxande stad dit många barn och unga samt unga vuxna flyttade. Idag har befolkningstillväxten och flyttnettot minskat i alla åldersgrupper. Staden har dock fortfarande ett positivt flyttnetto bland barn och unga samt unga vuxna medan många flyttar ut från staden i barnfamiljeåren 30-49 år. Stadens attraktivitet för den unga befolkningen är en viktig förutsättning både för ekonomisk och befolkningsmässig tillväxt.

Flyttströmmarna gentemot övriga nodstäder i ÖMS går främst till och från Linköping och Stockholm. Med tanke på närheten till Linköping samt Stockholms storlek är detta i linje med vad man kan förvänta sig. Norrköping tappar dock invånare netto till bägge

städerna och nettoutflyttningarna till Linköping ökar. Inflyttningarna från Stockholm har däremot ökat mer än utflyttningarna. Ett visst och ökande utbyte finns även med Uppsala och Örebro medan utbytet med närliggande Nyköping är relativt litet med tanke på orternas närhet.

I ett storregionalt perspektiv är Stockholmsregionen en stor potentiell inflyttargrupp. Norrköping kan erbjuda betydligt lägre boendekostnader och med en resttid på en timme och en kvart mellan centralstationerna är det möjligt att arbetspendla. Givet att trenden mot bättre möjligheter och större acceptans för distansarbete fortsätter kan benägenheten att pendla också bli större. Linköpings expansiva och högkvalificerade arbetsmarknad skapar därtill ett tryck på den lokala bostadsmarknaden som ger möjligheter för Norrköping att utgöra ett attraktivt boendeanternativ.

## **Arbete**

### **En tjänstestad med många statliga jobb**

Norrköpings historiska prägel av industristad märks i allt mindre utsträckning i stadens näringsliv. Idag sysselsätter de varuproducerande företagen bara 14 procent av alla sysselsatta i staden. I likhet med många andra städer har Norrköping blivit ett konsumtionsområde snarare än ett produktionsområde. De befolkningsdrivna ortstjänsterna står för 62 procent av sysselsättningen, medan företagstjänsterna står för övrig sysselsättning. Den offentligt finansierade välfärden – utbildning, vård och omsorg samt offentlig förvaltning – sysselsätter många. I staden finns också flera stora statliga arbetsgivare. Migrationsverket, Kriminalvårdens och SMHI:s huvudkontor ligger i Norrköping och tillhör stadens största arbetsgivare. Även Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen har huvudkontor i staden.

Det finns fortfarande industribranscher som är stora i staden, såsom pappersindustri, tillverkning av transportmedel samt tillverkning av gummi- och plastvaror. Kommunens största privata arbetsgivare, Holmen och BillerudKorsnäs, är båda verksamma inom pappersvarutillverkning. Norrköping är även ett starkt logistiknav, där bland annat Rusta och SSAB har utökat sin lagerverksamhet de senaste åren. Norrköpings potential som logistiknod stärks ytterligare genom Ostlänken, som höjer kapaciteten på järnvägen, samt den växande hamnverksamheten på Händelö.

### **Konsulttjänster och samhällsfunktioner växer**

Norrköpings näringsliv har breddats de senaste åren och fått fler inslag av kunskapsintensiv verksamhet, men de kunskapsintensiva tjänsterna är fortfarande relativt svaga i staden. Bland branscher med hög tillväxt märks arkitekt- och teknisk konsultverksamhet, avfallshantering och återvinning samt fastighetsservice och -skötsel. Visualiseringsteknik är ett nytt område där staden i vissa avseenden tillhör de främsta, även om omfattningen av verksamheterna än så länge är begränsad. Olika samhällsfunktioner har också ökat i betydelse de senaste tio åren och både välfärdssektorn och de statliga myndigheterna har expanderat, skapar kvalificerade jobb och minskar konjunkturberoendet. SMHI i Norrköping har tagit över funktioner från verkets tidigare kontor i Sundsvall medan Migrationsverket utvidgat som svar på de ökande flyktingströmmarna.

## Vem jobbar här?

Det är 51 828 som förvärvsarbetar i Norrköping tätort. Dagbefolkningen har ökat med 14 procent 2007-2017. Det är 78 procent av kommunens dagbefolkning som arbetar i tätorten och av länets dagbefolkning är det 24 procent som arbetar i Norrköping. I jämförelse med andra nodstäder är det senare en relativt låg andel, vilket är en konsekvens av länets flerkärnighet. En stor andel, 43 procent, av stadens sysselsatta är inpendlare. Av de som pendlar in till Norrköping är det en högre andel som arbetar inom offentlig förvaltning jämfört med de som bor i staden. Trots en låg utbildningsnivå och ett stort inslag av ortstjänster i näringslivsstrukturen är inkomstnivåerna i Norrköping förhållandevis höga, vilket kan relateras både till mer välbetalda jobb inom industrin och inom statliga myndigheter.

Mönstret för arbetspendlingen skiljer sig från flyttmönstret. Utbytet med Linköping är omfattande och växande, särskilt pendlingen till Linköping. Utbytet med Stockholm är betydligt mindre, men ökar kraftigt procentuellt. Totalt pendlar cirka 1 400 personer till/från Stockholm jämfört med drygt 4 300 personer som pendlar till eller från Linköping. Noterbart är att pendlingen från Stockholm till Norrköping ökat snabbare än i motsatt riktning och nu bara är något mindre än utpendlingen. Norrköping stärks med andra ord som arbetsort i utbytet med huvudstaden.

## Utbildning

I Norrköping erbjuds högre utbildning vid Campus Norrköping, som är ett av Linköpings universitets fyra campus. Campus Norrköping ligger centralt i staden och har femton utbildningsprogram, med viss tonvikt på tekniska utbildningar men även välfärdssyrken som lärare, sjuksköterska och socionom. I Norrköping studerar 5 500 studenter, cirka en sjättedel av Linköpings universitetets 32 000 studenter. Trots detta är Norrköping en av de nodstäder i ÖMS som har den svagaste lokala närvaron av högre utbildning.

Det finns ett stort utbyte av studenter mellan Norrköping och Linköping. De flesta, knappt 1 100, personer studiependlar från Norrköping till Linköping men utbytet i motsatt riktning är också relativt stort och har ökat snabbt – 2018 pendlade knappt 700 personer från Linköping till Norrköping. En viss, ökande, studiependling finns också till Stockholm och en viss, minskande, pendling förekommer även till Uppsala. Studiependling förekommer även från Nyköping till Norrköping.

## Hur stärka den storregionala funktionaliteten?

Att Norrköping har ett så starkt fokus på stadskärnan och utveckling av denna bidrar till att stärka såväl den regionala som den storregionala funktionaliteten. Genom en bättre sammanlänkning av nivåerna, lokalt-regionalt-storregionalt – kunde funktionaliteten utvecklas än mer. Särskilt viktigt är att förlänga och öka hastigheten för kollektivtrafiken i utvecklingsstråken. Norrköping har sedan början på 1900-talet spårväg, och kunde en kombination av utvecklad snabb och kapacitetsstark buss- och spårvägstrafik med hög prioritet i egna körutrymmen kunna fungera som en tunnelbana ovan jord och effektivt knyta ihop såväl resecentrum som större arbetsplatser och servicefunktioner, t ex sjukhuset, samt populära bostadsområden i andra delar av staden.

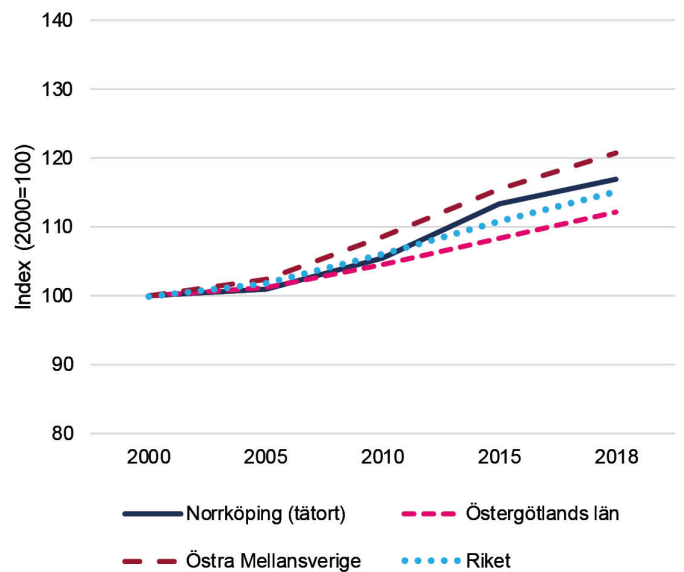
Staden har potential att utvecklas som boendeort både för pendlare till (kvalificerade) jobb i Linköping och Stockholm, men även som arbetsort genom inpendling av kompetens från nämnda städer. Att fortsätta stärka den gemensamma arbetsmarknaden är avgörande för staden där även Nyköping och Eskilstuna finns med i sammanhanget. I detta har stadsutvecklingen i stort och särskilt i det stationsnära området Butängen en sådan inriktning och potential, särskilt när Ostkustbanan står klar. Men, staden behöver också vara attraktiv för barnfamiljer som vill bo i småhus, vilket är en utmaning då stadsutvecklingsplanerna främst betonar förtätning av innerstaden.

En fortsatt breddning av näringslivet behövs därtill för att skapa förutsättningar för nya, tillväxtdrivande branscher att växa fram. Norrköping har de kvaliteter som vanligtvis är attraktiva för framväxten av kontor, handel och service, dessutom lokala kunder i form av större industrier och myndigheter som kan verka drivande i utvecklingen av de kunskapsintensiva tjänsterna.

# NORRKÖPINGS BOENDEPROFIL



## Befolkningsutveckling 2000-2018

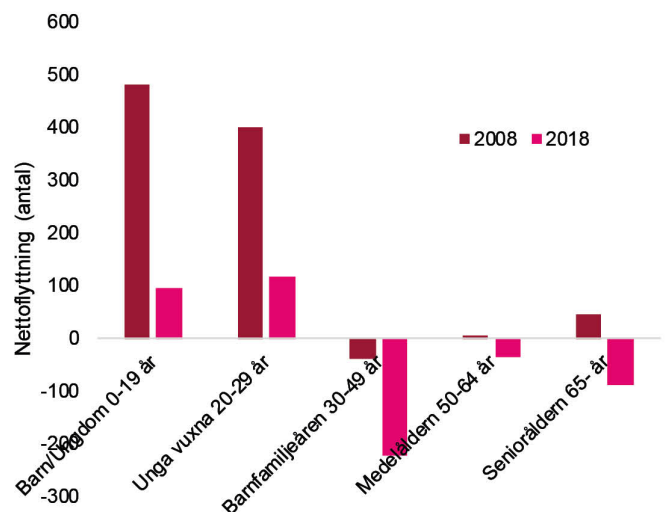


## Aldersstruktur år 2018 och förändring 2008-2018

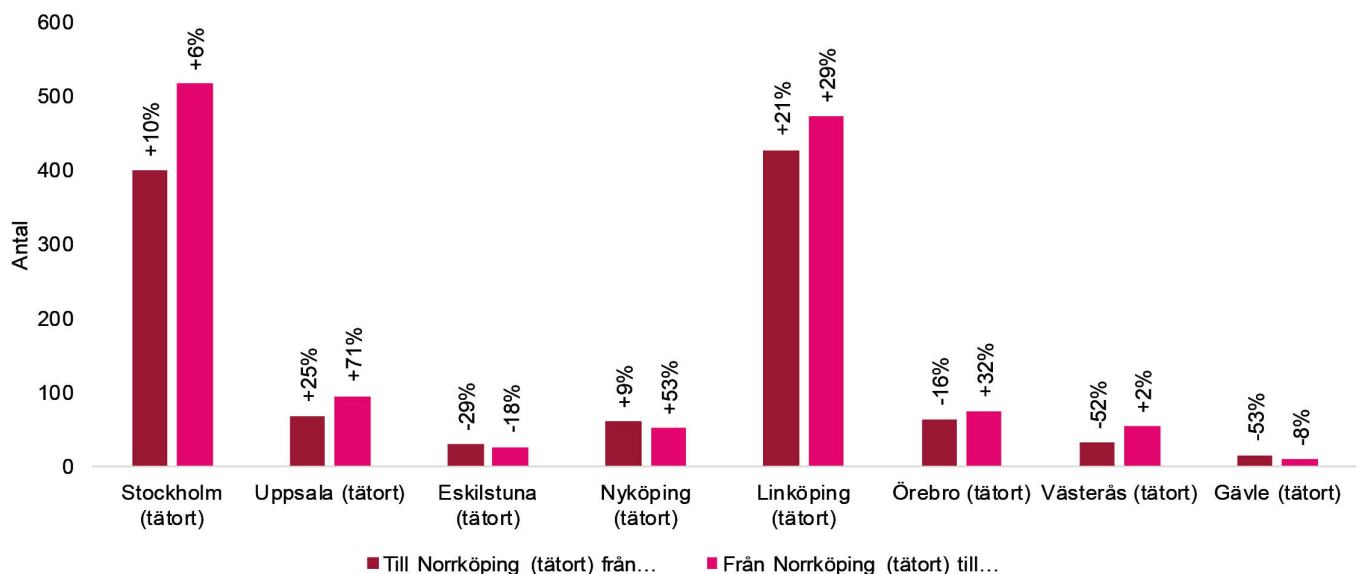
	Norrköping tätort		Nodstäderna		ÖMS	
	Andel	Förändring*	Andel	Förändring*	Andel	Förändring*
Barn/ungdom 0-19 år	22	-1%	22	+2%	24	-1%
Unga vuxna 20-29 år	17	+4%	17	+2%	13	+6%
Barnfamiljeåren 30-49 år	25	-1%	25	-2%	27	-4%
Medelåldern 50-64 år	17	-7%	17	-7%	18	-6%
Senioråldern 65 år+	19	+2%	19	+6%	18	+12%

\* Avser perioden 2008-2018

## Inrikes nettoinflyttning för Norrköping tätort



## In- och utflytt mellan nodstäderna i ÖMS (2018)





# NORRKÖPINGS NÄRINGSLEVSPROFIL

## Branscher med många sysselsatta (2017)

- Utbildning
- Offentlig förvaltning och för-svar
- Detaljhandel
- Hälso- och sjukvård
- Tillverkning av andra transportmedel
- Specialiserad bygg- och an-läggnings-verksamhet

## Branscher med hög specialisering (2017)

- Magasinering och stödtjänster till transport
- Tillverkning av gummi- och plast-varor
- Reparation och installation av maskiner och apparater
- Pappers- och pappersvarutillverkning

## Branscher med hög tillväxt (2007-2017)

- Arkitekt- och teknisk konsultverksamhet; teknisk provning och analys
- Avfallshantering; återvinning
- Fastighetservice samt skötsel och underhåll av grönytor
- Kontorstjänster och andra företags-tjänster
- Biblioteks-, arkiv- och museiverksamhet

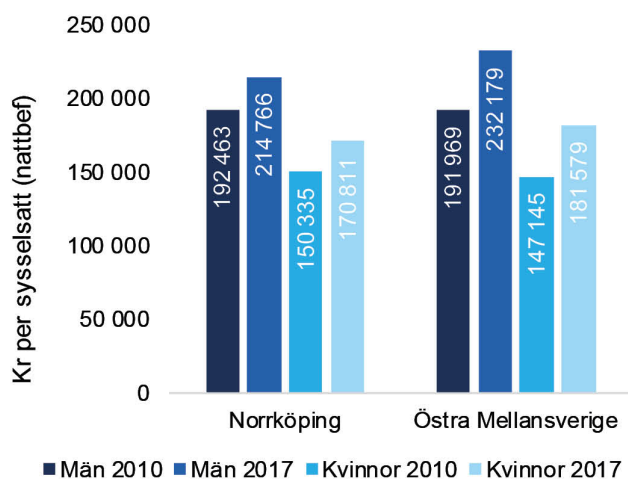
## Norrköpings fokusområden

- Effektiv logistik
- Affärsmodeller och arenor för hållbara systemlösningar
- Smarta, säkra och robusta uppkopplade produkter och system
- Simulering och visualisering
- Avancerade material

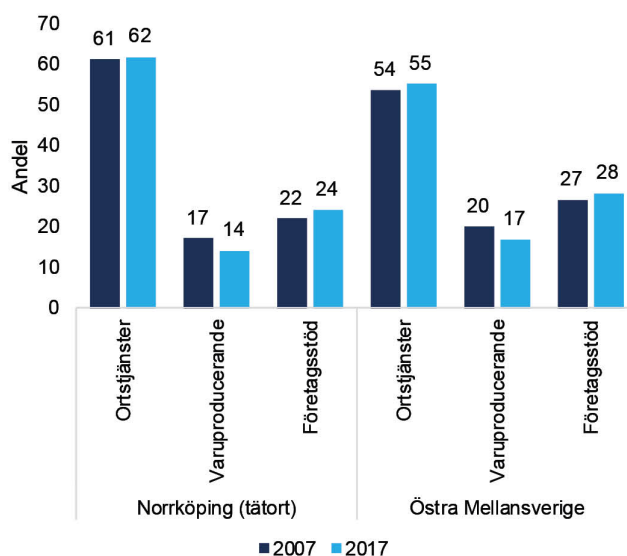
## Sysselsatt dagbefolkning inom olika branschgrupper (2017)

	Samhälls-funktioner	Hotell / restaurang	Kultur och fritid	KIBS
<b>Norrköping (täort) år 2017</b>	27,6	3,5	1,6	6,6
<b>...förändring 2007-2017</b>	+11%	+30%	+12%	+10%
<b>Nodstäderna år 2017</b>	31,2	3,8	1,8	9,2
<b>...förändring 2007-2017</b>	+2%	+31%	+10%	+10%
<b>ÖMS år 2017</b>	23,7	3,8	2,0	11,1
<b>...förändring 2007-2017</b>	0%	+21%	+5%	+17%

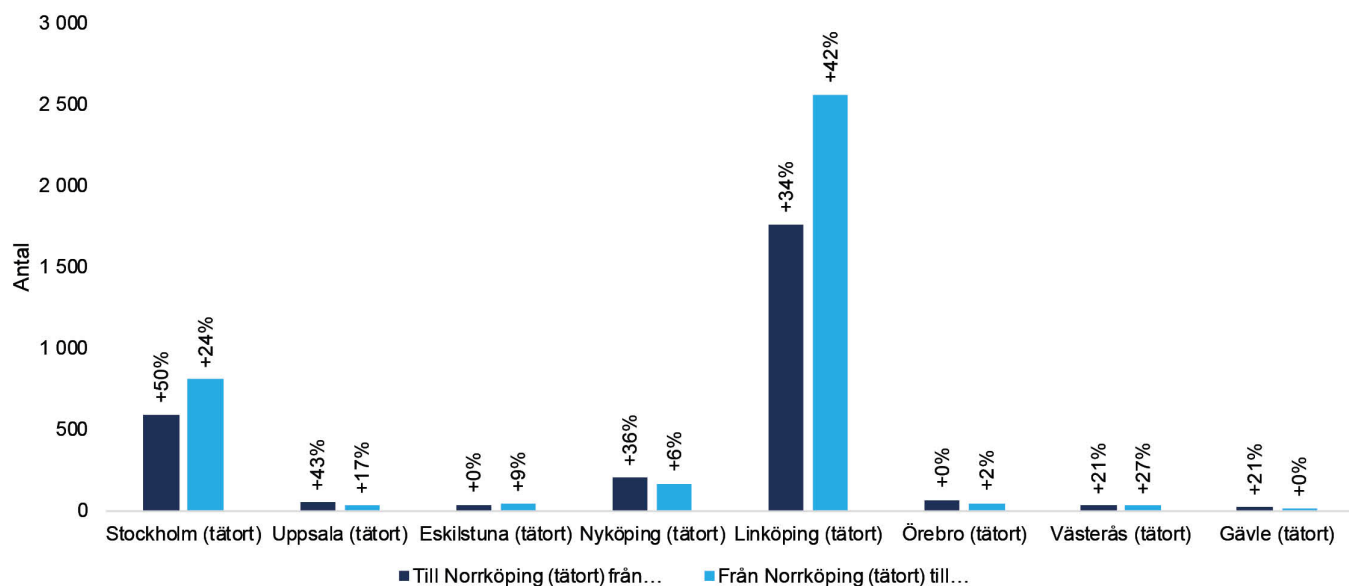
## Lönesumma för nattbefolkning år 2017 (kommun)



## Sysselsatt dagbefolkning inom branschsegment



## Pendling mellan nodstäderna i ÖMS (2017)



# Nyköping

Nyköping är en boendeort med många kvaliteter. Närheten till vatten och landsbygd, en attraktiv stadskärna och närheten till Stockholm gör att många söker sig till staden. Näringslivet är dominerat av ortstjänster, dvs. befolkningsdrivna verksamheter, men tillväxt finns även inom företagstjänster, datakonsulter och sport- och fritidsverksamhet. Utbyggnaden av Ostlänken, ett nytt resecentrum och utvecklingen av Skavsta flygplats är viktiga för Nyköpings utveckling framöver, inte minst i ett storregionalt perspektiv.

## Boende och stadsutveckling

### En stad med kontinuerlig befolkningstillväxt

Nyköping är en stark tillväxtmotor i sin egen region. Tätorten har haft en kraftig befolkningsutveckling både i ett långsiktigt och kortsiktigt perspektiv. Sedan 1990-talet har Nyköping växt med 25 procent, vilket är betydligt högre än länet (15 procent) och nästan på samma nivå som ÖMS (28 procent). Utvecklingen har också varit stark under 2000-talet. Mellan 2005–2018 har befolkningen i Nyköping ökat med 19 procent, vilket kan jämföras med länet (13 procent) och ÖMS (18 procent).

### Förtätning längs kollektivtrafikstråken

Nyköping har som strategi att förtäta staden inåt och växa längs kollektivtrafikstråken. En blandning av bostäder, arbetsplatser, verksamheter och service eftersträvas i alla stadsdelar. Kommunen planerar för nya bostäder för att skapa starkare befolkningsnoder - ju fler boende desto bättre underlag för kollektivtrafik. Kommunens mål har varit att bygga 700 bostäder per år, vilket man har nått. För närvarande pågår diskussioner om att växla upp målet för bostadsbyggande.

Det pågår flera stadsutvecklingsprojekt i Nyköping, varav Nöthagen är ett av de större. Idag är Nöthagen ett verksamhetsområde som ligger nära centrala Nyköping och har mycket hög potential att utvecklas och omvandlas till attraktiva stadsdelar. Särskilt med tanke på närheten till Nyköpings resecentrum. Området består idag till största del av olika verksamheter som företag, industri och kontor med mera, men ska inom de närmsta åren omvandlas till kvarter med bostäder och plats för kontor och handel, skolor samt caféer och restauranger.

### Exempel på stadsbyggnadsprojekt i Nyköping

Projekt-namn	Typ av bebyggelse	Avstånd station	Fas	Volymer
Nöthagen	Lägenheter, service, offentlig service, verksamheter och kontor	0-500 m	Planering	1600 bostäder
Oppeby	Bostäder, offentlig service	1500-2000 m	Planering	550 bostäder
Brädgården 1, Ringv-Folkungav	Bostäder	1000-1500 m	Planering	300 bostäder
Strandparksv, Arnö	Bostäder	Över 2000 m	Byggnation	152 bostäder

## **Vem bor här?**

I Nyköping bor många pensionärer och personer i medelåldern. Andelen invånare i åldersgruppen 65+ är 25 procent i Nyköping, vilket kan jämföras med genomsnittet på 19 procent för nodstäderna och 18 procent för hela ÖMS. Nyköping erbjuder en livsmiljö som attraherar många seniorer som återvänder efter ett arbetsliv i Stockholm. Nyköping är därtill den enda av alla nodstäder som inte har en överrepresentation av åldersgruppen unga vuxna. Avsaknaden av högskola och universitet gör att många unga flyttar från Nyköping efter att de gått ut gymnasiet.

De som bor i Nyköping arbetar i högre grad inom tillverkning, i jämförelse med ÖMS som helhet. Av de som också bor i Nyköping är det vanligare att arbeta inom tillverkning och utvinning jämfört med de som pendlar in till Nyköping. Inom pendlingsbart avstånd finns många stora arbetsgivare inom tillverkning såsom Scania i Södertälje och SSAB i Oxelösund. Utbildningsnivån i Nyköping är bland de lägsta av ÖMS nodstäder. Det är 30 procent av männen och 40 procent av kvinnorna och som har en eftergymnasial utbildningsnivå i åldrarna 25–74 år.

## **Vem flyttar hit?**

Närheten till vatten, fina omgivningar och en attraktiv stadskärna bidrar till Nyköpings boendeattraktivitet. År 2018 hade Nyköping ett positivt flyttnetto för samtliga ålderskategorier, men det är lågt och har minskat för grupperna unga vuxna och individer i medelåldern. Nyköping attraherar framförallt barnfamiljer och personer över 65 år. Flyttnettot för år 2018 visar att Nyköping blivit något mer attraktiv för barnfamiljerna.

Flyttlassen till Nyköping från övriga nodstäder kommer framför allt från Stockholm. Nyköping har ett positivt flyttnetto på Stockholm (261 personer flyttade till Nyköping från Stockholm och 246 personer i motsatt riktning). Det är också i riktningen från Stockholm mot Nyköping som flyttningarna har ökat som mest över tid, med 55 procent 2008–2018. Att det finns ett starkt utbyte mellan dessa städer är förväntat, då Stockholm är en befolkningsmässigt stor stad på relativt nära avstånd från Nyköping. Ökningen över tid visar att Nyköping har stärkt sin boendeattraktivitet gentemot Stockholm. Nyköping attraherar också inflyttare från de intilliggande städerna Linköping och Norrköping.

## **Arbete**

### **Stora inslag av offentliga jobb**

I jämförelse med övriga nodstäder har Nyköping stora inslag av offentliga jobb och verksamheter. De befolkningsdrivna ortstjänsterna står för en stor andel av sysselsättningen och Nyköpings kommun och Region Sörmland är stadens största arbetsgivare. I jämförelse med ÖMS som helhet är det även många som arbetar inom hotell och restaurang samt samhällstjänster och service. Största branscherna är hälso- och sjukvård, utbildning samt offentlig förvaltning.

Nyköpings näringsmässiga specialisering finns i kommunens dominerande verksamheter, det vill säga hälso- och sjukvård samt offentlig förvaltning. Även handel och tillverkning av el-apparaturer är överrepresenterade i ett ÖMS-perspektiv. I staden finns även reservdelshanteringen för numera nedlagda Saabs bilar. Däremot är det få i

Nyköping som arbetar inom den kunskapsintensiva sektorn. Från kommunens sida finns det, till skillnad från många andra städer, ingen önskan eller strategi om att specialisera näringslivet åt några särskilda inriktningar eller branscher.

Skavsta flygplats, strax utanför staden, är en stor arbetsgivare och en viktig tillgång för Nyköping. Det finns planer på att utveckla flygplatsen och möjliggöra ytterligare en landningsbana. Samtidigt har den dominerande operatören, Ryanair, aviserat neddragningar, vilket skapat viss osäkerhet. Ostlänken kommer också att öppna upp möjligheter, då tillgängligheten till Norrköping, Linköping och Stockholm förbättras. Det skapar förutsättningar både för en utveckling av näringslivet i Nyköping och en ökad arbetspendling till/från närliggande städer.

### **Vem jobbar här?**

Det är 32 957 som förvärvsarbetar i Nyköping tätort. Mellan 2007–2017 ökade dagbefolkningen med 7 procent i tätorten. En relativt stor andel, 64 procent, av kommunens dagbefolkning arbetar i tätorten. Däremot är det endast 13 procent av länets dagbefolkning som arbetar i Nyköping. I jämförelse med många andra nodstäder i ÖMS, som generellt står för en mycket hög andel av jobben i respektive län, är Nyköping inte lika dominant. Södermanland är utpräglat polycentrisk, där Nyköping förvisso är residensstad men Eskilstuna är den största staden och även Katrineholm har stor betydelse för försörjningen.

Av de som arbetar i Nyköping är det en betydande andel, 48 procent, som är inpendlare. Av de som pendlar in till Nyköping är det en högre andel som arbetar inom vård och omsorg samt offentlig förvaltning jämfört med de som bor i tätorten. Pendlingsströmmarna till Nyköping från de andra nodstäderna i ÖMS kommer framför allt från Stockholm, Eskilstuna och Norrköping. Det är 340 som pendlar in till Nyköping från Stockholm och mer än det dubbla (753) som pendlar andra vägen. Det är drygt 130-140 i vardera riktningen som pendlar mellan Nyköping och Eskilstuna. Pendling sker främst med bil, men i framtiden kan det bli möjligt att förbinda städerna med järnväg. Det går en godsjärnväg mellan Oxelösund och Eskilstuna som skulle kunna omvandlas till persontrafik, men det är inget som kommunen prioriterar idag.

Pendlingen har framförallt ökat mellan Nyköping och Eskilstuna. Till skillnad från flyttningarna, där det är ett relativt jämt antal in- och utflyttade till/från Stockholm, är det betydligt mer vanligt att de som bor i Nyköping pendlar till Stockholm än tvärtom. Procentuellt sett har dock pendlingen ökat mer från Stockholm till Nyköping än vice versa.

### **Nyköpings utbildningsprofil**

Nyköping har ingen egen högskola eller universitet. Däremot finns ett campus som erbjuder möjligt att läsa högskoleutbildningar på distans, yrkeshögskoleutbildningar, kommunal vuxenutbildning samt svenskundervisning för invandrare. Campus Nyköping har ca 4 000 studerande och för närvarande samarbete med Linköpings universitet, Karlstads universitet, Mälardalens högskola och Högskolan i Halmstad. De högskoleutbildningar som går att läsa via Campus Nyköping är grundlärarprogrammet, forskollärarprogrammet, sjuksköterskeprogrammet samt till specialistsjuksköterska.

Utöver campus finns Flygteknik Technical Training som erbjuder gymnasieprogram och YH utbildningar inom flygteknik och mekanik.

De flesta som studerar i Nyköping bor även i Nyköping. Utpendlingen bland Nyköpings studenter sker framför allt till Stockholm, Linköping och Norrköping. Pendlingen har dock främst ökat till Gävle, men är på en lägre nivå. Studiependlingen till Nyköping är genomgående mycket låg. Störst är den från Stockholm, varifrån 15 studenter pendlar.

Kommunen har som ambition att stärka Nyköpings roll som utbildningsstad. En möjlighet är att etablera ett nära samarbete med Polen. Dit går flyg från Skavsta och det finns många universitet där. Nyköping har sökt stöd från Tillväxtverket för att fördjupa kunskapen om hur Nyköpings utbildningsprofil kan stärkas framöver.

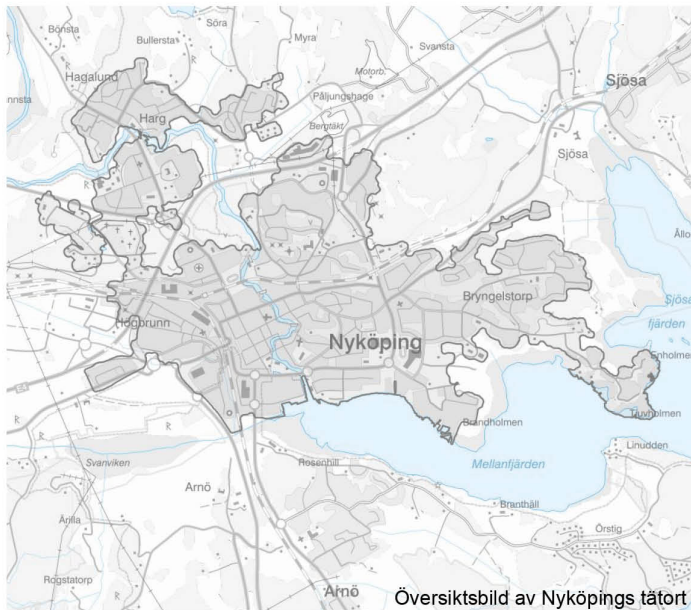
### **Hur stärka den storregionala funktionaliteten?**

Utbyggnaden av Ostlänken och ett nytt resecentrum är viktiga för Nyköpings utveckling och storregionala funktionalitet. Staden tillhör de som kommer att få den största relativa ökningen i tillgänglighet när Ostlänken står färdig, genom en väsentligt närmare koppling till Södertälje och Stockholm samt Linköping och Norrköping. I dagsläget är staden förhållandevis svagt integrerad i stadsstrukturen inom ÖMS.

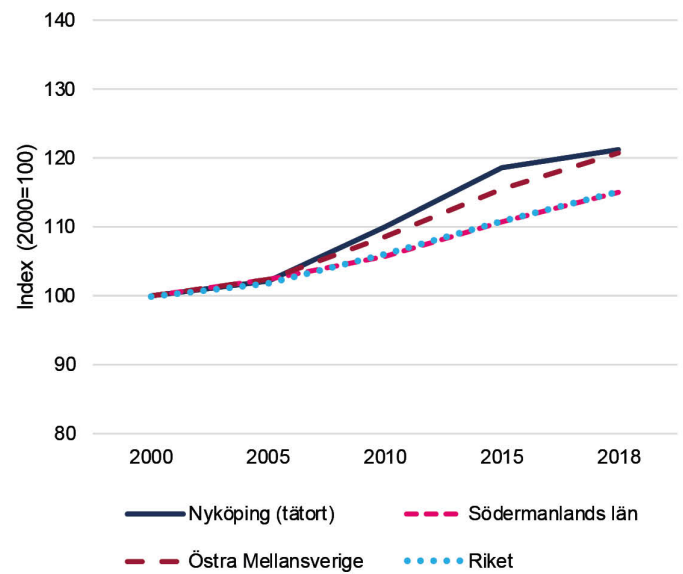
Ostlänken ger Nyköping möjlighet både att utvecklas som pendlingsort och att locka nya etableringar samt till en tätare samverkan med andra städer i stråket. Den underlättar därtill studiependling, vilket kan minska nettoutflyttningen av unga från staden. Ostlänken är dock ett tidskrävande projekt och de potentiella effekterna ligger ännu långt fram i tiden, förutom möjligheten till nya jobb i samband med byggnationen. Därtill finns kvarvarande flaskhalsar i tågtrafiken mellan Södertälje och Stockholm som behöver åtgärdas för att eftertraktade tidsvinster ska realiseras fullt ut. Det är också angeläget att utbyggnaden av staden sker i nära anslutning till det nya resecentret för att stärka den storregionala funktionaliteten och underlätta interaktion.

Skavsta flygplats är en viktig del av Nyköpings storregionala funktion och det är angeläget att flygplatsen effektivt förbinds med Ostlänken – för anslutande transporter och för möjlig transfer till/från Arlanda. Flygplatsen skulle därmed kunna verka som en integrerad del av ett storregionalt flygplatssystem och möjligtvis avlasta Arlanda en del av den förväntade trafikökningen.

# NYKÖPINGS BOENDEPROFIL



## Befolkningsutveckling 2000-2018

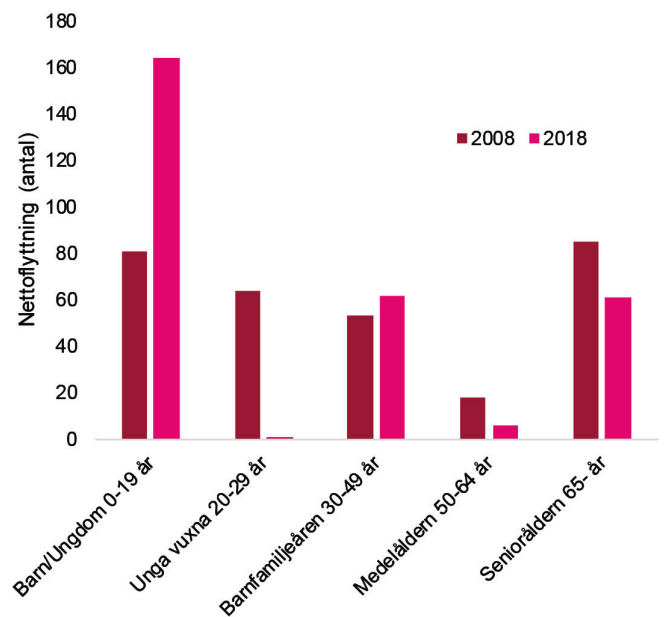


## Aldersstruktur år 2018 och förändring 2008-2018

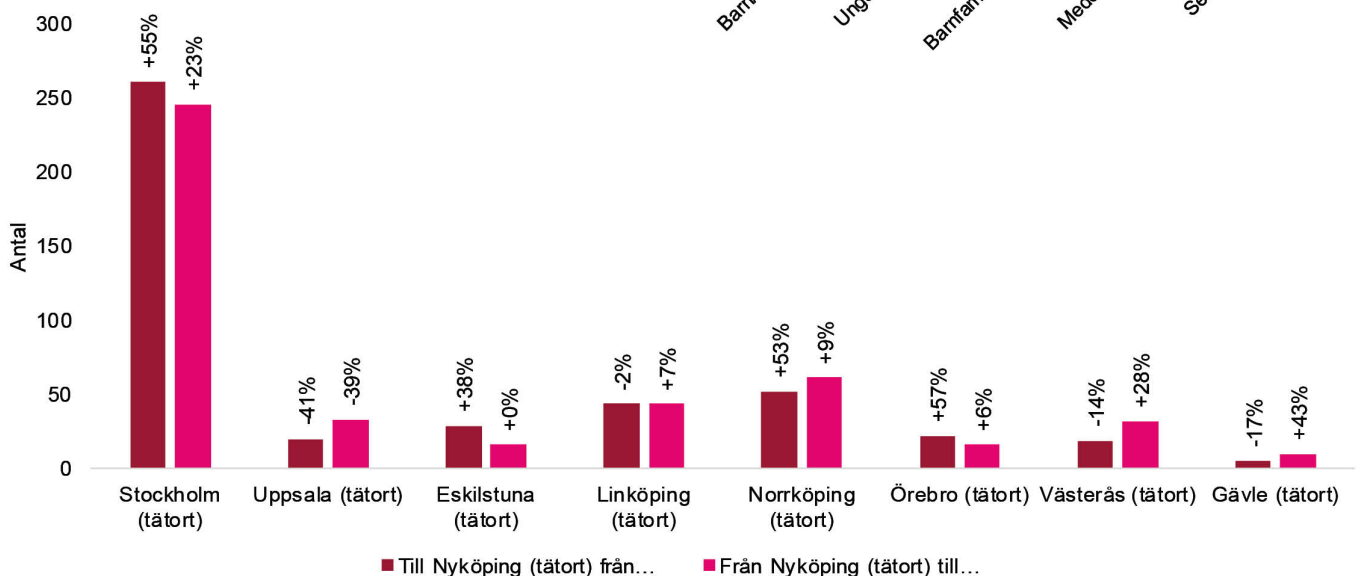
	Nyköping tätort		Nodstäderna		ÖMS	
	Andel	Förändring*	Andel	Förändring*	Andel	Förändring*
Barn/ungdom 0-19 år	21	-1%	22	+2%	24	-1%
Unga Vuxna 20-29 år	13	0%	17	+2%	13	+6
Barnfamiljeåren 30-49 år	22	-3%	25	-2%	27	-4%
Medelåldern 50-64 år	18	-10%	17	-7%	18	-6%
Senioråldern 65 år+	26	+4%	19	+6%	18	+12%

\* Avser perioden 2008-2018

## Inrikes nettoinflyttning för Nyköping tätort



## In- och utflytt mellan nodstäderna i ÖMS (2018)



# NYKÖPINGS NÄRINGSLIVSPROFIL

## Branscher med många sysselsatta (2017)

- Hälsa- och sjukvård
- Utbildning
- Offentlig förvaltning och försvar
- Detaljhandel
- Vård och omsorg med boende

## Branscher med hög specialisering (2017)

- Hälsa- och sjukvård
- Tillverkning av elapparatur
- Försäkring och pensionsverksamhet m.m.
- Offentlig förvaltning och försvar
- Handel samt reparation av motorfordon och motorcyklar

## Branscher med hög tillväxt (2007-2017)

- Sport-, fritids- och nöjesverk-samhet
- Arbetsförmedling, bemanning m.m.
- Datorprogrammering, data-konsult-verksamhet o. d.
- Öppna sociala insatser
- Kontorstjänster och andra företags-tjänster

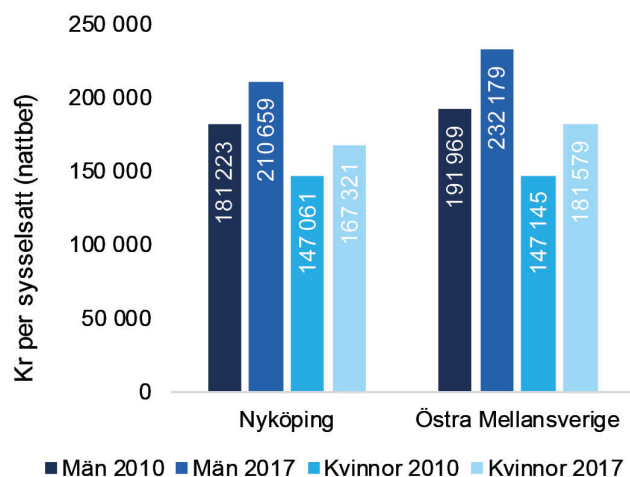
## Nyköpings fokusområden

Inga uttalade profilnäringsar

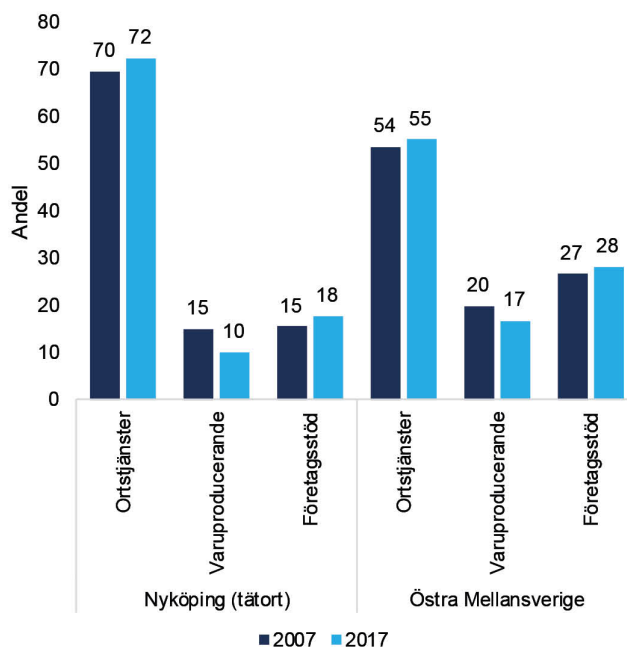
## Sysselsatt dagbefolkning inom olika branschgrupper (2017)

	Samhälls-funktioner	Hotell / restaurang	Kultur och fritid	KIBS
<b>Nyköping (tätort) år 2017</b>	36,3	5,2	1,4	6,0
...förändring 2007-2017	+3%	+74%	+58%	+27%
<b>Nodstäderna år 2017</b>	31,2	3,8	1,8	9,2
...förändring 2007-2017	+2%	+31%	+10%	+10%
<b>ÖMS år 2017</b>	23,7	3,8	2,0	11,1
...förändring 2007-2017	0%	+21%	+5%	+17%

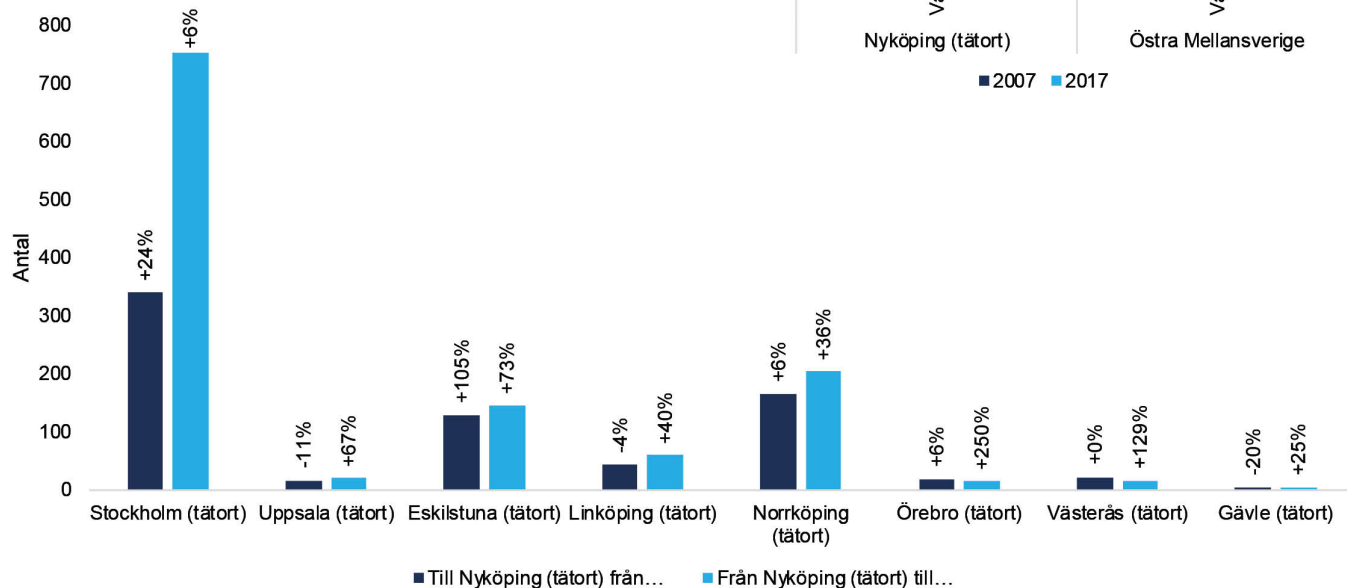
## Lönesumma för nattbefolkning år 2017 (kommun)



## Sysselsatt dagbefolkning inom branschsegment



## Pendling mellan nodstäderna i ÖMS (2017)



## Stockholm

Stockholm är som huvudstad en stark motor både för östra Mellansverige och för hela landet. Befolkningen i tätorten (som innefattar både Stockholms kommun och flera kranskommuner) har ökat med över 50 procent sedan 90-talet. Stockholm har ett rikt utbud av kultur, nöjen, utbildningar och arbetstillfällen. Detta bidrar till att många unga vuxna söker sig till Stockholm och tätorten har en ung befolkningsstruktur. Näringslivet präglas av huvudkontor och kunskapsintensiva företag. Profilnäringar finns inom IT/Tech, Cleantech, kreativa näringar m fl. Stockholm har ett stort utbyte framför allt med Uppsala, men i ökande grad även med övriga nodstäder i ÖMS.

### **Boende och stadsutveckling**

#### **En stark tillväxtmotor för hela landet**

Stockholm är ett draglok för såväl östra Mellansverige som hela landet. Staden har haft en kraftig befolkningsutveckling både i ett långsiktigt och kortsiktigt perspektiv. Sedan 1990-talet har Stockholm växt med 52 procent, vilket är något högre än länet (43 procent) och betydligt högre än ÖMS (28 procent) och riket (19 procent). Utvecklingen har också varit stark under 2000-talet. Mellan 2005–2018 har befolkningsutvecklingen i Stockholm ökat med 26 procent, vilket kan jämföras med länet (24 procent) och ÖMS (18 procent). Det är i huvudsak Stockholm som gör att östra Mellansverige ökar sin andel av rikets befolkning och att nodstäderna ökar sin andel av befolkningen i regionen

#### **Inriktning för stadsbyggnad - en tät och sammanhållen stad**

Stockholms innerstad, men även Sundbybergs centrum, har täta delar med traditionell kvartersstad och är lättillgängliga med kollektivtrafik. Trots den höga tätheten finns det enligt den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFSS 2050) möjligheter att bygga nytt i dessa stadsdelar. Men det är framförallt i den yttre regionkärnan som den stora tillväxten kommer att ske. Merparten av bostadstillväxten i Stockholms stad planeras i Söderort och Västerort. Innerstaden växer också, men inte alls i samma utsträckning. Utbyggnaden av Tvärbanan och pågående tunnelbaneutbyggnad kommer skapa potential för nya bostadsområden i kollektivtrafiknära lägen.

Enligt Stockholms översiktsplan kommer befolkningen öka till 1,3 miljoner år 2040. Staden tar höjd för att 140 000 bostäder behöver byggas fram till 2030, och takten i bostadsbyggandet behöver sannolikt vara hög även därefter. Transportinfrastrukturen i Stockholm är i dag ansträngd, och framför allt gång-, cykel- och kollektivtrafik behöver stärkas. Stadsbyggandet ska utvecklas ur ett socialt hållbart perspektiv med fokus på att skapa en mer sammanhängande stad. Det finns en tydlig ambition att staden och regionen ska bli mer sammanhållen och att det ska finnas goda förutsättningar för bostäder, arbetsplatser och service i stadens alla delar. I och med detta planeras också ett antal stora infrastruktursatsningar som kan skapa bättre förutsättningar för arbetsplatsbalans och befolkningsutveckling i de södra delarna av staden. Citybanan (genomförd), Ostlänken, Förbifart Stockholm, tunnelbaneutbyggnaden och Mälärbanan innebär sammanlagda infrastrukturinvesteringar på mer än 100 miljarder kronor.

PÅ VÄG MOT EN MER INTEGRERAD BOSTADS-, UTBILDNINGS- OCH ARBETSMARKNAD



## Exempel på stadsbyggnadsprojekt i Stockholm

Projektnamn	Typ av bebyggelse	Avstånd station	Fas	Volym
Hagastaden	Bostäder, verksamheter, sjukhus, parkområde etc	0-500 m	Byggnation	6000 bostäder
Norra Djurgårdsstaden	Bostäder, arbetsplatser och service i en klimatanpassad och fossilbränslefri stadsdel	0-500 m	Byggnation	12000 bostäder
Hammarby sjöstad	Bostäder, verksamheter, service, parkområden etc - komplett stadsdel	0-500 m	Byggnation	12700 bostäder
Telefonplan	Bostäder, (kreativa) verksamheter, förskolor, torg, parker	0-500 m	Byggnation	5400 bostäder
Västra Kungsholmen	Bostäder, verksamheter, service, parker	0-500 m	Byggnation	5000 bostäder
Hammarbyhöjden-Björkhagen	Bostäder, förskolor, grundskola, lokal handel, sporthall	0-500 m	Byggstart	2700-3500 bostäder
Söderstaden	Bostäder, evenemang- och nöjescentrum, handel, kontor, service	0-500 m	Planering	Oklart
Årstafälten	Bostäder, skolor, verksamheter, park	0-500 m	Planering	6000 bostäder
Årstastråket	Bostäder, förskolor, skola, idrottshall	0-500 m	Byggnation	3000 bostäder
Östberga	Bostäder, förskolor, parker	500-1000 m	Planering	2600 bostäder
Bromstenstaden	Bostäder, service och arbetstillfällan	0-500 m	Byggstart	2500 bostäder
Marieberg	kontor, handel, service och skolverksamhet	0-500 m	Planering	1100 bostäder
Spångadalen	Bostäder, förskolor, skola, idrottshall, parker	0-1000 m	Planering	200-500 bostäder
Centrala Bromma	Bostäder, verksamheter, förskolor, skolor, idrotts- och rekreationsfunktioner samt förbättrad park- och grönstruktur	0-500 m	Planering	3000-4000 bostäder
Hagsätra-Rågsved	Bostäder, service, parkmiljöer	0-500 m	Planering	3000-4500 bostäder
Stora Sköndal	Bostäder, arbetsplatser, vård- och omsorgsverksamhet, skolor, campus med gymnasium o högskola, idrottshall, parker, torg	500-2000m	Planering	4400 bostäder
Bagarmossen-Skarpnäck	Bostäder, förskolor, bättre service och kollektivtrafik	500-1000 m	Planering	3500 bostäder
Alvik östra+västra	Främst bostäder (omvandling av befintlig buss-/tågdepå)	0-500 m	Utredning	1500-3000 bostäder
Vinsta-Johannelund	Bostäder, arbetsplatser (Omvandling)	0-1000 m	Utredning	5000 bostäder

## Vem bor här?

I Stockholm bor många personer i barnfamiljeåren. Andelen personer i åldersgruppen 30-49 år är 30 procent i Stockholm, vilket kan jämföras med genomsnittet på 25 procent för nodstäderna och 27 procent för hela ÖMS. Andelen unga vuxna (20-29 år) i Stockholm är i nivå med genomsnittet för ÖMS, men något lägre i jämförelse med nodstäderna, vilket kan relateras till höga priser och långa bostadsköer. Att det är en hög andel personer i barnfamiljeåren i Stockholm beror på att tätorten inkluderar flera

av Stockholms kranskommuner (tex Nacka, Huddinge, Solna, Täby och Danderyd). Dessa kommuner är attraktiva för barnfamiljer som vill ha mer bostadsyta för pengarna men samtidigt bo nära jobben i stan. Andelen personer i senioråldern är lägre i Stockholm (15 procent) än i nodstäderna (19 procent) och ÖMS (18 procent).

De som bor i Stockholm arbetar i högre grad inom information- och kommunikationsverksamhet och finans- och försäkringsverksamhet i jämförelse med ÖMS som helhet. Av de som bor i Stockholm är det något vanligare att arbeta inom tillverkning och utvinning (dock företrädesvis kontorsverksamhet inom dessa) jämfört med de som pendlar in till Stockholm. Skillnaderna är dock små. Stockholm kännetecknas av en mycket hög utbildningsnivå. Det är 49 procent av männen och 58 procent av kvinnorna som har en eftergymnasial utbildningsnivå i åldrarna 25–74 år. Av nodstäderna är det bara Uppsala som har en högre utbildningsnivå än Stockholm.

### **Vem flyttar hit?**

Stockholm har en mycket stark boendeattraktivitet. Det stora utbudet av arbetstillfällen, kultur och nöjen gör att många söker sig till staden, men även dess omgivningar. Det är framför allt unga vuxna som flyttar till Stockholm. År 2018 var nettoinflyttningen för denna åldersgrupp omkring 12 000 personer, vilket är något lägre i jämförelse med 2008 års nivåer på 13 400 personer. Stockholm har också ett positivt flytt-netto för personer i barnfamiljeåren, men det rör sig om ett fåtal personer och flyttnettot för denna åldersgrupp har dessutom sjunkit från 2008. Att det trots det bor en hög andel personer i barnfamiljeåren i Stockholm beror på att många unga vuxna som flyttar till staden bor kvar, snarare än att det är många barnfamiljer som flyttar in. För de äldre åldersgrupperna (50+) har Stockholm totalt sett ett negativt flytt-netto.

Flyttlassen till Stockholm från övriga nodstäder kommer framför allt från Uppsala. Det är något fler som flyttar till Stockholm från Uppsala än tvärtom, men skillnaderna är små och minskar. Det är i riktningen från Stockholm till Uppsala som flyttningarna procentuellt har ökat som allra mest mellan år 2008-2018 (88 procent). Att det finns ett stort utbyte mellan dessa städer är väntat med hänsyn till att städernas storlek och geografiska närhet. Flyttningarna till och från Stockholm har ökat i de flesta riktningar inom ÖMS, men i minst utsträckning till Norrköping och Gävle. Flyttningarna är betydligt högre än förväntat mellan Linköping och Stockholm.

### **Arbete**

#### **Ett kunskapsintensivt näringsliv med många techföretag**

Stockholm har ett tjänstebaserat näringsliv med högt kunskapsinnehåll. Arbetsplatserna är fler än antalet förvärvsarbetande, vilket innebär en större inpendling än utpendling. Stockholms innerstad är en stark arbetsnod med många huvudkontor och kunskapsintensiva företag. Omkring två tredjedelar av stadens arbetsplatser finns i innerstaden, men bara en tredjedel av stadens invånare bor där.

Norr om innerstan finns Kista med specialisering inom information och kommunikation. Även Solna och Sundbyberg har många företagsetableringar. I Solna strand sitter bland annat Trafikverket och i Arenastaden finns exempelvis SEBs, Vattenfalls och

ICAs huvudkontor, medan Swedbanks ligger i Sundbyberg. Nyligen flyttade Migrationsverket till Sundbyberg. På södra sidan av innerstan är antalet arbetsplatser färre. Obalansen beror främst på bättre kommunikationer i norr, närheten till Arlanda, Kistas utveckling och tillgång till attraktiv byggbar mark. Detta innebär ett ojämnt tryck på regionens väg- och kollektivtrafik. Utvecklingen av Flemingsberg under namnet South Business Distrikt, med fler jobb och bostäder, kan bidra till att balansera upp fördelningen av arbetsplatser i Stockholm. Därtill sker en utveckling i områdena kring Söderstaden (Gullmarsplan), Hammarby sjöstad och Liljeholmen (där det finns en utveckling inom kontor).

I jämförelse med övriga nodstäder utmärker sig Stockholm med en betydligt högre andel sysselsatta inom företagsstöd och lägst andel sysselsatta inom varuproduktion. Branschtillväxten i Stockholms tätort har procentuellt sett varit som störst i några mindre branscher, såsom tillverkning av olika slag. De branscher som däremot sysselsätter flest är utbildning, hälso- och sjukvård samt offentlig förvaltning. I Stockholm finns även många huvudkontor och kunskapsintensiva företag. Det är en hög andel, 16 procent, som arbetar inom den kunskapsintensiva tjänstesektorn (KIBS). Detta kan jämföras med genomsnittet för nodstäderna (9 procent) och hela ÖMS (11 procent). Övriga specialiseringar för Stockholm finns bland annat inom informationstjänster, film och videoverksamhet och stödtjänster till finansiella tjänster. Strategiska områden för etableringar är bland annat ICT/Tech, Cleantech, Life-Science, Automation, Handel, Kreativa näringar och Logistik. I Stockholm finns också en tydlig specialisering inom fintech med flera betalföretag såsom iZettle och Klarna.

### **Vem jobbar här?**

Stockholm har en stark attraktivitet för näringslivet. Det är omkring 900 000 personer som förvärvsarbetar i Stockholm tätort och en hög andel, 72 procent, av länets dagbefolkning arbetar i staden. Dagbefolkningen har ökat med 22 procent de senaste tio åren. Av de som arbetar i Stockholm är det 26 procent av dagbefolkningen som pendlar in till staden för att jobba, medan 18 procent av nattbefolkningen pendlar ut. Det är totalt sett 58 procent fler som pendlar in till än ut från staden för att jobba. Av de som pendlar in till Stockholm är det en högre andel som arbetar inom finans och försäkring jämfört med de som bor i staden.

Pendlingsströmmarna till Stockholm från de andra nodstäderna kommer framför allt från Uppsala. Det är omkring 8 300 personer som arbetspendlar från Uppsala till Stockholm. Betydligt färre (3 300) pendlar i den motsatta riktningen. Ökningen har varit relativt stor i riktningen från Stockholm till Uppsala (44 procent). En relativt stor arbetspendling sker också mellan Västerås och Stockholm. Det är omkring 2 800 Västeråsare som pendlar till Stockholm och drygt 1000 personer som pendlar i motsatt riktning. Det är dock från Stockholm till Västerås som arbetspendlingen procentuellt sett ökat som mest mellan 2008-2018 (57 procent).

### **Stockholms utbildningsprofil**

I Stockholm finns en stor andel av rikets alla lärosäten och utbildningsmöjligheterna är mycket goda. Stockholms universitet är landets största med 44 800 studenter läsåret 2018/2019. Kungliga Tekniska Högskolan har 15 700 studenter (2018/19). Många

konstnärliga lärosäten finns också belägna i Stockholm tex Dramatiska högskolan, Operahögskolan, Kungliga Musikhögskolan, Konstfack och Beckmans mm. Andra lärosäten som finns i Stockholm är Karolinska institutet, Handelshögskolan, Lärarhögskolan med flera.

Av de studenter som bor i Stockholm är det endast ungefär hälften som även har sin studieort i kommunen, men ungefär 90 procent har sin studieort inom länet. Till skillnad från arbetspendlingen, där det är högre inpendling än utpendling till/från tätorten, så är det fler studenter som pendlar ut från kommunen än in. Störst är utpendlingen till Uppsala följt av Gävle och Linköping. Pendlingen har procentuellt ökat kraftigt till Gävle. Utbudet av högre utbildning i övriga nodstäder fyller således en allt viktigare roll för de som bor i Stockholm, dvs. det finns en tydlig komplementaritet.

### **Hur stärka den storregionala funktionaliteten?**

Stockholm är redan idag ett starkt centrum i den storregionala stadsstrukturen inom östra Mellansverige och regionens port till och skyltfönster mot omvärlden. De flesta samband och flöden utvecklas i relation till eller riktning mot huvudstaden. Stockholm är drivande i näringslivets och arbetsmarknadens utveckling och en magnet som drar till sig resurser, men skapar också möjligheter för närliggande orter och städer samt är beroende av dessa för sin egen kompetensförsörjning, logistikfunktioner med mera.

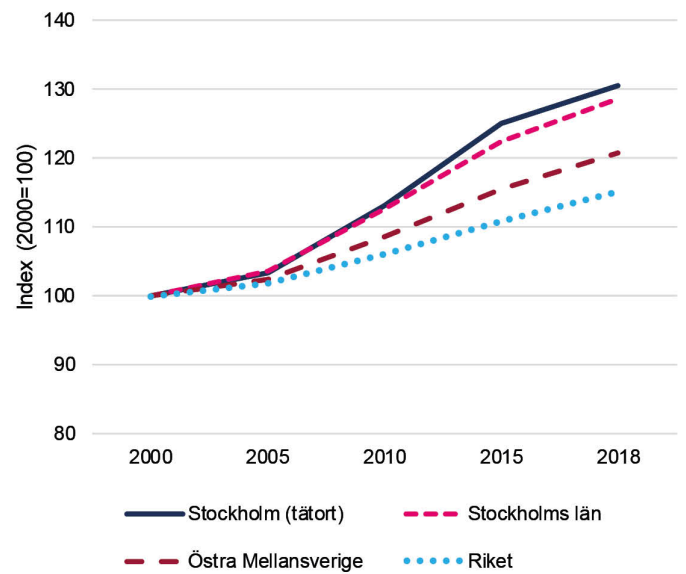
I vilken grad detta sker avgörs till stor del av avståndet och kvalitén på infrastrukturen. I de flesta fall är sambanden som förväntat och i några fall under- eller överutvecklade givet de strukturella förutsättningarna. Att utveckla tillgängligheten till Stockholm är och bör fortsätta vara den främsta prioriteten i det storregionala samarbetet, tillsammans med en fysisk planering inriktad på förtätning och regionförstoring framför allt med kollektivtrafiken som grund. Bra infrastruktur och storregional kollektivtrafik med gemensamt biljettsystem samt genomtänkt koppling till lokala trafiksystem är kritiska möjliggörare i detta. Risken är dock att trängseln ökar in mot Stockholm och att strukturen hämmar utvecklingen i andra delar av regionen.

Samtidigt kan komplementariteten mellan huvudstaden och övriga nodstäder utvecklas. Något som redan skett inom exempelvis livsmiljöer, högre utbildning och logistikfunktioner, men som kan bli tydligare inom fler områden. Exempelvis vad gäller näringslivets specialisering, lokaliseringen av statliga myndigheter och kulturinstitutioner, sjukvårdens organisering osv. Något som utmanas av administrativa gränser, men som i sig inte är märkligare än motsvarande rollfördelning inom Stockholms stad och län. Att lära sig se resurser och möjligheter i en större geografi samt planera och organisera verksamheter utifrån det förutsätter dock att man är beredd att både ge och ta och se till hela stadsstrukturens utveckling.

# STOCKHOLMS BOENDEPROFIL



## Befolkningsutveckling 2000-2018

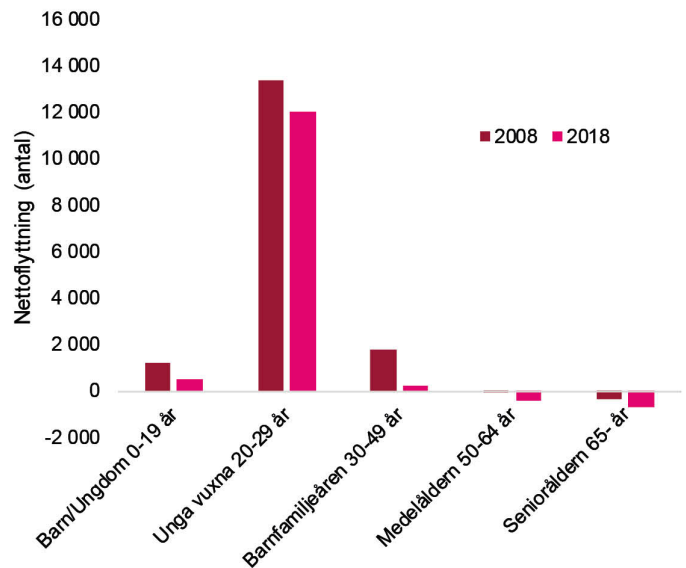


## Aldersstruktur år 2018 och förändring 2008-2018

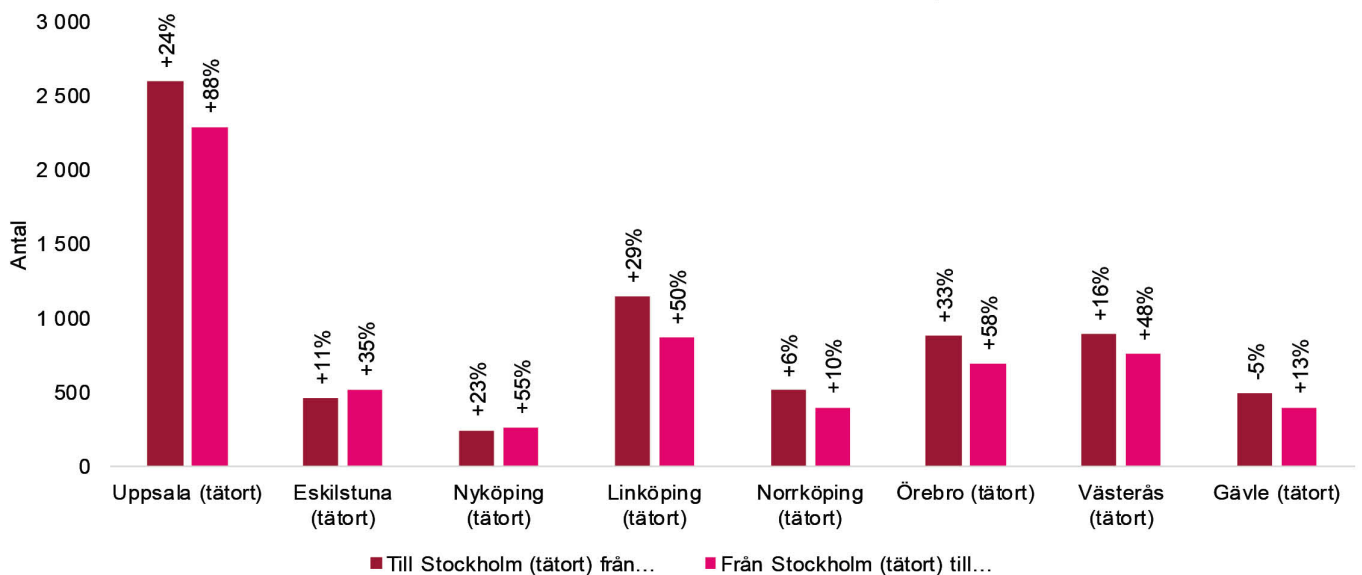
	Stockholm tätort		Nodstäderna		ÖMS	
	Andel	Förändring*	Andel	Förändring*	Andel	Förändring*
Barn/ungdom 0-19 år	23	-1%	22	+2%	24	-1%
Unga vuxna 20-29 år	14	0%	17	+2%	13	+6
Barnfamiljeåren 30-49 år	30	-2%	25	-2%	27	-4%
Medelåldern 50-64 år	17	-2%	17	-7%	18	-6%
Senioråldern 65 år+	15	+7%	19	+6%	18	+12%

\* Avser perioden 2008-2018

## Inrikes nettoinflyttning för Stockholm tätort



## In- och utflytt mellan nodstäderna i ÖMS (2018)



# STOCKHOLMS NÄRINGS- OCH LIVSPROFIL

## Branscher med många sysselsatta (2017)

- Utbildning
- Offentlig förvaltning och försvar
- Hälso- och sjukvård
- Detaljhandel
- Parti- och provisionshandel utom med motorfordon

## Branscher med hög specialisering (2017)

- Informationstjänster
- Planering och sändning av program
- Stödtjänster till finansiella tjänster och försäkring
- Försäkring och pensionsfondsverksamhet m.m.
- Film-, video- och tv-programverksamhet

## Branscher med hög tillväxt (2007-2017)

- Tillverkning av stenkolsprodukter och raffinerade petroleumprodukter
- Skogsbruk
- Stål- och metallframställning
- Vattenförsörjning
- Arbetsförmedling, bemanning m.m.

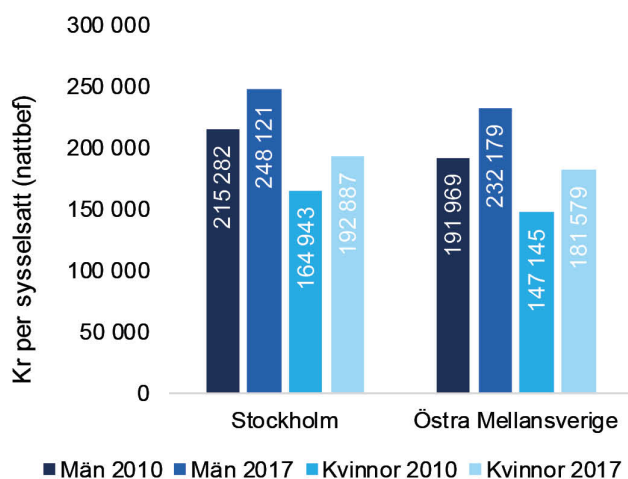
## Stockholms stads fokusområden

- Tech-sektorn (fin-tech)
- Life-science
- Cleantech
- Infrastruktur
- Handel
- Kreativa näringar
- Besöksnäring
- Logistik

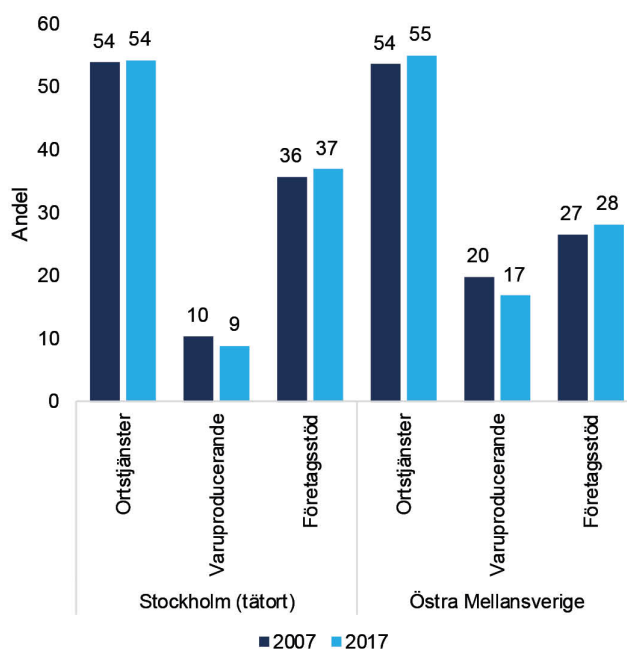
## Sysselsatt dagbefolkning inom olika branschgrupper (2017)

	Samhälls-funktioner	Hotell / restaurang	Kultur och fritid	KIBS
<b>Stockholm (tätor) år 2017</b>	23,3	4,5	2,4	15,9
<b>...förändring 2007-2017</b>	-3%	+21%	-1%	+12%
<b>Nodstäderna år 2017</b>	31,2	3,8	1,8	9,2
<b>...förändring 2007-2017</b>	+2%	+31%	+10%	+10%
<b>ÖMS år 2017</b>	23,7	3,8	2,0	11,1
<b>...förändring 2007-2017</b>	0%	+21%	+5%	+17%

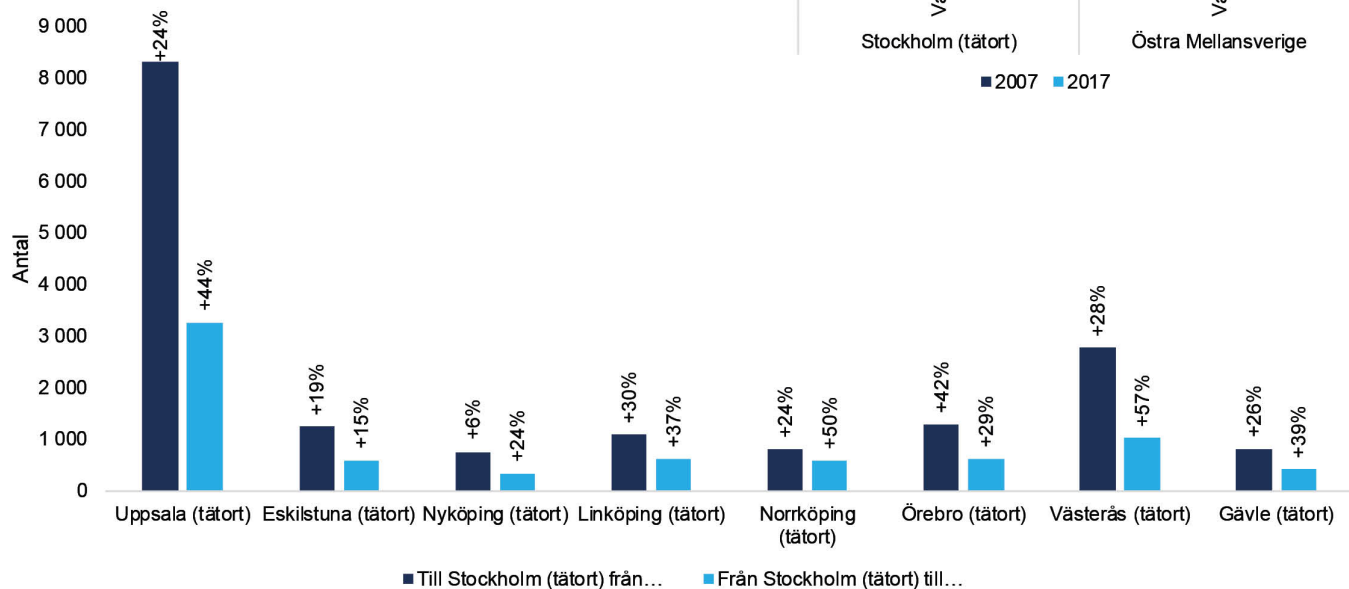
## Lönesumma för nattbefolkning år 2017 (kommun)



## Sysselsatt dagbefolkning inom branschsegment



## Pendling mellan nodstäderna i ÖMS (2017)



## Uppsala

Uppsala är en anrik universitetsstad som är nära integrerad med Stockholm och därtill ÖMS näst största stad. Staden är en tillväxtmotor i ett snabbväxande län som kännetecknas av en ung befolkning och hög utbildningsnivå. Tillsammans med en stark tjänstesektor och specialisering inom life-science banar det väg för en kunskapsdriven tillväxt, där även närheten till Arlanda är en fördel. Pendlingsstråket mellan Uppsala och Stockholm är både regionens och landets största. Samtidigt har Uppsala-las relationer med Gävle och Västerås blivit allt viktigare.

### **Boende och stadsutveckling**

#### **Tillväxtmotor både i sitt eget län och för hela ÖMS**

Uppsala är en tillväxtmotor både i sitt eget län och för hela ÖMS. Uppsala har haft en kraftig tillväxt både i ett långsiktigt och kortsiktigt perspektiv. Sedan 1990-talet har Uppsala växt med 47 procent, vilket är något högre än länet (40 procent) och betydligt högre än ÖMS (28 procent). Från 2005 och framåt har befolkningsutvecklingen i staden också varit stark. Uppsalas befolkning har ökat med 25 procent, vilket kan jämföras med länet (24 procent) och ÖMS (18 procent).

#### **Stadsutveckling med fokus på södra staden**

Uppsala planerar för en fortsatt snabb befolkningsökning – med upp till 130 000 nya invånare till år 2050. En hög andel, 71 procent, av kommunens invånare bor i staden och stora delar av utbyggnadsplanerna fokuserar på denna. Tillväxtambitionerna ställer höga krav på såväl bostadsbyggandet som arbetsplatsutveckling integrerat i noderna och i specifika verksamhetsområden, och det är genom utbyggnad i den södra delen av staden och utveckling av en femkärnig tätort som ambitionerna ska förverkligas. Fyra täta stadsnoder ska komplettera innerstaden och stråk ska binda samman noderna med varandra och med kärnan. Det finns ett starkt fokus på högintensiv markanvändning och bostäder i flerbostadshus.

Stora delar av centrala Uppsala är redan bebyggda och kvarvarande ytor i centrum ska förtätas. Framför allt fokuserar utvecklingen av innerstaden på förstärkt mobilitet samt utveckling av kontor, handel, kultur- och stadsliv. Södra staden kommer också vara en drivande kraft och rymma en stor del av stadens behov av bostäder men också verksamheter och arbetsplatser. En ny station i Bergsbrunna i Södra staden ska tillsammans med en spårutbyggnad på Ostkustbanan, en ny kollektivtrafikbro över Fyrisån samt spårväg från Bergsbrunna till city skapa förutsättningar för utbyggnad av området. Ökad kapacitet på Ostkustbanan ska också enligt avtal med staten, det så kallade Uppsalapaketet, säkerställa tät tågtrafik och stärkt integration av Uppsala i Stockholmsregionen.

## Exempel på stadsbyggnadsprojekt i Uppsala

Projekt-namn	Typ av bebyggelse	Avstånd station	Fas	Volymer
Börjetull	Bostäder, kontor, verksamheter, förskolor	Över 2000 m	Byggstart	1500 bostäder
Eriksberg och Ekebydalen	Bostäder	Över 2000 m	Planering	2400 bostäder
Gamla Uppsalagatan och Vattholmavägen	Bostäder, service	1000-2000 m	Byggstart	1050 bostäder
Gottsundaområdet	Bostäder, arbetsplatser	Över 2000 m	Planering	5000 bostäder
Hugin	Bostäder, kontor	500-1000 m	Planering	600 bostäder
Rosendal	Bostäder, campusområde, kontor, förskolor, skolor, idrottshall m.m.	Över 2000 m	Byggnation	3500 bostäder
Ulleråker	Bostäder, verksamheter, handel, skolor, förskolor m.m.	Över 2000 m	Planering	7000 bostäder
Ångkvarnen	Bostäder, förskolor, lokaler	500-1000 m	Planering	900 bostäder
Östra Sala backe	Bostäder, förskolor, skolor	Över 2000 m	Byggnation	3000 bostäder

### Vem bor här?

Uppsalas två universitet och integrationen med huvudstadsregionen bidrar till Uppsalas boendattraktivitet. Uppsala har en ung befolkning - 22 procent av befolkningen är 20-29 år gamla, en betydligt högre siffra än de andra nodstäderna i ÖMS. Uppsala universitets och Sveriges lantbruksuniversitets cirka 47 000 studenter är förklaringen. Relativt många av inflyttarna stannar också kvar i Uppsala in i barnfamiljeåren. Staden har däremot en relativt låg andel personer i medelåldern 50-64 år liksom bland seniorer 65 år och uppåt. Seniorerna har dock ökat kraftigt de senaste tio åren medan invånarna i medelåldern minskat. Andelen barn och ungdomar ligger stabilt strax under snittet bland nodstäderna.

De som bor i Uppsala arbetar i högre grad inom utbildning och vård och omsorg, i jämförelse med ÖMS som helhet. Uppsalas befolkning har en mycket hög utbildningsnivå i jämförelse med övriga nodstäder liksom jämfört med storregionen som helhet. Skillnaderna är stora - sex av tio Uppsalabor har en eftergymnasial utbildning, att jämföra med fyra av tio i hela östra Mellansverige. Däremot har inte utbildningsnivån i Uppsala höjts i samma takt över tid som i övriga storregionen, något som särskilt gäller männen.

### Vem flyttar hit?

Uppsala attraherar många unga och universitetsprägelns märks i flyttmönstret. Uppsala har en starkt positiv nettoinflyttning av unga vuxna i åldrarna 20-29 år, både jämfört med övriga nodstäder och östra Mellansverige. Nettoinflyttningen av unga vuxna ökar dessutom – 2018 var den 790 personer fler än 2008. Fler personer flyttar däremot ut från Uppsala tätort än in till tätorten i barnfamiljeåren.

Uppsala integreras allt mer i en regional bostads- och arbetsmarknad, vilket märks i att allt fler flyttar mellan Uppsala och de andra nodstäderna. Att de flesta flyttar mellan



Stockholm och Uppsala är naturligt med tanke på städernas storlek och närhet till varandra. Utbytet ökar i bägge riktningar, men fler och fler flyttar från Stockholm till Uppsala – nästan dubbelt så många flyttade i den riktningen 2018 jämfört med 2008. Även utbytet med Gävle och Västerås växer – inflyttningarna från Gävle ökar medan allt fler Uppsalabor flyttar till Västerås. I relation till städernas storlek är utbytet med Gävle och Västerås idag jämförbart med utbytet med Stockholm.

## **Arbete**

### **En kunskapsstad med life-science prägel**

Uppsalas näringsliv består av många kunskapsintensiva företag. Staden har en stark specialisering inom forskning och utveckling och ett starkt kluster inom life science, med både innovativa utvecklingsföretag och stora produktionsföretag som GE Healthcare. De kunskapsintensiva tjänsteföretagen, liksom enklare företagservice, utvecklas till stor del i relation till klustret och har en större närvaro i Uppsala än i övriga nodstäder.

Även om life science industrin har en del renodlade tillverkningsföretag har Uppsala en låg andel sysselsatta inom varuproduktion. Något förvånande är att även företagstjänsterna är relativt svaga medan en stor del av stadens sysselsatta finns inom ortstjänster. Hälso- och sjukvården är en viktig arbetsgivare och Akademiska sjukhuset är ett av Sveriges största sjukhus med specialistvård inom många områden. Samhällsfunktionerna som helhet sysselsätter betydligt fler i Uppsala än i övriga nodstäder.

### **Välfärd, bygg, företagstjänster och IKT skapar nya jobb**

Uppsala är en tillväxtort och växer brett. Den snabba befolkningstillväxten ger ett underlag för välfärdstjänster och en snabbt expanderande byggbransch. Den starkaste tillväxten procentuellt finns dock i mindre branscher, exempelvis skogsbruk.

Uppsalas näringsliv tenderar att drivas fram av den lokala marknaden, medan det bland externmarknadsorienterade verksamheter främst är de kvalificerade företags-tjänsterna och IKT som skapar nya jobb. Detta sker dock i betydande grad i relation till de större företagen inom Life Science, som utgör viktiga beställare av sådana tjänster. Den lokala kompetenspoolen skulle kunna ge förutsättningar för en omfattande expansion av expertfunktioner och kvalificerade verksamheter i staden. Kommunen har släppt en del av tidigare ambitioner om att locka huvudkontorsverksamhet och satsar nu på fortsatt expansion i befintlig exportindustri, nyetableringar av företag inom kontorsmarknaden (företagstjänster) och tillverkande life science-industri, kunskaps-intensiva verksamheter och företag med koppling till stora befintliga verksamheter i kommunen.

### **Vem jobbar här?**

Det är 85 860 som förvärvsarbetar i Uppsala tätort. Mellan 2007–2017 ökade dagbefolkningen med 20 procent i tätorten. Staden dominerar kommunens arbetsmarknad och 80 procent av dagbefolkningen arbetar i den. Av länets totala dagbefolkning är det över hälften som arbetar i Uppsala. Staden är alltså en mycket viktig arbetsnod även ur ett regionalt perspektiv.

En stor andel av de som arbetar i Uppsala, 42 procent, är inpendlare, men lika många pendlar till arbete på annan ort. Den högutbildade lokala kompetensen inom IT, ekonomi och juridik pendlar ofta till Stockholmsregionen medan de lokala verksamheterna som efterfrågar praktisk kompetens, såsom vårdpersonal, byggarbetare, mekaniker och handelsanställda, är beroende av arbetskraft från grannkommunerna. Särskilt många pendlar in för att jobba inom byggverksamheterna.

Den lokala arbetsmarknadens växande storlek och attraktivitet i kombination med bättre pendlingsmöjligheter lockar också allt fler inpendlare från andra län. Rörelsen av arbetskraft mellan Uppsala och Stockholm är omfattande men domineras fortfarande av utpendling – dagligen pendlar drygt 8 000 personer till Stockholm och drygt 3 000 i andra riktningen. Precis som inflyttningen från Stockholm ökar emellertid inpendlingen från Stockholm snabbare än utpendlingen. Utbytet med Gävle och Västerås är betydligt lägre men växande och beaktat städernas storlek och avståndet till dem ändå jämförbart med utbytet med Stockholm. Långa restider till övriga nodstäder gör att utbytet med dessa är av mer marginell karaktär.

## **Utbildning**

Uppsala är en av landets mest anrika universitetsstäder och Uppsala universitet, som grundades 1477, är Nordens äldsta lärosäte. Universitetet har ett brett utbildningsutbud, över 40 000 studenter och nästan 5 000 lärare och forskare. Flera av utbildningarna tillhör Sveriges mest eftersökta och universitetet rankas som ett av landets främsta samt är mycket högt ansett även internationellt. Bland universitetets alumner återfinns 15 nobelpristagare, varav 8 som fick nobelpris för upptäckter som de gjorde under sin tid vid Uppsala universitet.

Vid Uppsala Universitet bedrivs utbildning och forskning inom farmaci, humaniora, juridik, medicin/vård, samhällsvetenskap, språk, teknik/naturvetenskap, teologi och lärarutbildningsområdet. I Uppsala finns även Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) som är ledande inom framför allt livs- och miljövetenskaper. SLU har 3 700 helårsstudenter och siktar mot ett fördubblat antal studenter år 2027. Uppsala Innovation Center, som verkar i nära anslutning till universiteten, rankas därtill som en av de bästa företagsinkubatorerna i världen.

Mellan Uppsala och Stockholm finns en omfattande studiependling, men i förhållande till städernas storlek är utbytet mer utvecklat med Gävle. Även med Västerås finns ett betydande utbyte. Framförallt väljer fler studenter att pendla ut från Uppsala, och idag är det fler studenter som pendlar från Uppsala till Gävle än i motsatt riktning. Något som delvis kan bero på en hårdare konkurrens om utbildningsplatserna i Uppsala.

## **Hur stärka den storregionala funktionaliteten?**

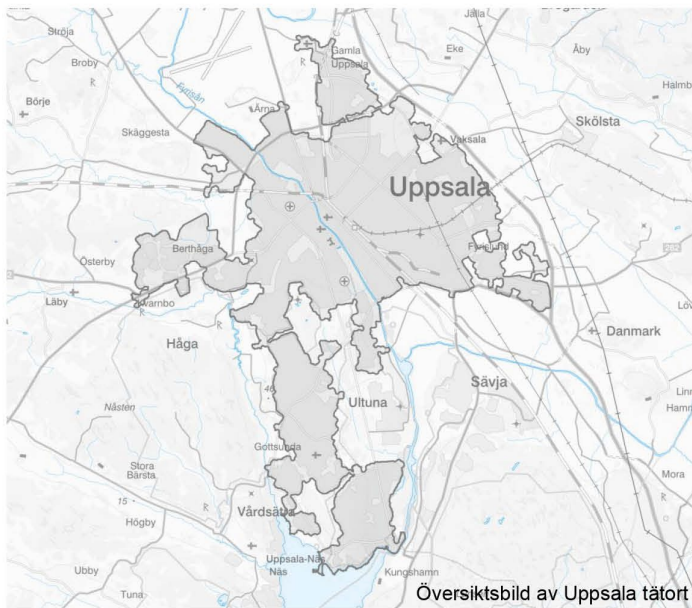
Den nära integrationen med Stockholm gör Uppsala till en del av huvudstadsregionen och den starka tillväxt som kännetecknar ÖMS centrala delar. I detta utvecklas även kopplingarna till Gävle och Västerås successivt. Infrastrukturella brister och brist på expansionsutrymme i stationsnära läge hämmar dock den fortsatta utvecklingen. Utbyggnaden av södra staden, med nytt stationsläge i Bergsbrunna och spårväg som binder ihop med övriga staden, är därför viktig för Uppsala som storregional

pendlingsort, liksom utbyggnaden av Ostkustbanan till fyrspår hela vägen mellan Uppsala och Stockholm.

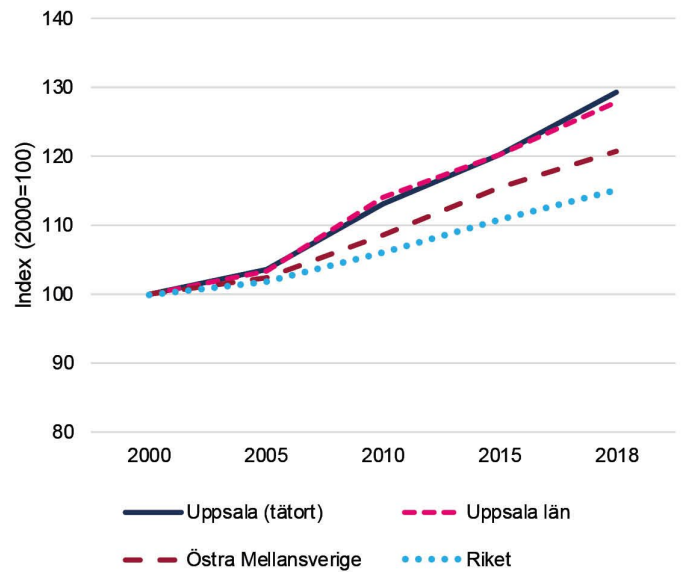
Samtidigt ger omvandlingen av främre Boländerna nära den befintliga tågstationen en möjlighet att stärka Uppsala som etableringsort för nya företag och kunskapsintensiva verksamheter med höga krav på centralitet och arbetskraftstillgänglighet. Utvecklingen av Gränby intill E4:an bidrar också i detta avseende, men förutsätter bättre anslutande lokal kollektivtrafik till tågstationen för att inte domineras av vägtrafik. Uppsalas stora överskott på kvalificerad arbetskraft är en viktig faktor i utvecklingen av näringslivet, liksom det befintliga klustret inom Life Science som stimulerat framväxten av en mängd underleverantörer och kringverksamheter.

Att Uppsala stärks som nordlig nod i huvudstadsregionen är viktigt även för Gävle och de norra delarna av ÖMS. Stadens storlek, utbud och närhet till Arlanda gör den redan idag till en storregional tillväxtnod, men rollen kan förstärkas ytterligare, liksom kopplingarna mot Västerås och Mälarsstråket om Ostkustbanan kopplas samman med Mäljarbanan i en framtid genom den så kallade Aros-länken.

# UPPSALAS BOENDEPROFIL



## Befolkningsutveckling 2000-2018

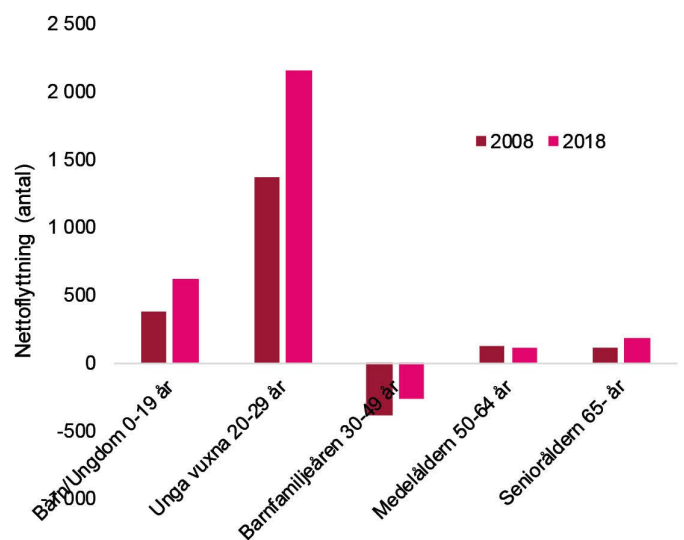


## Åldersstruktur år 2018 och förändring 2008-2018

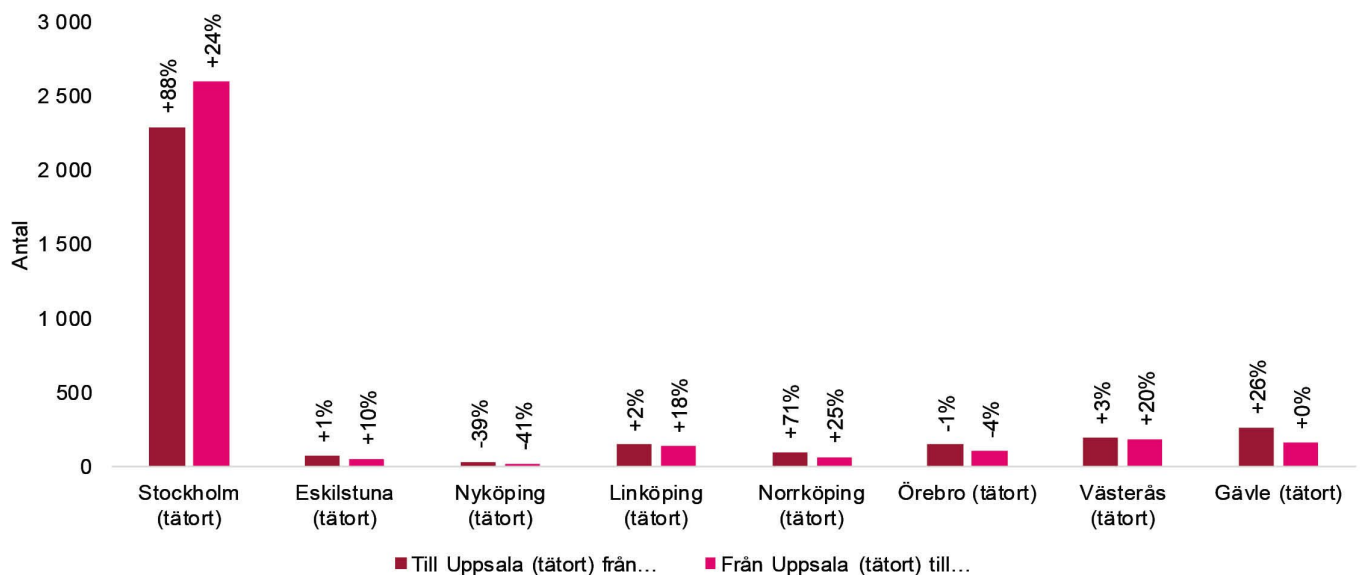
	Uppsala tätort		Nodstäderna		ÖMS	
	Andel	Förändring*	Andel	Förändring*	Andel	Förändring*
Barn/ungdom 0-19 år	20	+1%	22	+2%	24	-1%
Unga vuxna 20-29 år	22	+1%	17	+2%	13	+6
Barnfamiljeåren 30-49 år	26	+1%	25	-2%	27	-4%
Medelåldern 50-64 år	15	-12%	17	-7%	18	-6%
Senioråldern 65 år+	17	+14%	19	+6%	18	+12%

\* Avser perioden 2008-2018

## Inrikes nettoinflyttning för Uppsala tätort



## In- och utflytt mellan nodstäderna i ÖMS (2018)



# UPPSALAS NÄRINGS- OCH LIVSPROFIL

## Branscher med många sysselsatta (2017)

- Utbildning
- Hälso- och sjukvård
- Offentlig förvaltning och försvar
- Detaljhandel
- Specialiserad bygg- och anläggningsverksamhet

## Branscher med hög specialisering (2017)

- Vetenskaplig forskning och utveckling
- Tillverkning av kemikalier och kemiska produkter
- Tillverkning av farmaceutiska basprodukter och läkemedel
- Hälso- och sjukvård
- Biblioteks-, arkiv, och museiverksamhet

## Branscher med hög tillväxt (2007-2017)

- Kontorstjänster och andra företagstjänster
- Skogsbruk
- Anläggningsarbeten
- Veterinärverksamhet
- Film-, video- och tv-programverksamhet m.m.

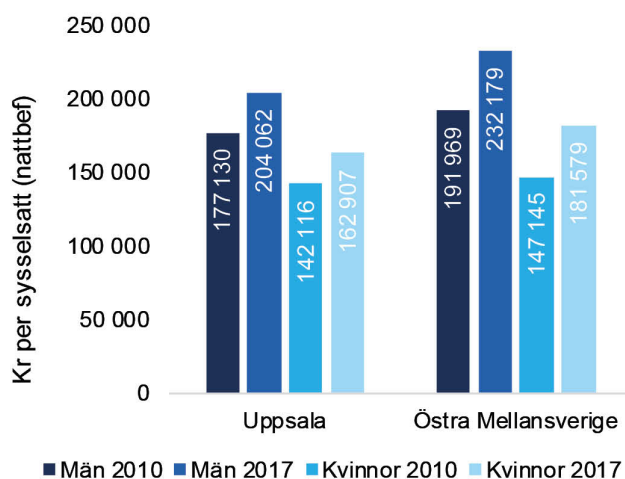
## Uppsalas fokusområden

- Life Science
- Clean Tech
- Avancerade företagstjänster
- Tech/ICT
- Besöksnäring

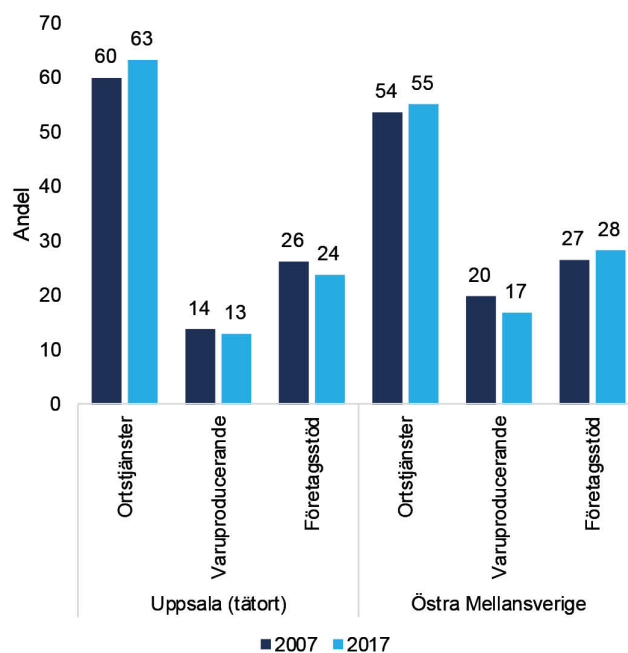
## Sysselsatt dagbefolkning inom olika branschgrupper (2017)

	Samhällsfunktioner	Hotell / restaurang	Kultur och fritid	KIBS
<b>Uppsala (täort) år 2017</b>	37,2	3,5	2,1	12,1
<i>...förändring 2007-2017</i>	-1%	+22%	+5%	-17%
<b>Nodstäderna år 2017</b>	31,2	3,8	1,8	9,2
<i>...förändring 2007-2017</i>	+2%	+31%	+10%	+10%
<b>ÖMS år 2017</b>	23,7	3,8	2,0	11,1
<i>...förändring 2007-2017</i>	0%	+21%	+5%	+17%

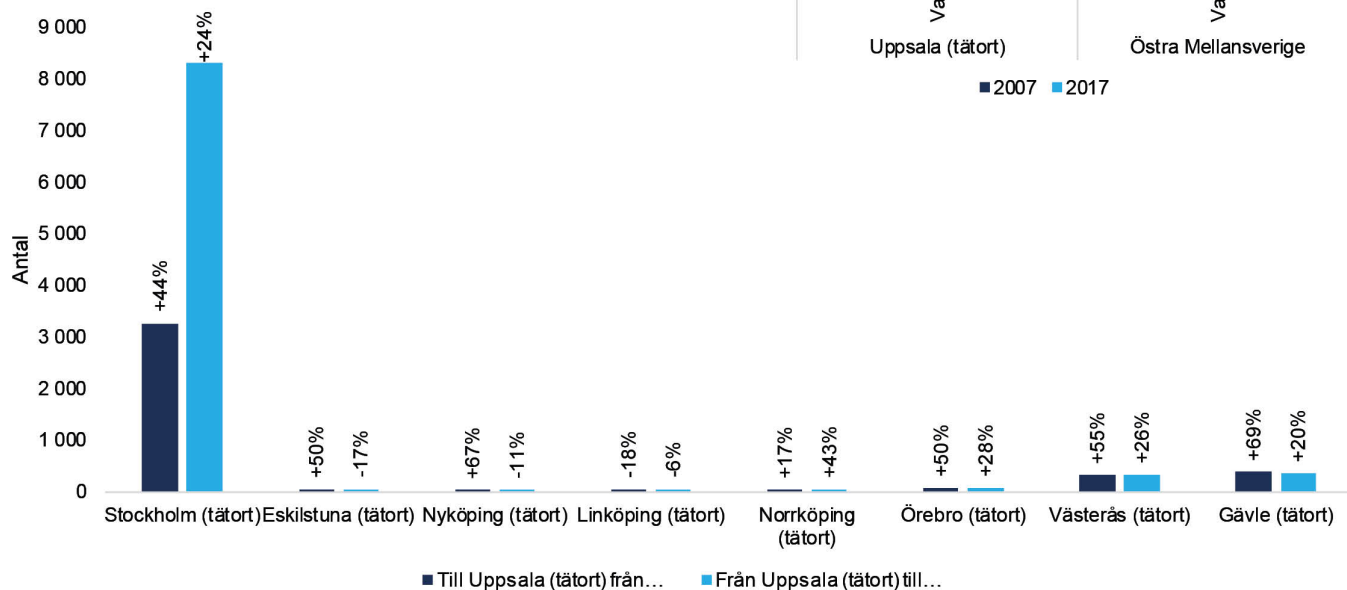
## Lönesumma för nattbefolkning år 2017 (kommun)



## Sysselsatt dagbefolkning inom branschsegment



## Pendling mellan nodstäderna i ÖMS (2017)



# Västerås

Västerås är en ingenjörstad med högt teknikinnehåll i näringslivet. Staden, där såväl ABB, ICA och H&M grundades, har gått från att ha ett par dominerande arbetsgivare till att erbjuda ett mer mångfacetterat näringsliv där framförallt konsultverksamhet och företagstjänster växer. Infrastrukturen och närheten till Stockholm är viktiga styrkor. Även närheten till Mälaren är en viktig tillgång som både stärker Västerås boendeattraktivitet samt logistikläget. Västerås viktigaste relationer är med Stockholm och Eskilstuna. Utvecklingen av hamnen, uppgradering av högskolan till universitet samt utbyggnaden av nya resecentrum är några områden som kommer påverka Västerås utveckling framöver.

## Boende och stadsutveckling

### En tillväxtmotor i Västmanland

Västerås är en viktig tillväxtmotor i sin region och är med sina ca 125 000 invånare landets femte största stad. Staden har haft en kraftig befolkningsutveckling både i ett långsiktigt och kortsiktigt perspektiv. Sedan 1990-talet har Västerås växt med 25 procent, vilket är betydligt högre än länet (6 procent) men lägre än ÖMS (28 procent). Utvecklingen har också varit stark under 2000-talet. Mellan 2005–2018 har befolkningen ökat med 15 procent, vilket kan jämföras med länet (5 procent) och ÖMS (18 procent). Västerås andel av länets befolkning har därmed ökat kraftigt från 90-talet och framåt.

### Staden byggs inåt

Västerås tar i sin översiktsplanering höjd för en befolkningstillväxt på 80 000 nya invånare till 2050, vilket motsvarar ca 40 000 nya bostäder. I Västerås pågår just nu ett ambitiöst bostadsbyggande med inriktningen balanserad komplettering. Huvuddelen av tillkommande bebyggelse lokaliseras till Västerås tätort, inom den befintliga staden. Det betyder fortsatt omvandling av t ex äldre industriområden och komplettering med ny bebyggelse där ”överblivna” eller dåligt utnyttjade ytor finns. Utvecklingen av Mälarpporten och ombyggnad av resecentrum är exempel på projekt där central industrimark omvandlas till blandstad. Samtidigt har kommunen en positiv syn på byggande på landsbygden, där serviceorterna prioriteras, t ex Skultuna och Barkarö.

### Exempel på stadsbyggnadsprojekt i Västerås

Projektnamn	Typ av bebyggelse	Avstånd station	Fas	Volymer
Mälarpporten - Kungsängen	Nytt resecentrum samt kontor, service, mötesplatser och bostäder	0-500 m	Planering	4000 bostäder
Öster Mälarsstrand	Förskola/skola, bostäder, äldreboende	1000-2000 m	Byggnation	2000 bostäder
Sätra	Varierad bostadsbebyggelse	Över 2000 m	Planering	2000-2500 bostäder
Södra Källtorp	Småhus, flerbostadshus, äldreboende, trygghetsboende, förskola och idrottshall	Över 2000 m	Byggstart	700 bostäder
Bäckby	Främst flerbostadshus, men även ett antal radhus	Över 2000 m	Planering	560 bostäder

## **Vem bor här?**

Västerås läge vid Mälaren och närheten till Stockholm bidrar till stadens boendeattraktivitet. I jämförelse med hela ÖMS finns en överrepresentation av unga vuxna i staden. Om Västerås åldersgrupper jämförs med de andra nodstäderna framkommer däremot ett annat mönster. Då utmärker sig staden med en hög andel i senioråldern (dvs 65+). Andelen unga vuxna är däremot något lägre än genomsnittet för samtliga nodstäder.

De som bor i Västerås arbetar i högre grad inom tillverkning och utvinning i jämförelse med ÖMS som helhet. Det är något vanligare att de som bor i Västerås jobbar inom utbildning i jämförelse med de som pendlar in och jobbar i staden. De som bor i Västerås har en något högre utbildningsnivå jämfört med ÖMS, men något lägre jämfört med genomsnittet för samtliga nodstäder. Det är 39 procent av männen och 46 procent av kvinnorna som har en eftergymnasial utbildningsnivå.

## **Vem flyttar hit?**

Västerås attraherar olika målgrupper, men i jämförelse med många andra nodstäder finns ingen utpräglad nisch vad gäller åldersstrukturen. År 2018 hade Västerås ett positivt flyttnetto för samtliga ålderskategorier. År 2008 såg mönstret annorlunda ut. Då var flyttnettot negativt för personer i medelåldern och de i barnfamiljeåldrarna. Statistiken för senaste året visar dock att Västerås har blivit mer attraktivt för barnfamiljer. Flyttnettot har även ökat något för gruppen unga vuxna. För seniorerna har flyttnettot minskat något över tid.

Flyttlassen till Västerås från övriga nodstäder kommer framför allt från Stockholm. Det är dock något fler som flyttar från Västerås till Stockholm än i motsatt riktning. Över tid har dock flyttningarna från Stockholm till Västerås ökat över tid - drygt 50 procent fler flyttade 2018 från Stockholm till Västerås än för tio år sedan. Att det finns ett starkt utbyte mellan dessa städer är väntat. Stockholm är en befolkningsmässigt stor stad som ligger geografiskt nära Västerås. Ökningen över tid visar att Västerås har stärkt sin boendeattraktivitet gentemot huvudstaden. Västerås attraherar också inflyttare från de närliggande städerna Uppsala, Örebro och Eskilstuna.

## **Arbete**

### **En ingenjorsstad med stort teknikinnehåll**

Näringslivet i Västerås har genomgått ett antal större förändringar genom åren. Under modern tid har Västerås gått från att ha ett par dominerande arbetsgivare till en tjänstemannastad där ingenjörsyrket är framträdande. Idag har Västerås ett mer mångfacetterat näringsliv där många kunskapsintensiva tjänsteföretag växer. Etableringen av batteriföretaget Northvolts utvecklingsavdelning (Northvolt Labs) är en av de mer uppmärksammade etableringarna på senare tid, som förväntas generera mellan 300–400 jobb.

Västerås specialisering inom energi går tillbaka till början av 1900-talet då två av Europas största företag inom elektrifiering och kraftöverföring, ASEA och Metallverket, etablerades i staden. Västerås har än idag flera företag inom energiområdet, däribland Westinghouse fabrik för tillverkning av kärnbränsle (tidigare Asea Atom) och ABB:s

svenska huvudkontor. Dessutom är energiteknik en av forskningsinriktningarna på Mälardalens högskola.

Välfärd och hälsa är också ett område på framväxt. I jämförelse med Uppsala finns det dock inte någon utpräglad life-science industri. Däremot har staden framgångsrikt positionerat sig inom detta område i nationella- och internationella sammanhang. Automation är därtill ett viktigt område framför allt kopplat till robotik och digitalisering inom tex industrin.

### **Konsult- och företagstjänster växer**

Västerås har ett starkt näringslivsklimat och många företag växer. Tillväxten har varit särskilt stark inom huvudkontor, konsulttjänster och företagstjänster. Även bemaningsföretag och sport-, fritids- och nöjesverksamhet har ökat i sysselsättning. Närvaron av stora internationella företag, i kombination med närheten till Stockholm, gör att Västerås är en attraktiv plats för många företag. Till detta har även infrastrukturen bidragit, där staden har tillgång till alla fyra transportslag; väg, järnväg, hamn och flygplats. Hamnen genomgår stora förändringar de kommande åren. Regeringen har avsatt pengar för att förbättra infrastrukturen för sjöfarten på Mälaren, det så kallade Mälarpjektet. Som en del av detta kommer hamnen och farleden in till denna att utvecklas för att kunna ta emot större fartyg och större godsvolymer, vilket skapar potential för Västerås att stärka sin position inom lager och logistik.

### **Vem jobbar här?**

Det är 63 956 som förvärvsarbetar i Västerås tätort. Mellan 2007–2017 ökade dagbefolkningen med 20 procent. En stor andel, 88 procent, av kommunens dagbefolkning arbetar i tätorten. Av länets totala dagbefolkning är det omkring hälften som arbetar i Västerås. Staden är således en mycket viktig arbetsnod, både ur ett lokalt och ett regionalt perspektiv. Av de som arbetar i Västerås är det en betydande andel, 34 procent, som är inpendlare. Av de som pendlar in till Västerås är det en något högre andel som arbetar inom byggverksamhet och tillverkning jämfört med de som bor i tätorten. Skillnaderna är dock väldigt små.

Pendlingsströmmarna från de andra nodstäderna kommer framför allt från Stockholm, Eskilstuna och Uppsala. Det är drygt 600 i vardera riktningen som pendlar mellan Eskilstuna och Västerås. Mellan Uppsala och Västerås är det omkring 300 personer som pendlar i vardera riktningen. Till skillnad från flyttningarna, där det är relativt jämt i antal in- och utflyttade till/från Stockholm, är det betydligt mer vanligt att de som bor i Västerås pendlar till Stockholm tätort än tvärtom. Procentuellt sett har dock pendlingen ökat mer från Stockholm till Västerås än vice versa.

### **Utbildning**

I Västerås finns Mälardalens högskola. Högskolan har omkring 16 000 studenter fördelat på campus i Västerås och Eskilstuna. På högskolan finns ett stort utbud av utbildningar koncentrerat på fyra utbildningsområden: ekonomiutbildningar, hälso- och välfärdutbildningar, lärarutbildningar samt teknikutbildningar. Mest känd är skolan för sina tekniska utbildningar, framförallt civilingenjörsprogrammet inom robotik där studenter vunnit pris för bästa ingenjörskonst på tävlingen RoboSub i USA år 2012.



Forskningen är framför allt inriktad på teknik och välfärd och hälsa. En stor del av forskningen finns inom energiområdet, vilket stödjer Västerås specialisering inom näringslivet. Det är möjligt att högskolan i framtiden kommer att uppgraderas till ett tekniskt universitet. Det skulle innebära mer pengar för forskning och stärkta förutsättningar för nationellt- och internationellt samarbete.

Det största utbytet vad gäller studiependling är mellan Västerås och Eskilstuna. Det är omkring 600 studenter som pendlar från Västerås till Eskilstuna, och runt 400 studenter som pendlar från Eskilstuna till Västerås. Mellan Stockholm och Västerås är det ungefär lika många studenter som pendlar in som ut (263 respektive 294), och det är framförallt pendlingen från Stockholm till Västerås som har ökat. Det är betydligt vanligare att pendla från Västerås till Uppsala än tvärtom (312 respektive 114 st).

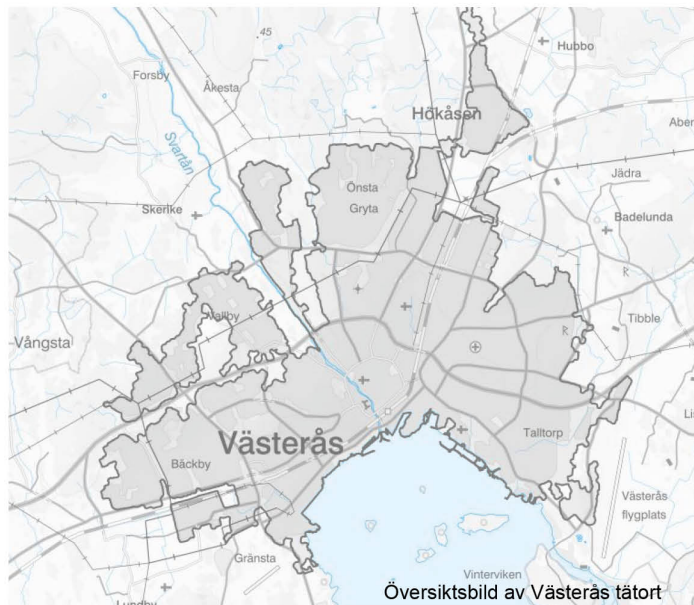
### **Hur stärka den storregionala funktionaliteten?**

Västerås är redan idag i hög grad integrerad i den storregionala strukturen, med täta kopplingar till framför allt Stockholm och Eskilstuna, men i ökande grad även med Örebro och Uppsala. Detta både som arbetsnod och som boendeort, därtill som logistiknod genom en väl utbyggd infrastruktur och studiestad genom Mälardalens högskola.

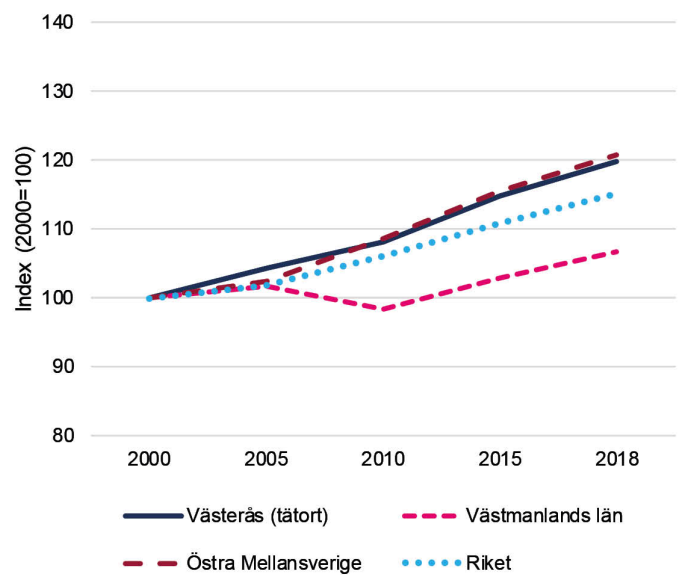
Stadens fortsatta utveckling och integration inom ÖMS knyter an till flera viktiga investeringar och framtidsprojekt. Utvecklingen av resecentrum skapar potential att både förtäta och binda ihop staden och stärka Västerås som nod, men är ett stort, dyrt och relativt komplext projekt där kommunen inte äger marken. En uppgradering av Mälardalens högskola till tekniskt universitet skulle stärka Västerås (och Eskilstuna) som universitetsstad. Utvecklingen av hamnen och Mälarsjöfarten skapar potential för större godsflöden och fler logistikjobb. Utveckling av besöksnäringen, med fler anläggningar som äventyrsbadet Kokpunkten och Steam Hotell, ändrar stadens image från en utpräglad ingenjörstad till en mer upplevelseorienterad stad.

Ingenjörstaden och den tekniskt avancerade industrin kvarstår dock som ett starkt kännetecken och varumärke för Västerås att bygga vidare på i det storregionala samarbetet. Här kan finnas anledning att stärka relationerna till Linköping, som också har en tydlig teknisk profil och överlappande verksamhetsområden. Skulle Mälardalens högskola uppgraderas öppnas intressanta möjligheter till samverkan mellan regionens tre tekniska universitet. Kompletterande specialiseringar inom civilingenjörsprogram och forskning kan, tillsammans med lite tävlingar och hälsosam konkurrens mellan universiteten, ge grund för att hävda sig i ett större, internationellt sammanhang.

# VÄSTERÅS BOENDEPROFIL



## Befolkningsutveckling 2000-2018

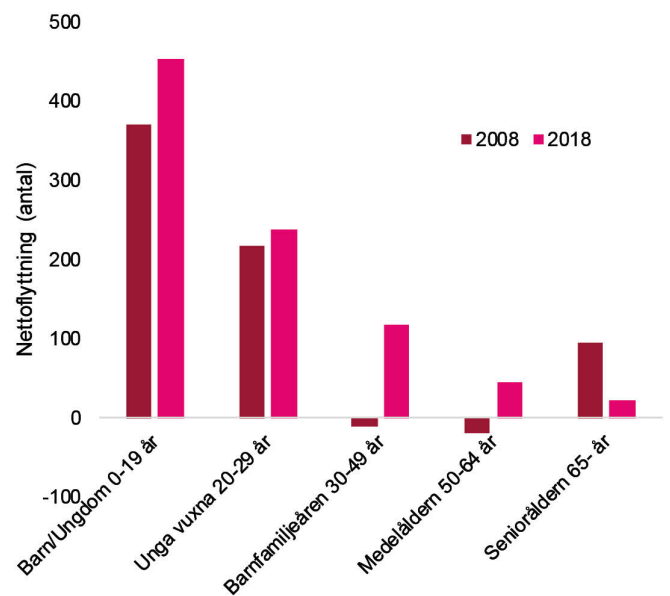


## Aldersstruktur år 2018 och förändring 2008-2018

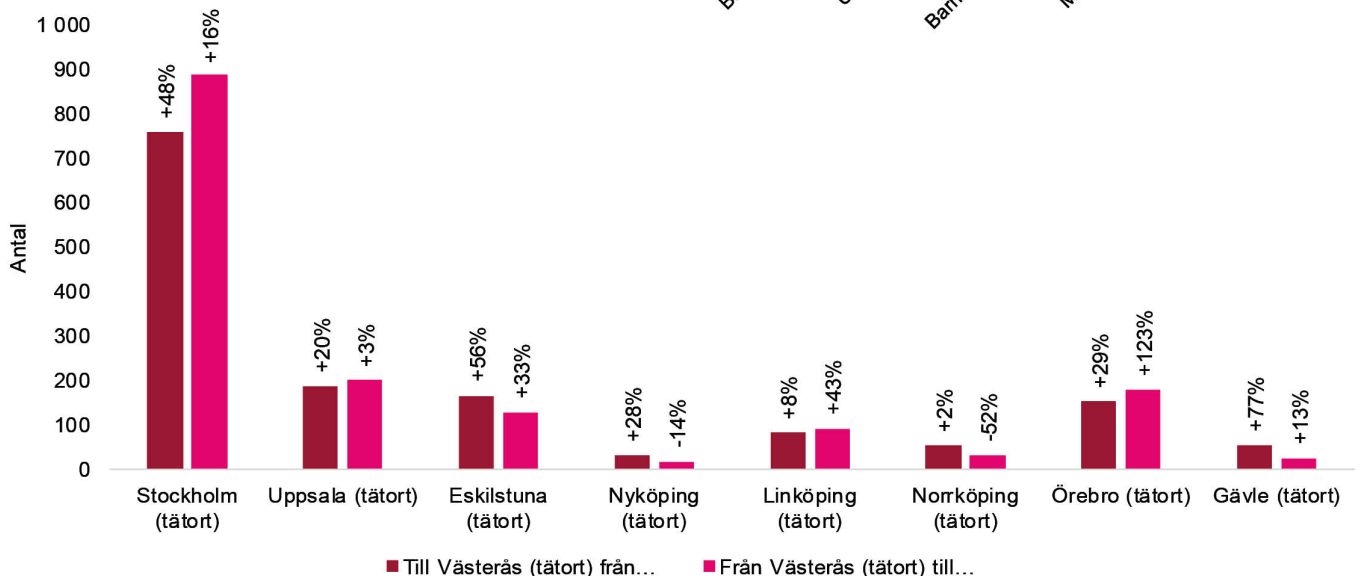
	Västerås tätort		Nodstäderna		ÖMS	
	Andel	Förändring*	Andel	Förändring*	Andel	Förändring*
Barn/ungdom 0-19 år	22	-1%	22	+2%	24	-1%
Unga Vuxna 20-29 år	15	+5%	17	+2%	13	+6%
Barnfamiljeåren 30-49 år	25	-5%	25	-2%	27	-4%
Medelåldern 50-64 år	18	-5%	17	-7%	18	-6%
Senioråldern 65 år+	20	+9%	19	+6%	18	+12%

\* Avser perioden 2008-2018

## Inrikes nettoinflyttning för Västerås tätort



## In- och utflytt mellan nodstäderna i ÖMS (2018)



# VÄSTERÅS NÄRINGS- OCH LIVSPROFIL

## Branscher med många sysselsatta (2017)

- Hälso- och sjukvård
- Utbildning
- Detaljhandel
- Offentlig förvaltning och för-svar
- Specialiserad bygg- och anläggnings-verksamhet

## Branscher med hög specialisering (2017)

- Tillverkning av elapparatur
- Tillverkning av andra trans-portmedel
- Försörjning av el, gas, värme och kyla
- Stål- och metallframställning
- Grafisk produktion och reproduktion av inspelningar

## Branscher med hög tillväxt (2007-2017)

- Verksamheter sinom huvudkontor; konsulttjänster till företag
- Kontorstjänster och andra företags-tjänster
- Arbetsförmedling, bemanning m.m.
- Sport-, fritids- och nöjesverksamhet
- Tillverkning av andra icke-metalliska mineraliska produkter

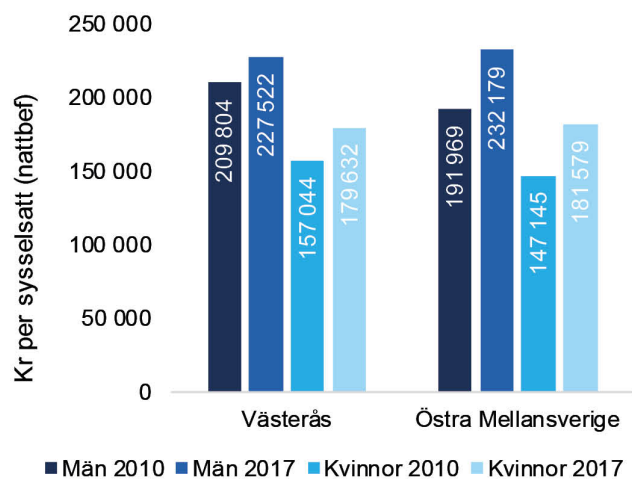
## Västerås fokusområden

- Energi
- Automation
- Järnväg
- Välfärd och hälsa

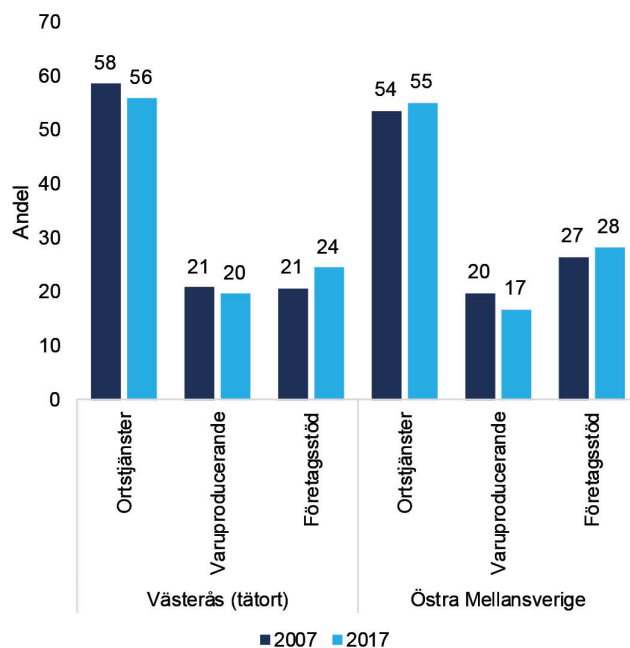
## Sysselsatt dagbefolkning inom olika branschgrupper (2017)

	Samhälls-funktioner	Hotell / restaurang	Kultur och fritid	KIBS
<b>Västerås (tätor) år 2017</b>	25,6	3,3	1,5	9,3
<i>...förändring 2007-2017</i>	-3%	+20%	+24%	+27%
<b>Nodstäderna år 2017</b>	31,2	3,8	1,8	9,2
<i>...förändring 2007-2017</i>	+2%	+31%	+10%	+10%
<b>ÖMS år 2017</b>	23,7	3,8	2,0	11,1
<i>...förändring 2007-2017</i>	0%	+21%	+5%	+17%

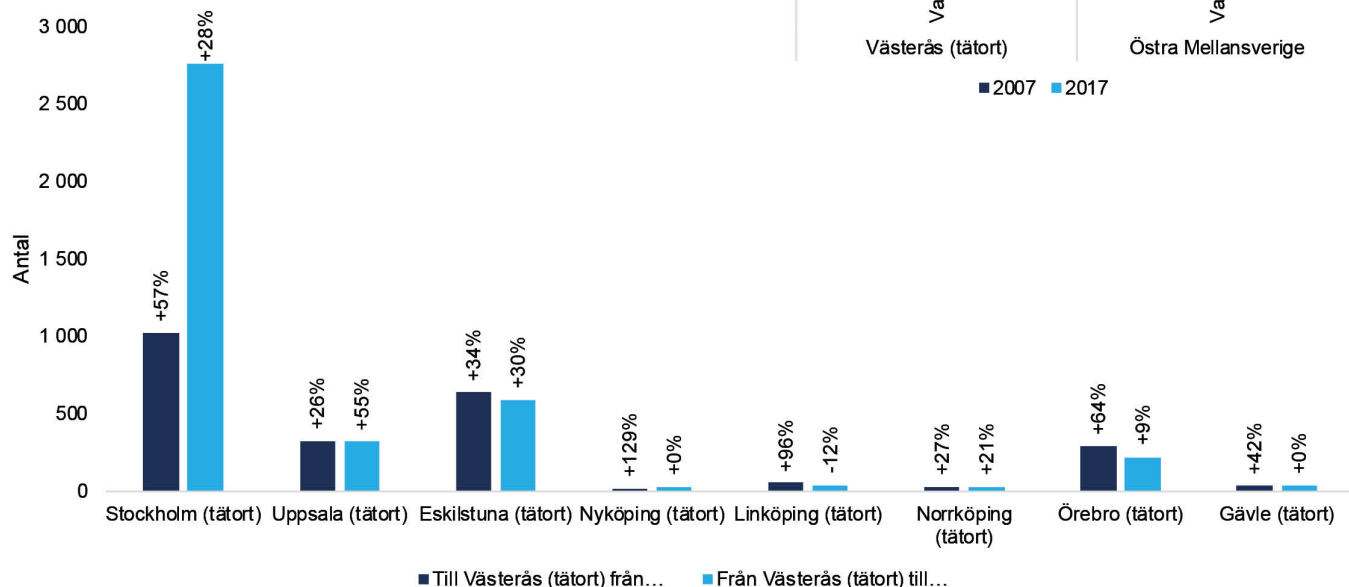
## Lönesumma för nattbefolkning år 2017 (kommun)



## Sysselsatt dagbefolkning inom branschsegment



## Pendling mellan nodstäderna i ÖMS (2017)



## Örebro

Örebro blev under 1900-talet känd som "skostaden" för sina många skofabriker. Sedan dess har staden genomgått en strukturomvandling där framförallt tjänstesektorn är på frammarsch. Närheten och tillgängligheten till natur- och rekreationsområden vid Hjälmarens, stadsnära naturområden, ett starkt universitet, en fin historisk stadskärna med ett rikt utbud av kultur, idrott, service och handel bidrar till stadens attraktivitet. Örebros utveckling kännetecknas av en stark befolkningsökning och högt bostadsbyggande med hjälp av Örebromodellen. Läget i utkanten av ÖMS gör att Örebro inte får någon större draghjälp från Stockholm, däremot ger det strategiska läget i Sverige förutsättningar att vara stark på egen hand.

### **Boende och stadsutveckling**

#### **Kraftig befolkningsstillväxt sedan 90-talet**

Örebro har haft en mycket kraftig befolkningsutveckling både i ett långsiktigt och kortsiktigt perspektiv och är en viktig tillväxtmotor i sin region. Sedan 1990-talet har Örebro växt med 41 procent, vilket är betydligt högre än länet (11 procent) och ÖMS (28 procent). Utvecklingen har också varit stark under 2000-talet. Mellan 2005–2018 har befolkningsutvecklingen i tätorten ökat med 23 procent, vilket kan jämföras med länet (10 procent) och ÖMS (18 procent). Örebros andel av länets befolkning har därmed ökat kraftigt från 90-talet och framåt. Folkmängden uppgår för närvarande till knappt 125 000 invånare, vilket gör staden till den sjätte största i landet.

#### **Ambitiöst bostadsbyggande enligt Örebromodellen**

Örebro tar höjd för en befolkningsökning med upp till 50 000 personer fram till 2040, vilket innebär att det behövs cirka 22 000 nya bostäder, varav 17 000–20 000 förväntas tillkomma i Örebro tätort. I Örebro pågår ett ambitiöst bostadsbyggande och staden har blivit uppmärksammas nationellt för sitt arbete med bostadsförsörjning, genom bland annat den så kallade Örebromodellen.<sup>25</sup> Örebro prioriterar en tätare bostadsbebyggelse samt yteffektiva verksamheter som ger relativt många arbetstillfällen i de centrala delarna av staden. I övriga delar är strategin att utveckla kompletterande bostadsbebyggelse i befintliga stadsdelar och helt nya stadsdelar med närhet till grön- och naturområden. Utanför staden prioriteras bostadsbebyggelse och service huvudsakligen till vissa stråk och större, servicetäta tätorter.

Förtätningspotential centralt i staden finns framförallt i äldre verksamhetsområden med stor närhet till innerstaden. Dessa innerstadsnära områden ingår dessutom i större utvecklingsområden som finns utpekade i översiktsplanen vars syften är att knyta samman staden som helhet. Det kommer att ske genom förändringar i befintliga

---

<sup>25</sup> Örebromodellen innebär att staden endast markanvisar redan planlagd mark och använder alltid fasta markpriser. När byggaktörerna kommer in i processen är förutsättningarna klara. Örebromodellen bygger på att Örebro äger en stor andel av marken.

stadsdelar, tillkomst av nya större stadsdelar och att de centrala äldre verksamhetsområdena utvecklas och får en innerstadskaraktär med egna uttryck.

### Exempel på stadsbyggnadsprojekt i Örebro

Projekt-namn	Typ av bebyggelse	Avstånd station	Fas	Volymer
CV-staden	Bostäder, kontor, verksamheter, service, skola kultur och fritid m.m.	1000-2000 m	Planering	2200-3000 bostäder
Aspholmen/Nasta	Kontor, verksamheter, bostäder, skola, service	1000-2000 m	Planering	800-1400 bostäder
Pappersbruket	Bostäder, kontor	Över 2000 m	Planering	2000 bostäder
Södra Ladugårdsängen	Bostäder	Över 2000 m	Byggnation	3000 bostäder
Österplan	Bostäder, kontor, handel	1500-2000 m	Byggnation	1000 bostäder

### Vem bor här?

Örebros historiska stadskärna, ett rikt utbud av kultur, idrott, service och handel, universitetet och närheten till Hjälmarén bidrar till stadens boendeattraktivitet. I jämförelse med hela ÖMS och övriga nodstäder finns en överrepresentation inom åldersgruppen unga vuxna 20–29 år. På senare år har Örebro lyckats behålla allt fler av studenterna som flyttat till Örebro att bo kvar även efter studierna.

De som bor i Örebro arbetar i högre grad inom offentlig förvaltning, i jämförelse med ÖMS som helhet. Det är något vanligare att de som bor i Örebro jobbar inom transport och magasinering i jämförelse med de som pendlar in och jobbar i tätorten. De som bor i Örebro tätort har en något högre utbildningsnivå jämfört med ÖMS och de andra nodstäderna. Det är 39 procent av männen och 49 procent av kvinnorna som har en eftergymnasial utbildningsnivå.

### Vem flyttar hit?

Örebro hade år 2018 Örebro ett positivt flyttnetto för samtliga åldersgrupper, men har en tydlig universitetsprägel i sitt flyttmönster. De är de unga vuxna som dominerar och statistiken för senaste året visar att Örebro har blivit ännu mer attraktiv för denna åldersgrupp, då flyttnettot har ökat från ca 400 till 600 personer. Däremot har flyttnettot minskat för barnfamiljeåren, personer i medelåldern och seniorer, det är dock fortfarande positivt.

Flyttlassen till Örebro från övriga nodstäder kommer främst från Stockholm och över tid har Örebro stärkt sin boendeattraktivitet gentemot huvudstaden. Nästan 60 procent fler flyttade 2018 från Stockholm till Örebro än för tio år sedan. Totalt sett är det dock något fler som flyttar från Örebro till Stockholm än tvärtom, men i denna riktning har utvecklingen inte varit lika stark. Örebro attraherar också inflyttare från de andra

nodstäderna, framför allt Västerås. Sedan 2008 har flyttningarna från Västerås till Örebro ökat med 123 procent medan utvecklingen varit något mindre (23 procent) det andra hållet.

## **Arbete**

### **Differentierat näringsliv med tjänster på frammarsch**

Näringslivet i Örebro är differentierat och har ingen dominerande näringsgren. Det finns ett stort inslag av små och medelstora företag som växer på hemmaplan. Utöver detta finns några större företag, tex Epiroc som utvecklar utrustning till gruvor. Näringslivet i Örebro är snabbväxande och har haft förmåga att anpassa sig till marknadens förändringar. Fyra styrkeområdena inom näringslivet finns utpekade i Örebro: Vård- och omsorg, logistik, avancerad tillverkningsindustri och livsmedelsindustri. En mindre, potentiell specialisering, är IT och telekom där framförallt forskning och utveckling av AI är framträdande.

Specialiseringen inom logistik underbyggs av Örebros centrala läge i ett nationellt och skandinaviskt perspektiv. Här finns både E18 och E20 som förbinder staden med Oslo, Göteborg och Stockholm samt ett antal riksvägar (r50, r51, 52 och r68). Tack vare läget och den goda tillgängligheten rankas Örebro som ett av Sveriges främsta logistiklägen. Utvecklingen av järnvägen mellan Oslo-Stockholm skulle kunna stärka denna nisch ytterligare, varför bolaget Oslo-Sthlm 2.55 bildats för att påskynda utbyggnaden. Inom vårdområdet finns en växande specialisering vid universitetet mot medicinsk forskning och utbildning. Tillverkningsindustrin är betydande i länet och ger grund för lokala underleverantörskedjor koncentrerad bland annat kring försvarsindustrin i Karlskoga, fordonsindustrin i Hallsberg och Lindesberg, samt Epiroc i Örebro. Utvecklingen inom IT och AI underbyggs framförallt av universitetets forskning inom AI.

Av de som arbetar i Örebro är många sysselsatta inom ortstjänster. Andelen är högre både jämfört med ÖMS och de flesta andra nodstäder. Det är däremot en förhållandevis låg andel som arbetar inom företagsstöd. Örebro har en specialisering i sport-, fritids- och nöjesverksamheten, en bransch som haft hög tillväxt och som är i linje med stadens ambition att bli Sveriges främsta evenemangstad. Två stora branscher i Örebro, där staden också har en hög specialisering jämfört med ÖMS, är hälso- och sjukvård samt offentlig förvaltning. Flera statliga myndigheter finns här, tex Statistiska centralbyrån och Transportstyrelsen.

### **Vem jobbar här?**

Allt fler jobbar i Örebro, som 2007–2017 ökade sin dagbefolkning med 15 procent. En stor andel, 84 procent, av kommunens dagbefolkning arbetar i staden. Av länets totala dagbefolkning är det omkring hälften som arbetar i Örebro. Staden är således en mycket viktig arbetsnod, både ur ett lokalt och regionalt perspektiv. Av de som arbetar i Örebro är det en betydande andel, 37 procent, som är inpendlare. Av de som pendlar in till Örebro är det en något högre andel som arbetar inom företagstjänster av olika slag jämfört med de som bor i tätorten. Skillnaderna är dock små.

Pendlingsströmmarna från övriga nodstäder kommer framför allt från Stockholm. Det är dock betydligt fler som pendlar från Örebro till Stockholm än tvärtom – omkring

600 personer pendlar in till Örebro tätort från Stockholm och nästan 1 300 personer pendlar i andra riktningen. Procentuellt sett har även pendlingen ökat mer från Örebro till Stockholm än vice versa. Utbytet med Västerås är också förhållandevis stort (216 personer pendlar till Örebro från Västerås och 290 pendlar andra hållet).

## **Utbildning**

I Örebro finns Örebro Universitet som har omkring 11 000 studenter, 450 doktorander och 135 professorer. Totalt har universitetet 1500 anställda. Utbildningsprogrammen och forskning finns inom bland annat juridik, ekonomi, naturvetenskap, teknik, undervisning, musik, idrott samt läkarutbildning. Örebro universitet hör till de svenska universitet som erbjuder flest professionsutbildningar, det vill säga utbildningar som utöver en akademisk examen även ger en viss yrkeslegitimation. De fyra populäraste och mest sökta utbildningsprogrammen – jurist, läkare, psykolog och socionom – är professionsutbildningar.

Forskningen på Örebro universitet håller hög internationell kvalitet och rankas högt på internationella rankingar vad gäller citeringar av forskningsartiklar. Örebro universitet har ett antal strategiska forskningssatsningar. Ett av fokusområdena är Mat och hälsa där universitetet gör en stor tvärvetenskaplig forskningssatsning som ska leda till ny kunskap och kompetens för att möta stora samhällsutmaningar på flera områden inom folkhälsa. Universitetet är också framträdande inom forskning på AI och leder regeringens nya AI initiativ – AI Sweden. På universitetet pågår även stora satsningar inom forskning om åldrande och åldrandets möjligheter.

Studiependling till Örebro sker främst från Stockholm och Västerås. Det är omkring 200 studenter som pendlar från Stockholm till Örebro och nästan 160 studenter som pendlar från Västerås till Örebro. Viss inpendling kommer också från andra nodstäder. Det är dock fler som pendlar från Örebro till Linköping och Uppsala än i motsatt riktning.

## **Hur stärka den storregionala funktionaliteten?**

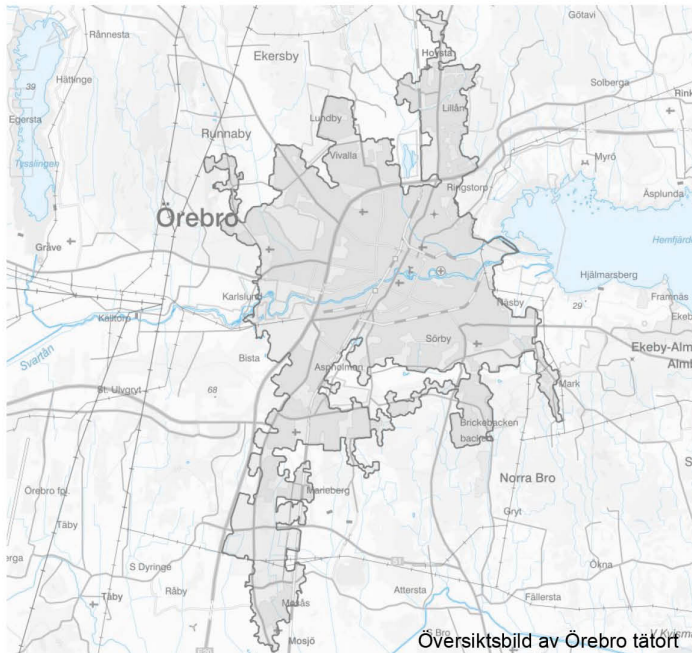
Universitetet, en vacker historisk stadskärna, stadsnära grön- och naturområden, ett rikt utbud av kultur, idrott, service och handel, ett effektivt bostadsbyggande och ett växande näringsliv bidrar till att allt fler kommer till och stannar kvar i Örebro. Profilen som universitetsstad kan stärkas ytterligare och är, tillsammans med logistikverksamheterna, de tydligaste storregionala funktionerna i staden.

I likhet med Gävle och Linköping innebär Örebros läge i utkanten av östra Mellansverige en utmaning för den storregionala funktionaliteten och svårigheter att dra nytta av Stockholm. Till skillnad från Linköping saknar dock Örebro ett lika starkt näringsliv som förmår locka och behålla kompetens i konkurrens med huvudstaden. Att utveckla ett sådant, med tonvikt på kunskapsintensiva tjänster, är viktigt för stadens framtida attraktivitet, inte minst i ett storregionalt perspektiv. I detta är leverantörer och stödfunktioner till industrier i kringliggande orter en viktig del, liksom en ökad närvaro av teknikutvecklande och exporterande företag samt myndighetsfunktioner i staden.

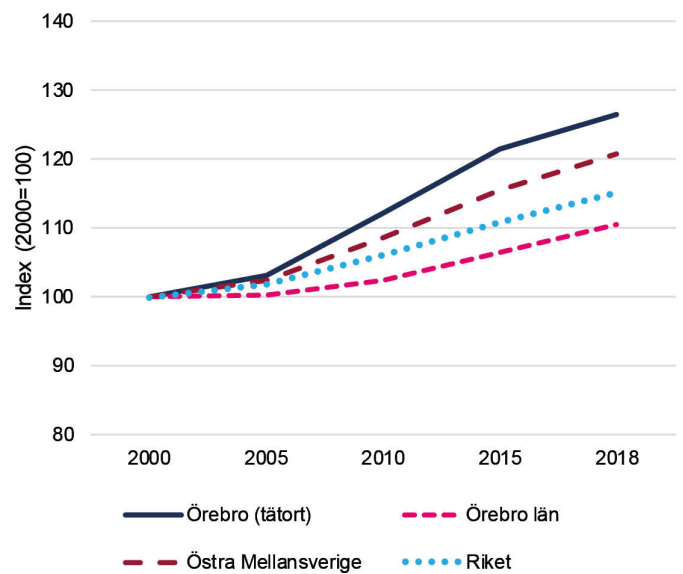
I ett längre perspektiv kan en utveckling av järnvägen Stockholm-Oslo minska restider och vidga arbetsmarknaden påtagligt, både i östlig (Västerås) och västlig (Karlstad) riktning. Flödena av såväl gods som resenärer skulle därmed öka väsentligt och staden få ett större underlag för exempelvis besöksanläggningar och en tydligare strategisk roll i sammankopplingen av Stockholm och Oslo. Mer i närtid ligger den beslutade uppgraderingen av godsstråket genom Bergslagen, som är ett gemensamt intresse för Örebro och Gävle. Städerna har anledning att eftersträva en tätare samverkan både med avseende på detta och logistikfrågor i stort, men även utgående från gemensamma utmaningar som nodstäder i storregionens ytterområden.



# ÖREBROS BOENDEPROFIL



## Befolkningsutveckling 2000-2018

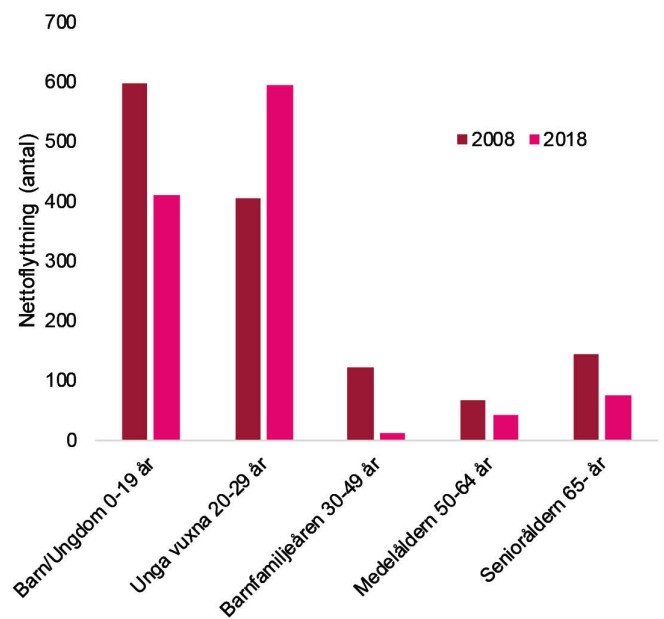


## Aldersstruktur år 2018 och förändring 2008-2018

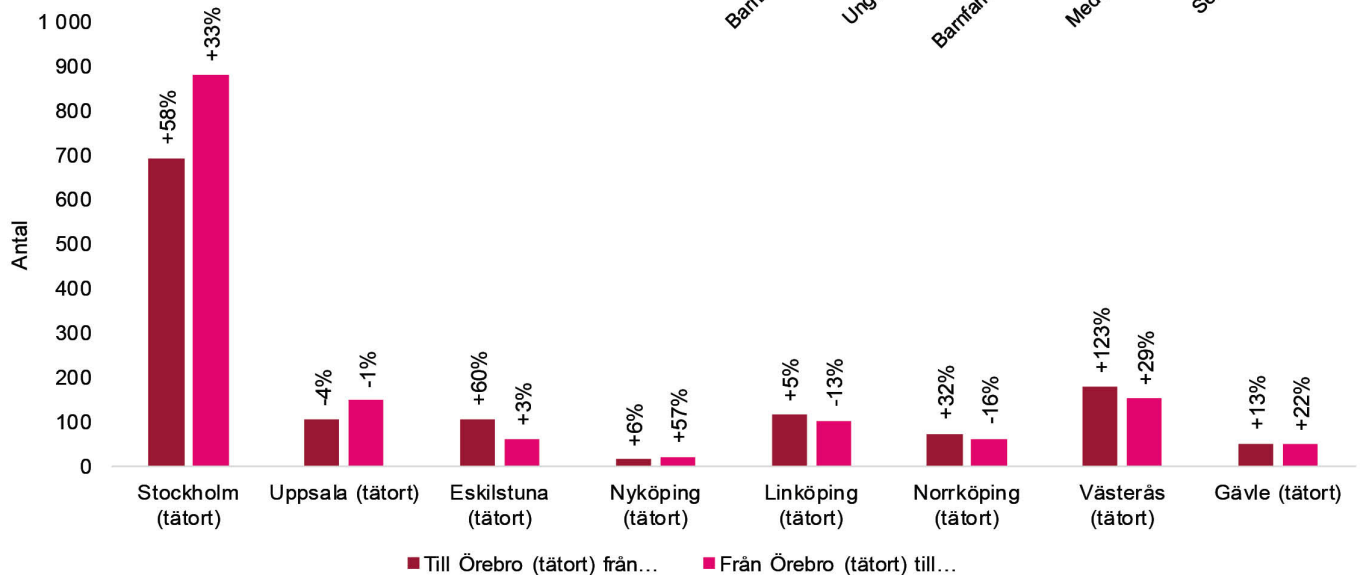
	Örebro tätort		Nodstäderna		ÖMS	
	Andel	Förändring*	Andel	Förändring*	Andel	Förändring*
Barn/ungdom 0-19 år	23	-1%	22	+2%	24	-1%
Unga Vuxna 20-29 år	18	+5%	17	+2%	13	+6%
Barnfamiljeåren 30-49 år	25	-2%	25	-2%	27	-4%
Medelåldern 50-64 år	16	-9%	17	-7%	18	-6%
Senioråldern 65 år+	18	+7%	19	+6%	18	+12%

\* Avser perioden 2008-2018

## Inrikes nettoinflyttning för Örebro tätort



## In- och utflytt mellan nodstäderna i ÖMS (2018)



# ÖREBROS NÄRINGS- OCH LIVSPROFIL

## Branscher med många sysselsatta (2017)

- Hälso- och sjukvård
- Offentlig förvaltning och försvar
- Utbildning
- Detaljhandel
- Öppna sociala insatser

## Branscher med hög specialisering (2017)

- Tillverkning av övriga maskiner
- Sport-, fritids- och nöjesverksamhet
- Hälso- och sjukvård
- Offentlig förvaltning och försvar
- Kontorstjänster och andra företags-tjänster

## Branscher med hög tillväxt (2007-2017)

- Uthyrning och leasing
- Datorprogrammering, datakonsult-verksamhet o. d.
- Öppna sociala insatser
- Sport-, fritids- och nöjesverksamhet
- Tillverkning av elapparatur

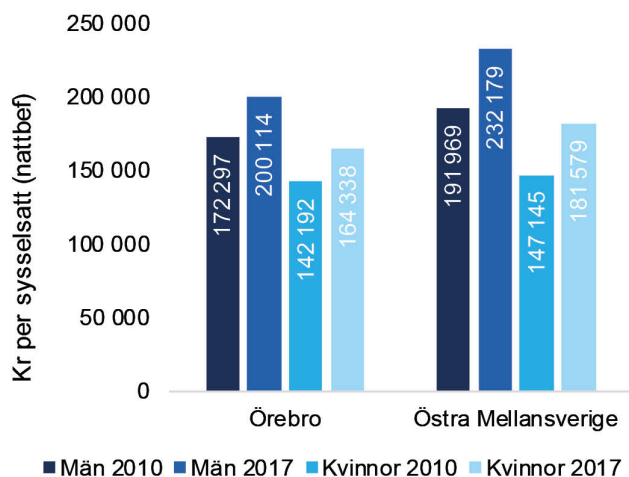
## Örebro fokusområden

- Vård och omsorg
- Logistik
- Avancerad tillverkningsindustri
- Livsmedelsindustri

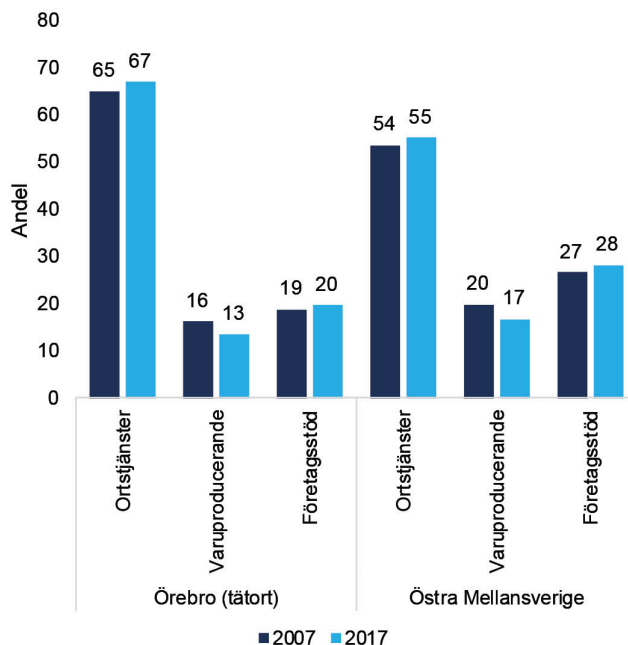
## Sysselsatt dagbefolkning inom olika branschgrupper (2017)

	Samhälls-funktioner	Hotell / restaurang	Kultur och fritid	KIBS
<b>Örebro (tätor) år 2017</b>	32,4	3,7	2,4	7,3
<i>...förändring 2007-2017</i>	+4%	+32%	+19%	+19%
<b>Nodstäderna år 2017</b>	31,2	3,8	1,8	9,2
<i>...förändring 2007-2017</i>	+2%	+31%	+10%	+10%
<b>ÖMS år 2017</b>	23,7	3,8	2,0	11,1
<i>...förändring 2007-2017</i>	0%	+21%	+5%	+17%

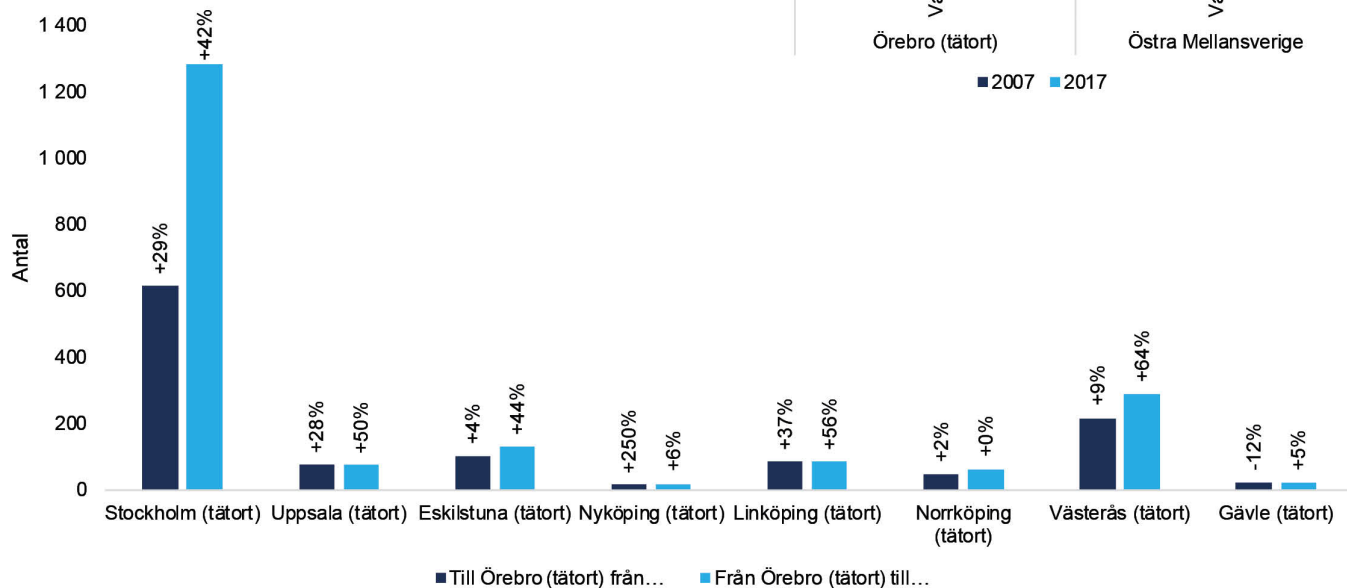
## Lönesumma för nattbefolkning år 2017 (kommun)



## Sysselsatt dagbefolkning inom branschsegment



## Pendling mellan nodstäderna i ÖMS (2017)



## Regionala stadskärnor i Stockholms län med storregional uppkoppling

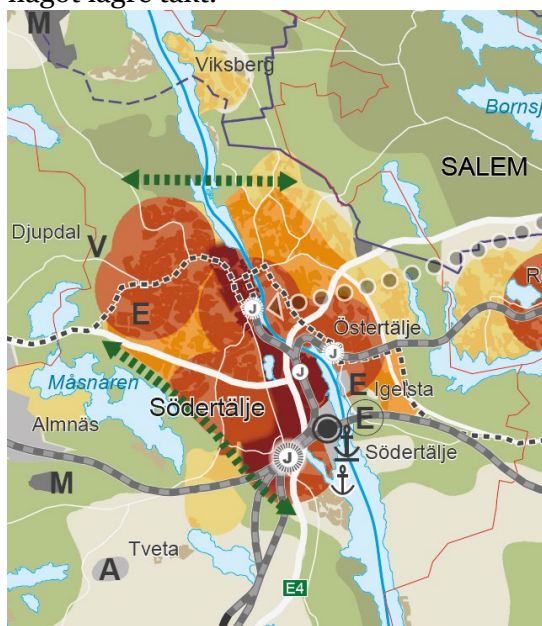
### Södertälje

Södertälje är en viktig nod för jobben och bidrar till att balansera upp fördelningen av arbetsplatser mellan norra och södra delarna av Stockholms län. Södertälje har en stark industriprägel och här finns flera stora företag såsom Scania och Astra Zeneca. Numera växer också tjänsteföretagen och välfärdssektorn. Tätorten som helhet tillhör en av de snabbast växande i landet och har en starkt mångkulturell prägel, då mer än hälften av invånarna är födda utomlands.

### Boende och stadsutveckling

#### Stark och ökande befolkningsutveckling under 2000-talet

Sedan år 2000 har befolkningen ökat med 23 procent i tätorten Södertälje. Detta är i högre än utvecklingen i ÖMS som helhet (19 procent) men något lägre än länet som vuxit kraftigt under hela 2000-talet (27 procent). Tillväxten har varit liknande den i Stockholms län som helhet under hela perioden från år 2000 och framåt, men med en något lägre takt.



Gräns för Södertäljes regionala stadskärna (rödmarkerat område till vänster) och Södertälje tätort (till höger)

#### Stadsutveckling med fokus på sammankoppling och social hållbarhet

Södertälje kommun har ett bostadsmål om 20 000 nya bostäder på 20 år. Merparten av dessa kommer byggas i stadskärnan. Genom Sverigeförhandlingen har kommunen åtagit sig att bygga 15 300 bostäder i den regionala stadskärnan 2016-2035. Södertälje ska utvecklas som en regional stadskärna och växa genom förtätning och genom att fylla i de luckor som finns i stadsstrukturen. En bärande idé är att utbyggnad i huvudsak ska ske genom komplettering av redan bebyggda områden. Kommunen vill också

bygga ut genom att omvandla verksamhetsområden inom gångavstånd från tågstationer till bostäder.

Förtätningspotentialen i stadens kärna bedöms vara liten, men utveckling kan ske genom att utvidga stadskärnan och binda samman den med närliggande stadsdelarna. Stråk ska utvecklas och knyta ihop de olika stadsdelarna med varandra och med stadskärnan samtidigt som förtätning ska ske längs med stråken – en del i en strävan efter att öka den sociala sammanhållningen. Utöver stadskärnan kommer bostadsbyggande också ske i andra delar av den regionala stadskärnan såsom Södertälje Södra. Inriktningen för stadsutvecklingen är att främja folkliv, attraktivitet och trygghet, samt att stärka kontakten med vattnet.

Kommunen antog 2010 ett särskilt program för utveckling av stadskärnan perioden 2009-2029. I denna betonas sambanden med Stockholmsregionen, med Sörmland och storregionalt. Strategin är nära kopplad till översiktsplanen – genom att bygga ihop och koppla samman stadsdelarna i Södertälje ska staden och stadskärnan utvecklas. Här föreslås ett nytt busslinjenät med stombussar i tätorten. Omkring 1500 bostäder ska byggas i och nära stadskärnan - samtidigt som stadsförnyelsen ska ske kring Södertäljes befintliga parkstruktur.

### **Vem bor här?**

Den typiske Södertäljebon är i yrkesverksam ålder. Tätorten har en befolkningsstruktur liknande ÖMS som helhet med en hög andel barnfamiljer, till skillnad från de regionala stadskärnorna i Stockholms län som präglas av en jämförelsevis hög andel unga vuxna. Södertäljes åldersstruktur har, till stor del beroende på invandringen, genomgått stora förändringar och en utveckling över tid som varit på tvären mot den i storregionen.

Tätorten Södertälje utgör hela 81 procent av kommunens befolkning, samtidigt som 84 procent av arbetsställena i Södertälje återfinns i tätorten. Det är en ganska liten andel, 13 procent, av Södertälje kommuns invånare som bor i den regionala stadskärnan. Däremot utgör den regionala stadskärnan en viktig del av kommunens arbetsmarknad och står för 44 procent av arbetstillfällena. Stadskärnan är en utpräglad arbetsnod med en dagbefolkning som är 75 procent större än nattbefolkningen.

### **Vem flyttar hit?**

Södertälje tätort hade år 2008 ett negativt inrikes flyttnetto i de flesta åldersgrupper. År 2018 var också flyttnettot negativt bland framförallt de äldre åldrarna 50 år och däröver, medan flyttnettot hade vänt till positiva bland åldrarna 20-49 år. Inflyttningen kommer framförallt från övriga länet men det sker också en del flyttningar mellan nodstäderna i de övriga länen. Inflyttare till Södertälje kommer framförallt från Eskilstuna (74), Norrköping (69) och Uppsala (67). Till dessa städer går också ungefär lika stor utflyttning, om än något lägre till Norrköping. Flyttströmmarna mellan Södertälje och Nyköping är ganska asymmetriska – det är nästan dubbelt så många som flyttar från Nyköping till Södertälje än tvärtom (40 personer respektive 22 år 2017)

När det gäller själva stadskärnan Södertälje är det många unga vuxna och barnfamiljer som flyttar dit. Över tid har dock flyttningarna minskat något bland unga vuxna och

ökat för barnfamiljerna. Det är fler barn och ungdomar som flyttar ut än in, vilket antyder att man flyttar till Södertälje innan man får barn – snarare än flyttar till den regionala stadskärnan med barnen. Det är främst seniorer som flyttar ut från stadskärnan. De flesta flyttar till den regionala stadskärnan går från övriga länet – år 2017 kom 83 procent av inflyttarna från Stockholms län.

## **Arbete**

### **Industristad med växande tjänstesektor**

Södertälje har en stark industriprägel och drygt 40 procent av dagbefolkningen i tätorten arbetar inom varuproduktion. Södertälje har många stora arbetsgivare såsom Scania, med såväl produktion som FoU och huvudkontor i Södertälje. Utöver det tillkommer underleverantörer vilket gör att transportmedelsindustrin är väldigt viktig för staden. Även Astra har en stor global produktionsenhet i Södertälje och därtill sysselsätter programvaruproducenter och datakonsulter många.

Södertäljes läge och goda tillgänglighet gör staden till en viktig knutpunkt för transporter. Södertälje attraherar företag inom logistik och investeringar sker i hamnen, farleden, slussen, kombiterminalen och järnvägen. En omlastningspunkt som kombinerar gods på väg/järnväg med prämtrafik på inre vattenvägar ses som framtida möjlighet. Även om näringslivet domineras av industrin växer tjänstenäringen starkt. Handel med motorfordon och reparationsverkstäder växer snabbt men även företag inom partihandel, post och kurir samt kultur- och nöjesföretagen uppvisar en snabb tillväxt.

### **Vem jobbar här?**

Södertälje är en viktig nod för jobben och försörjer ett stort omland med arbetstillfällena. Det är omkring 43 000 personer som arbetar i tätorten (2017), vilket är en ökning med 12 procent sedan 2007. Många som arbetar i Södertälje pendlar in till tätorten. Pendlingsströmmarna kommer framförallt från Stockholms län men det sker också en länsöverskridande pendling. Det är exempelvis relativt många som pendlar in till Södertälje tätort från både Eskilstuna (380 personer) och Nyköping (323 personer). Från andra nodstäder i ÖMS är inpendlingen relativt låg (omkring 50 personer eller färre).

## **Utbildning**

I Södertälje finns närvaro av både högre utbildning och yrkesutbildning. På Campus Telge är det möjligt att läsa till lärare, sjuksköterska eller socionom. Campus Telge samarbetar med högskolor såsom Karlstad universitet, Högskolan i Skövde, Högskolan i Gävle, Mälardalens högskola och Mittuniversitetet. Därtill har KTH en filial i Södertälje och bedriver utbildning och forskning inom maskinteknik och produktionslogistik. KTH:s etablering har varit viktigt efter Astras nedläggning av forskningsverksamheten i staden.

Utbildningsnivån bland de som bor i Södertälje är lägre än många andra regionala stadskärnor och nodstäder. Utbildningsnivån ligger också lägre än i övriga storregionen – ett gap som har ökat sedan 2007. Det är 30 procent av männen och 36 procent av kvinnorna som har en eftergymnasial utbildning.

## **Hur stärka den storregionala funktionaliteten?**

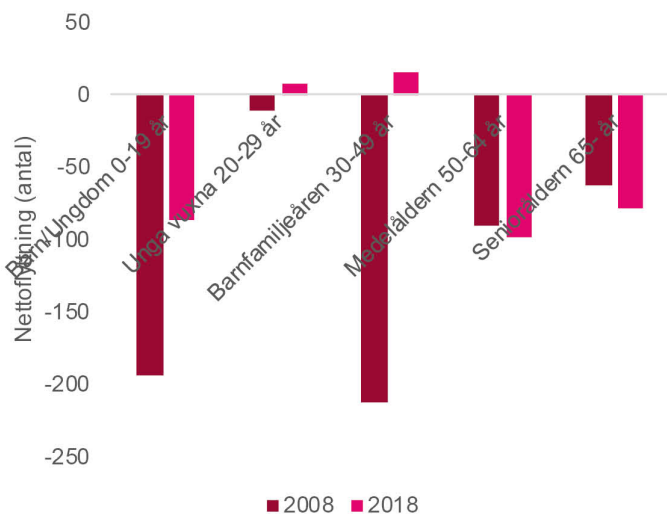
Södertäljes storregionala funktioner är främst som arbets- och logistiknod och det är viktigt att dessa ges förutsättningar att utvecklas och har en god anslutning till storregional infrastruktur. Samtidigt är staden befolkningsmässigt stor och växande, vilket i sig är en drivkraft för ökad interaktion.

Den stadsutveckling som bedrivs kan bidra till att göra Södertälje mer funktionellt komplett genom ett ökat inslag av servicenäringar och kvällsekonomi i anslutning till de stora industriernas dominans. Dessa är i sin tur utsatta för en hård internationell konkurrens och strukturomvandling, där även digitaliseringen spelar in, vilket understryker behovet att bredda näringslivet samt samarbeten som det med KTH. Trots att det finns en näringslivslogik har det däremot varit svårt att koppla samman Södertälje med Stockholm och Uppsala kring Life Science, men ur kompetenssynpunkt är en ökad integration av godo.

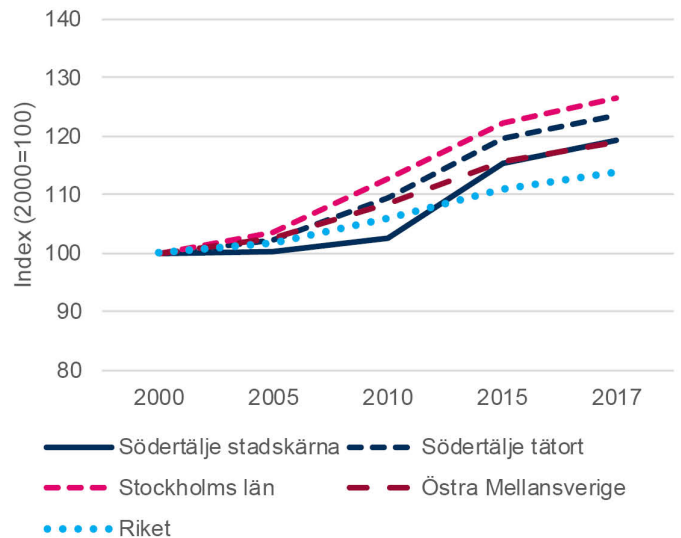
Södertälje är emellertid inte tillräckligt funktionellt integrerad idag, trots att stora flöden går genom kommunen. Det är svårt att pendla till Södertälje från såväl Uppsala som norra delarna av Stockholms län, inte minst kollektivt. Samma gäller utbytet inom ÖMS, då Södertälje Syd har en svag koppling till de dominerande industrierna. Det är viktigt med infrastrukturprojekt som Ostlänken men kommunen har även föreslagit en ny järnväg, Södertörnsbanan, för att skapa bättre pendlingsmöjligheter genom att dra järnvägen i direkt anslutning till centrum och Scania.

# SÖDERTÄLJE

## Inrikes nettoinflyttning för Södertälje tätort



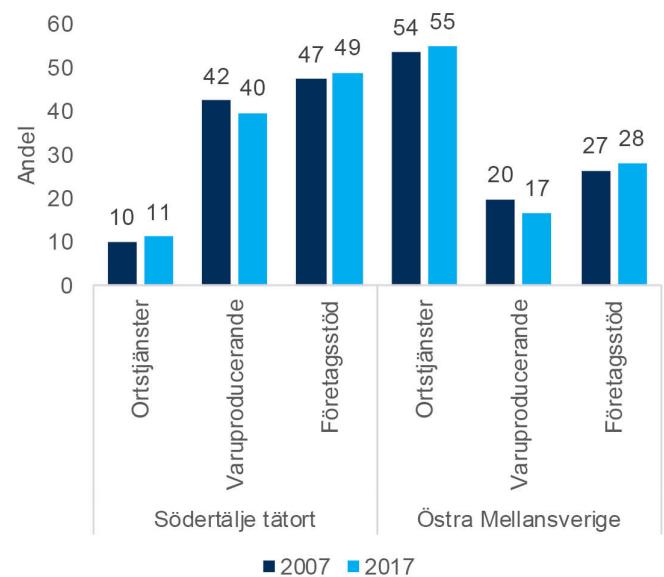
## Befolkningsutveckling 2000-2017



## Åldersstruktur för senaste året och utveckling över tid

	Södertälje tätort		Nodstäderna		ÖMS	
	Andel 2018	Förändring*	Andel 2018	Förändring*	Andel 2018	Förändring*
Barn/ungdom 0-19 år	25	-2%	22	+2%	24	-1%
Unga Vuxna 20-29 år	15	+2%	17	+2%	13	+6%
Barnfamiljeåren 30-49 år	28	-1%	25	-2%	27	-4%
Medelåldern 50-64 år	17	+2%	17	-7%	18	-6%
Senioråldern 65 år+	15	+2%	19	+6%	18	+12%

## Sysselsatt dagbefolkning inom branschsegment



## Sysselsatt dagbefolkning inom olika branschgrupper

	Samhällsfunktioner	Hotell / restaurang	Kultur och fritid	KIBS
<b>Södertälje stadskärna år 2015</b>	11,7	2,9	1,0	6,8
...förändring 2008-2015	+37%	-9%	-14%	+21%
<b>Regionala stadskärnorna år 2015</b>	28	3,4	0,8	6,2
...förändring 2008-2015	+11%	-3%	+12%	-1%
<b>ÖMS år 2015</b>	23,3	3,8	2,1	10,5
...förändring 2008-2015	0%	+20%	+7%	+6%

### Branscher med många sysselsatta (2015)

- Transportmedelsindustri
- Arbetsförmedling och bemanning
- Civila myndigheter och försvaret
- Programvaruproducenter och datakonsulter m.m.
- Utbildning

### Branscher med hög specialisering (2015)

- Transportmedelsindustri
- Arbetsförmedling och bemanning
- El-, gas- och värmeverk
- Programvaruproducenter och datakonsulter m.m.

### Branscher med hög tillväxt (2008-2015)

- Post- och kurirföretag
- Parti- och provisionshandel
- Handel med motorfordon
- Reparationsverkstäder
- Kultur, nöje och fritid

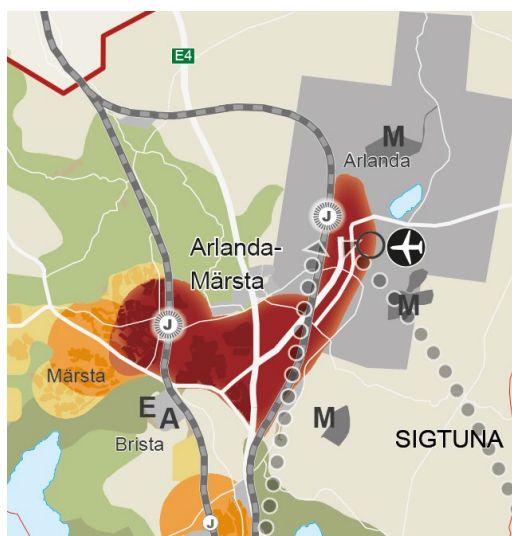
## Arlanda-Märsta

Arlanda-Märsta är en snabbt växande regional stadskärna som präglas av närheten till Arlanda flygplats. Näringslivet domineras av företag inom transport, lager och logistik samt "mötesindustri", dvs. hotell och restauranger. Även mindre branscher såsom biluthyrningsföretag och post- och kurirverksamheterna är framträdande. Arlanda-Märsta är framför allt en näringslivsinriktad stadskärna. Det har på senare tid tillkommit kontorsetableringar vid Arlanda och för närvarande pågår utvecklingen med att bygga Flygplatsstaden, där fler kontor och mötesplatser ska stärka Arlandas roll i regionen.

### Boende och stadsutveckling

#### En snabbväxare i norra Stockholm

Med sina dryga 13 000 invånare utgör Arlanda-Märsta en betydande andel, 28 procent, av Sigtuna kommuns befolkning. Arlanda-Märsta är en snabbväxande regional stadskärna som haft en befolkningstillväxt på 31 procent mellan år 2000-2017. Det är högre än både ÖMS (19 procent) och länet (27 procent). Det är framför allt från 2010 och framåt som Arlanda-Märsta haft en stark utveckling. I Märsta bor över hälften av kommunens invånare. Det är också där det finns en bred rekryteringsbas för Arlanda och transport- och logistikföretagen samt övriga kringtjänster till Arlanda.



#### Utvecklingsplaner i Arlanda-Märsta

Stadskärnan Arlanda-Märsta liksom länets övriga kommuner har ett ansvar att tillgodose den kraftiga efterfrågan på bostäder i Stockholmsregionen. Enligt översiktsplanen finns ett årligt bostadsbehov om 450 bostäder i kommunen – i anslutning till tätorterna samt i goda kollektivtrafiklägen.

Arlanda-Märsta är en central del i kommunens framtida utveckling. Här ingår Flygplatsstaden med målet om 50 000 arbetsplatser år 2050, en fördubbling, inom kontor och mötesindustri kring Arlanda. Kommunen vill också bygga nya bostäder i stationsnära läge vid Märsta

station samt bygga om stationsområdet till resecentrum. Samtliga planer förutsätter dock att Måbyavfarten byggs och utbyggnad av E4:an, men finansiering saknas i den nationella infrastrukturplanen. Detsamma gäller den planerade ombyggnaden av stationsområdet i Märsta till resecentrum.

#### Vem bor här?

Arlanda-Märsta har liksom de flesta regionala stadskärnor en hög andel unga vuxna, 22 procent av befolkningen är mellan 20-29 år vilket är betydligt högre än ÖMS (14 procent) och nodstäderna (17 procent). Arlanda-Märsta utmärker sig dock genom en relativt hög andel i medelåldern 50-64 år. Stadskärnan sticker även ut i ett regionalt perspektiv genom en låg och sjunkande andel seniorer. I Märsta som helhet finns dock



ett högt antal 30-55-åringar och andel barn under 18 år, jämfört med riket och andelen seniorer följer mönstret för områden som byggdes på 1960-70-talen.

### **Vem flyttar hit?**

Inflyttarna till Arlanda-Märsta kommer främst i barnfamiljeåren, medan stadskärnan 2017 hade nettoutflyttning i övriga åldersgrupper. Trots det ökar befolkningen relativt kraftigt, vilket troligen beror på en ung befolkning och höga födelsetal. Utflyttningen har minskat den senaste tioårsperioden, från relativt höga nivåer om ett hundratal personer 2007 till under 60 personer 2017. Undantaget är seniorerna, som inte bara är få utan också tenderar att flytta ifrån Arlanda-Märsta. Drygt 80 procent av de som flyttar till Arlanda-Märsta kommer från Stockholms län, men allt fler kommer till stadskärnan från övriga landet.

## **Arbete**

### **Flygplatsstaden skapar förutsättningar för fler jobb**

Drygt 16 600 personer arbetar i den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta medan drygt 13 000 personer bor i stadskärnan. Antalet arbetstillfällen överstiger således antalet boende. Stora delar av Märsta har dock uteslutits från gränsen för regional stadskärna. Märsta betyder även Valsta och östra Steninge inkl Steningehöjden, Tingvalla och Ekilla vilket snarare motsvarar 64-65 procent av befolkningen, vilka bor nära Märsta station, och området Märsta-Arlanda. Riksintresset Arlanda godkänner i dagsläget inte bostadsbyggande nära Arlanda. Kommunen räknar dock med att influensområdet kommer att minska.

Näringslivet är starkt präglat av närheten till landets största flygplats. Stadskärnan har en tydlig tjänsteprofil med betoning på de företagsstödande branscherna som står för 56 procent av sysselsättningen – långt högre än snittet i länet och storregionen och mer än i övriga regionala stadskärnor. Läget vid såväl flyg- som väg- och tågtrafik i Stockholmsregionen attraherar många logistik- och lagerföretag. Till detta bidrar även den nya kombiterminalen i Rosersberg. Transport och magasinering är den största branschen och dessutom en av de snabbast växande. Även hotell och restaurang är en av kärnans största arbetsgivare och en snabbväxande bransch med tydlig koppling till Arlanda. Stadskärnans näringsliv har också en specialisering inom uthyrning och leasing samt post- och kurirföretag - den förra en bransch som nyttjar flygplatsen för logistik och den senare en bransch som möter efterfrågan hos besökare som kommer in eller åker ut med Arlandaflyg.

I stadskärnan finns enskilda branscher, främst den kemiska industrin och reparationsverkstäderna, som är starka men som saknar en tydlig koppling till stadskärnans funktion som flygplatsnära besöks- och logistikcentrum. Sannolikt drar dock även företag i dessa branscher nytta av närheten till flygplatsen och utvecklingen över tid antyder en allt starkare lokal specialisering där stadskärnans flygplatsnära profil förstärks. Regionernas tillgänglighet till Arlanda skulle kunna öka med ett enhetligt biljettsystem mellan länen, vilket idag utgör ett märkbart pendlingshinder. På samma sätt skulle stombuss till övriga norra Mälardalen öka andelen arbetstagare som når arbetsplatser inom 60 minuter med kollektivtrafik.

### **Vem jobbar här?**

Det är 88 procent av de som arbetar i Arlanda-Märsta som pendlar in till stadskärnan medan två tredjedelar av invånarna pendlar ut från stadskärnan. Det är en betydande andel, 32 procent, av de som arbetar i Arlanda-Märsta som kommer från andra län än Stockholm. Detta är den högsta siffran bland de regionala stadskärnorna. Stadskärnans läge i den nordligaste delen av länet med goda förbindelser till Uppsala län är en viktig förklaringsfaktor. Tillgängligheten behöver dock öka och på sikt behöver antalet pendeltåg till Märsta öka, i takt med att befolkningen ökar i båda länen.

### **Arlanda-Märstas utbildningsprofil**

Arlanda-Märsta har ingen närvaro av högre utbildning. På så vis skiljer sig stadskärnan från exempelvis Flemingsberg, Södertälje och Kista-Sollentuna-Häggvik. De som bor i Arlanda-Märsta har en låg utbildningsnivå – både i jämförelse med storregionen som helhet och jämfört med de andra regionala stadskärnorna. Utbildningsnivån motsvarar den som återfinns i andra ytterkranskommuner.

### **Hur stärka den storregionala funktionaliteten?**

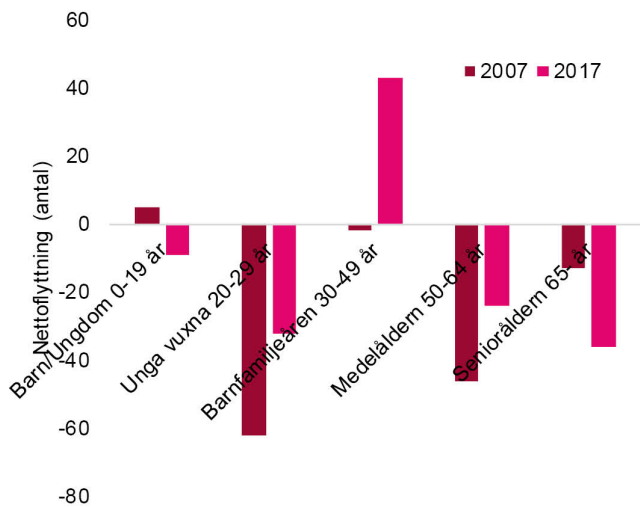
Arlanda-Märsta har förmodligen redan idag den tydligaste storregionala funktionen av alla stadskärnor och nodstäder i östra Mellansverige. Arlanda har en särställning som såväl storregionens som landets primära flygplats för såväl inrikes- som utrikesflyg och kring denna utvecklas angränsande verksamheter inom logistik och mötesindustri. Det är också en stor arbetsnod som förväntas bli än större i framtiden.

Funktionaliteten, såväl regionalt som storregionalt, hämmas dock av uteblivna infrastruktuurinvesteringar såsom breddning av E4:an och byggande av Måbyavfarten samt begränsningar i möjligheterna att trafikera Arlanda med kollektivtrafik mellan Märsta och Arlanda. Det behövs en ökad kapacitet för anslutande vägar och järnvägar, framför allt på E4:an och Ostkustbanan. Samtidigt finns växande utmaningar kopplade till utsläppen från flyget och transportererna till och från Arlanda av växthusgaser samt buller som behöver hanteras och som påverkar utbyggnaden av bostäder i delar av stadskärnan.

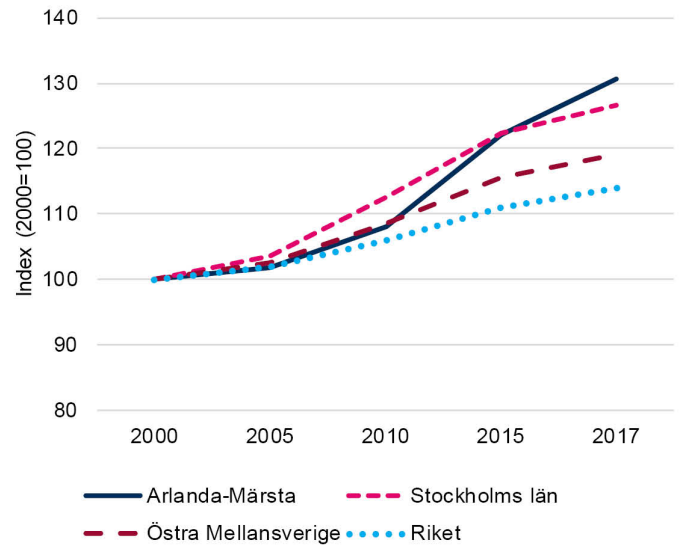
En relativt enkel åtgärd är att jämka länens olika biljettsystem, att skapa en snabb och attraktiv kollektiv förbindelse Märsta – Arlanda och Rosersberg – Arlanda (dvs arbetspendling från de närmaste tätorterna Märsta och Rosersberg till flygplatsen), samt öka tillgängligheten för regionens östra delar. Ytterligare ökad storregional funktion genom en stombuss längs norra Mälarenregionen till Arlanda, skulle ge stora tidsvinster för framförallt arbetspendlare men även internationella resande. Vidare skulle en ombyggd och förbättrad Märsta station för smidigare omstigningar och tätare trafik med pendeltåget öka attraktiviteten att resa lokalt mellan länen. Ur godssynpunkt är kopplingarna till Stockholm, Uppsala och Gävle särskilt intressanta, men det är även angeläget att kombiterminalen i Rosersberg får en bättre anslutning till godsnavet i Hallsberg. En fråga som samspelar med en eventuell ny järnvägsförbindelse mellan Mälarenbanan och Ostkustbanan (den så kallade Arosälänken), där det finns ett starkt storregionalt intresse framför allt för nodstäder som Örebro, Västerås och Uppsala.

# ARLANDA-MÄRSTA

## Inrikes nettoinflyttning för Arlanda-Märsta



## Befolkningsutveckling 2000-2017

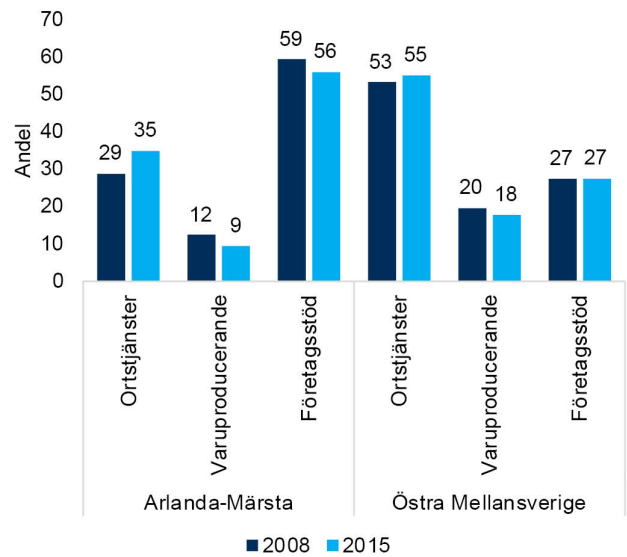


## Åldersstruktur för senaste året och utveckling över tid

	Arlanda-Märsta		Nodstäderna		ÖMS	
	Andel 2017	Förändring*	Andel 2018	Förändring*	Andel 2018	Förändring*
Barn/ungdom 0-19 år	21	-2%	22	+2%	24	-1%
Unga Vuxna 20-29 år	22	-10%	17	+2%	13	+6
Barnfamiljeåren 30-49 år	26	+10%	25	-2%	27	-4%
Medelåldern 50-64 år	20	+8%	17	-7%	18	-6%
Senioråldern 65 år+	12	-25%	19	+6%	18	+12%

\* Statistik för nodstäderna och ÖMS avser perioden 2008-2018, statistik för regionala stadskärnorna avser perioden 2007-2017

## Sysselsatt dagbefolkning inom branschsegment



## Sysselsatt dagbefolkning inom olika branschgrupper

	Samhällsfunktioner	Hotell / restaurang	Kultur och fritid	KIBS
<b>Arlanda-Märsta år 2015</b>	12,3	8,0	0,4	1,5
...förändring 2008-2015	+16%	-18%	+86%	+33%
<b>Regionala stadskärnorna år 2015</b>	28	3,4	0,8	6,2
...förändring 2008-2015	+11%	-3%	+12%	-1%
<b>ÖMS år 2015</b>	23,3	3,8	2,1	10,5
...förändring 2008-2015	0%	+20%	+7%	+6%

### Branscher med många sysselsatta (2015)

- Transport och magasinering
- Hotell och restauranger
- Civila myndigheter och försvaret
- Detaljhandel
- Utbildning

### Branscher med hög specialisering (2015)

- Transport och magasinering
- Kemisk industri
- Reparationsverkstäder
- Uthyrning och leasing
- Post- och kurirföretag

### Branscher med hög tillväxt (2008-2015)

- Reparationsverkstäder
- Resebyråer, bevakningstjänst m.m.
- Transport och magasinering
- Uthyrning och leasing
- Hotell och restauranger

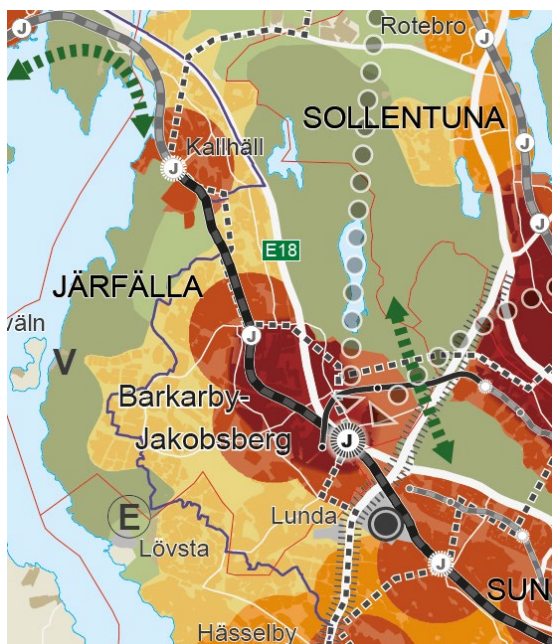
## Barkarby-Jakobsberg

Barkarby-Jakobsberg är en av de två mest snabbväxande regionala stadskärnorna. Stadskärnan ligger i Järfälla kommun i nordvästra delen av Stockholmsregionen och består av fyra stadsdelar som enligt utbyggnadsplanerna ska växa samman. Stadskärnan präglas av en relativt ung befolkning, med många invånare i yrkesverksam ålder. Genom ett omfattande bostadsbyggande och förtätning ska stadskärnans karaktären öka. Samtidigt kommer kollektivtrafiken förstärkas, framförallt genom tunnelbanans utbyggnad med två nya stationer i Barkarby-staden. Stadskärnans näringsliv är beroende av inpendling av arbetskraft och präglas av handel genom IKEA och Barkarby handelsplats.

### Boende och stadsutveckling

#### Kraftig befolkningstillväxt under 2000-talet

En tredjedel av Järfälla kommuns invånare bor i Barkarby-Jakobsberg. Stadskärnan är en snabbväxande regional stadskärna som haft en befolkningstillväxt på 47 procent mellan år 2000-2017. Det är högre än både ÖMS (19 procent) och länet (27 procent). Det är framförallt från 2010 och framåt som Barkarby-Jakobsberg haft en stark utveckling. Perioden innan dess kännetecknas av en betydligt mer blygsam utveckling. Befolkningen stagnerade perioden 2000-2005, var därefter måttlig med en tillväxttakt i nivå med länet perioden 2005-2010 för att ta fart efter 2010.



#### Förtätning och ny tunnelbanedragning skapar utvecklingspotential

Det bor i dagsläget ca 26 000 invånare i stadskärnan, som består av de fyra stadsdelarna Jakobsberg, Barkarby, Barkarby handelsplats och Veddesta. Framtida tillväxt kommer främst att ske i Barkarby och Veddesta, i anslutning till den nya tunnelbanan som byggs genom förlängning av tunnelbanans blå linje från Akalla.

I den gällande översiktsplanen beräknas Järfälla kommun växa från 70 000 invånare till över 100 000 år 2030. Befolkningstillväxten ska realiseras genom byggande av uppemot 20 000 bostäder i Barkarby och Veddesta fram till 2040. Järfälla förbinder sig i Stockholmsöverenskommelsen att mot

en ny tunnelbanesträckning bygga 14 000 bostäder inom tunnelbanans influensområde till 2032. Att utveckla Barkarby-Jakobsberg som regional stadskärna är ett viktigt regionalt åtagande för Järfälla kommun och därför en central fråga i planeringen. Genom förtätning av glesa och funktionsseparerade bostadsområden ska befolkningen kunna växa samtidigt som kommundelarna växer ihop och de centrala delarna av Jakobsberg och Barkarby får en tydlig stadskaraktär. För centrala Jakobsberg, Barkarby och södra Veddesta finns särskilda utvecklingsprogram.

I utvecklingsprogrammen för Barkarbystaden och Veddesta är begreppet regional stadskärna och stadskaraktär centralt – det ska skapas en tät, sammanhängande och upplevelserik stadsmiljö med urbana kvaliteter och såväl fler bostäder som fler arbetsplatser. Centrala Jakobsberg är starkt präglad av det modernistiska stadsbyggnadsidealet med funktionsuppdelning, storskalighet och trafikseparering. Där pekas de utrymmen som finns i befintlig stadsstruktur ut som goda möjligheter till förtätning.

### **Vem bor här?**

Barkarby-Jakobsberg har liksom de flesta regionala stadskärnor en hög andel unga vuxna, 20 procent av befolkningen är mellan 20-29 år vilket är betydligt högre än ÖMS (14 procent) och nodstäderna (17 procent). Stadskärnan är även mycket attraktiv för barnfamiljer. Däremot är det en låg andel seniorer som bor i Barkarby-Jakobsberg jämfört med nodstäderna och ÖMS.

### **Vem flyttar hit?**

Stadskärnan Barkarby-Jakobsberg har sedan 2007 vänt en relativt stor nettoutflyttning till en nettoinflyttning, vilket hänger nära samman med den påbörjade utbyggnaden av Barkarbystaden. Vändningen har skett bland personer i yrkesverksam ålder, särskilt bland unga vuxna där stadskärnan idag har ett relativt stort positivt flyttnetto. Däremot flyttar allt fler seniorer från Barkarby-Jakobsberg. Mönstren för inflyttning följer övriga regionala stadskärnor – cirka 80 procent av inflyttarna kommer från Stockholms län men andelen inflyttade från utanför länet har ökat.

## **Arbete**

### **Ett brett näringsliv med stora inslag av handel**

Till skillnad från de regionala stadskärnorna Södertälje och Arlanda-Märsta saknar Barkarby-Jakobsberg en tydlig branschprofil i näringslivet. De varuproducerande företagen och de lokalmarknadsorienterade ortstjänsterna sysselsätter dock många i stadskärnan, medan de företagsstödjande branscherna är relativt små.

Detaljhandeln, maskinindustrin och post- och kurirverksamhet är branscher med många anställda och relativt stark specialisering i stadskärnan. Detaljhandeln domineras av externhandelsområdet Barkarby handelsplats, men det finns ambitioner om att externhandel ska kompletteras med handel i gatuplan. Även uthyrnings- och leasingbranschen samt den grafiska industrin är stark. Maskinindustrin är en tillväxtbransch, men i övrigt finns tillväxten i en bredd av branscher – från företagskonsulter till resebyråer och partihandel. Från kommunens sida finns ambitioner om att få in mer kvällsekonomi och kontor i stadsbilden - vilket kräver ett större inslag av branscher som idag saknas eller är små i stadskärnan.

### **Vem jobbar här?**

Barkarby-Jakobsberg är en stadskärna för såväl boende som arbete men har en tydligare prägel som arbetsort. Det är 30 procent fler som pendlar in till, än ut från, stadskärnan för att jobba och mer än hälften av kommunens dagbefolkning arbetar i Barkarby-Jakobsberg. Bland inpendlarna är det en högre andel som arbetar inom kärnans specialiseringsområden tillverkning och handel jämfört med de som bor i stadskärnan. Det finns ett omfattande utbyte mellan Barkarby-Jakobsberg och

kommunen och länet i övrigt – endast 14 procent av stadskärnans dagbefolkning bor i Barkarby-Jakobsberg. Det är 11 procent av dagbefolkningen som pendlar in från andra län, mer-parten från närliggande kommuner som Håbo, Enköping och Uppsala men allt fler kommer även från Västerås. Utpendlingen följer ett likartat mönster.

## **Utbildning**

Barkarby-Jakobsberg har ingen närvaro av högre utbildning. På så vis skiljer sig stadskärnan från exempelvis Flemingsberg, Södertälje och Kista-Sollentuna-Häggvik. De flesta regionala stadskärnor har en något lägre utbildningsnivå än storregionen som helhet, vilket även gäller Barkarby-Jakobsberg. Även gapet mellan kvinnors och mäns utbildningsnivå ligger nära snittet men kvinnorna har höjt sin utbildningsnivå i snabbare takt än männen i stadskärnan. Det är 29 procent av männen och 39 procent av kvinnorna som har en eftergymnasial utbildning.

## **Hur stärka den storregionala funktionaliteten?**

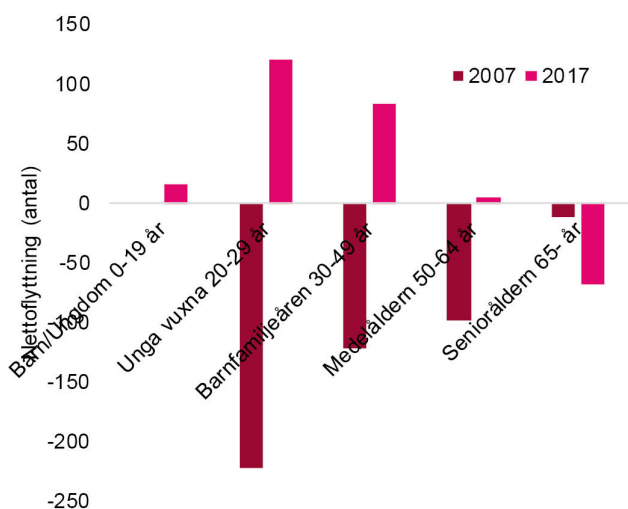
I dagsläget saknar Barkarby-Jakobsberg en tydlig storregional funktion eller profil. Att få till regiontågtrafik med stopp i Stockholm Väst/Barkarby är avgörande för att stadskärnan ska kunna utveckla en sådan. Då kommer Mälardalen, inte minst Västerås, närmare och man får tillgång till en större marknad. I övrigt är dock den mesta infrastrukturen på plats, under byggnation eller beslutad i gällande planer. Genom Förbifart Stockholm ökar även tillgängligheten till de södra delarna av Stockholms län.

Läget i sig är bra, där kopplingen till Kista kan vara en hävstång för utveckling av nya verksamheter i Barkarby-Jakobsberg och den stora markreserven är en viktig tillgång. Nya verksamheter krävs, helst med ett högre kunskapsinnehåll än de nuvarande, för att vara attraktiv även för mer långväga pendling. Annars är risken att stadskärnan främst blir en kommunikationsnod i ett storregionalt perspektiv, för byte mellan lokal och regional/storregional kollektivtrafik. Handelsplatsen erbjuder inget som inte finns på närmare håll i samtliga nodstäder.

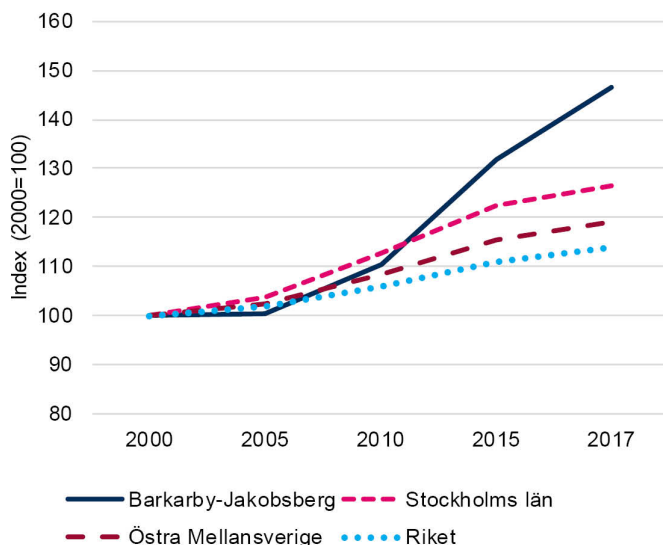
Kopplingarna till Västerås och Uppsala är särskilt intressanta och kan ligga till grund för en ökad samverkan inom en stark tillväxttriangel Stockholm-Västerås-Uppsala-Stockholm, där även Kista-Sollentuna-Häggvik och Arlanda-Märsta ingår. Man bör dock vara medveten om den konkurrenssituation som råder i vilken funktion övriga städer och stadskärnor kan fylla i relation till företrädesvis Stockholm. Som idé och del-regionalt samarbete är dock tillväxttriangeln intressant, då berörda nodstäder och stadskärnor har kompletterande profiler och styrkeområden.

# BARKARBY-JAKOBSBERG

## Inrikes nettoinflyttning för Barkaby-Jakobsberg



## Befolkningsutveckling 2000-2017

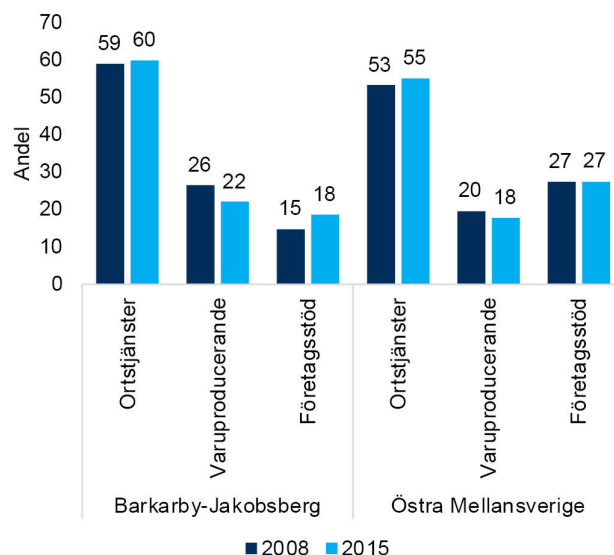


## Ålderstruktur för senaste året och utveckling över tid

	Barkaby-Jakobsberg		Nodstäderna		ÖMS	
	Andel 2017	Förändring*	Andel 2018	Förändring*	Andel 2018	Förändring*
Barn/ungdom 0-19 år	22	-2%	22	+2%	24	-1%
Unga Vuxna 20-29 år	20	-9%	17	+2%	13	+6
Barnfamiljeåren 30-49 år	29	+14%	25	-2%	27	-4%
Medelåldern 50-64 år	17	-2%	17	-7%	18	-6%
Senioråldern 65 år+	11	-25%	19	+6%	18	+12%

\* Statistik för nodstäderna och ÖMS avser perioden 2008-2018, statistik för regionala stadskärnorna avser perioden 2007-2017

## Sysselsatt dagbefolkning inom branschsegment



## Sysselsatt dagbefolkning inom olika branschgrupper

	Samhälls-funktioner	Hotell / restaurang	Kultur och fritid	KIBS
<b>Barkaby-Jakobsberg år 2015</b>	17,5	2,6	1,2	4,0
...förändring 2008-2015	+20%	+27%	-5%	+11%
<b>Regionala stadskärnorna år 2015</b>	28	3,4	0,8	6,2
...förändring 2008-2015	+11%	-3%	+12%	-1%
<b>ÖMS år 2015</b>	23,3	3,8	2,1	10,5
...förändring 2008-2015	0%	+20%	+7%	+6%

### Branscher med många sysselsatta (2015)

- Detaljhandel
- Maskinindustri
- Post- och kurirverksamhet
- Utbildning
- Byggverksamhet

### Branscher med hög specialisering (2015)

- Post- och kurirverksamhet
- Uthyrning och leasing
- Grafisk industri
- Maskinindustri
- Detaljhandel

### Branscher med hög tillväxt (2008-2015)

- Resebyråer, bevakningstjänst m.m.
- Företagskonsulter
- Öppna sociala tjänster
- Parti- och provisionshandel
- Maskinindustri

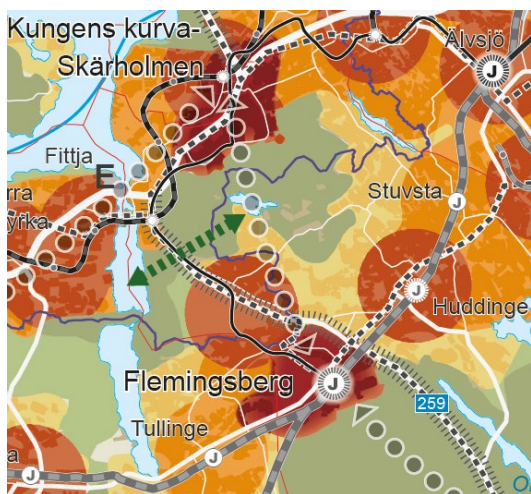
## Flemingsberg

Flemingsberg ligger i huvudsak i Huddinge kommun, med en mindre del i Botkyrka kommun. Stads kärnan är en av de två mest snabbväxande regionala stads kärnorna och kommer till 2050 ändra karaktär och utvecklas till en stad med ytterligare arbetstillfällen, fler bostäder, urbana kvaliteter, besöksmål och stärkt innovationsmiljö. Flemingsbergs kommundelar byggs samman och bidrar tillsammans till målet att skapa en stad för minst 50 000 arbetande, 50 000 boende och 50 000 besökare. Flemingsberg har en unik sammansättning av starka kluster inom högre utbildning och forskning, vård och hälsa och rättscentrum som bidrar till stads kärnans profil som ett centrum för kunskap och innovation – särskilt inom medicin och hälsa.

### Boende och stadsutveckling

#### En snabbväxare i södra Stockholm

Det bor 15 000 invånare i Flemingsberg. Stads kärnan har under hela 2000-talet haft en kraftig befolkningsutveckling. Mellan 2000-2017 ökade befolkningen med 47 procent. Det är samma nivåer som Barkarby-Jakobsberg men betydligt högre än ÖMS (19 procent) och länet (27 procent). Tillväxten i Flemingsberg har varit mycket kraftig ända sedan 2005, vilket skiljer Flemingsberg från flera andra regionala stads kärnor som kännetecknas av en mer blygsam tillväxt innan år 2010.



#### Stadsdelar som kompletterar och Stockholm South Business District

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län beskrivs en stor utvecklingspotential för Flemingsberg, som har gott om mark att bebygga och förtäta. Utvecklingsprogrammet för Flemingsberg har siktet på 2050 och är framtaget av Botkyrka och Huddinge kommuner tillsammans med Region Stockholm (tidigare Stockholms läns landsting). Programmets målbild är att Flemingsberg ska utvecklas till ett av Sveriges mest betydelsefulla centrum för utbildning, forskning och kreativitet. Befintliga verksamheter inom Campus Flemingsberg, med Södertörns högskola, Karolinska Institutet, Kungliga Tekniska högskolan, Röda korsets högskola, Stockholms Musikpedagogiska Institut och konsthögskolan Idun Lovén utgör tillsammans med Karolinska Universitetssjukhuset och rättscentrum med polisens verksamhet och Södertörns tingsrätt, en viktig utgångspunkt för områdets fortsatta utveckling.

Som en konkretisering av den fysiska utvecklingen i Flemingsberg tar Huddinge och Botkyrka fram en gemensam Utvecklingsplan för den regionala stads kärnan. I denna har identifierats en möjlighet att utveckla 15 000 nya bostäder och lokaler för 50 000 nya arbetstillfällen inom en radie av ca 1 km från Flemingsbergs station. Arbetstill-



fällena planeras framförallt tillkomma 600 meter från Flemingsbergs station i Flemingsbergsdalen och Universitetsområdet medan bostäderna kommer utvecklas genom dels en förtätning av befintliga bostadsområden, men även genom utveckling av flera nya stadsdelar. Det blir en stadskärna med flera olika stadsdelar som kompletterar varandra. I kärnans nära omland finns en potential om ytterligare ca 15 000 nya bostäder, bland annat genom en helt ny stadsdel i Loviseberg/Glömstadalen 2,5 km nordväst om Flemingsbergs station.

För att öka Flemingsbergs attraktion som bostads-, etablerings- och studieort planeras i Flemingsbergsdalen ett nytt stadscentrum med restauranger, kultur och handel. Detta kombinerat med arbetstillfällen inom kunskapsintensiva tjänsteföretag, bostäder och studieplatser skapar förutsättning för ett stadsliv under stora delar av dygnet. Ett Stockholms South Business District intill Flemingsbergs station - en miljö som bidrar till ett minskande transportbehov mellan regionhalvorna.

Tillgängligheten till och från Flemingsberg är redan idag hög men kommer i framtiden förbättras i samband med byggandet av Spårväg syd. Flemingsberg kommer bättre sammanlänkas med Kungens Kurva/Skärholmen. Även tillgängligheten i vägsystemet förbättras genom utbyggnad av Tvärförbindelse Södertörn, länsväg 226 (Huddingevägen) och Förbifart Stockholm.

### **Vem bor här?**

Flemingsberg har liksom de flesta regionala stadskärnor en hög andel unga vuxna, 29 procent av befolkningen är mellan 20-29 år vilket är betydligt högre än ÖMS (14 procent) och nodstäderna (17 procent). Gruppen vuxna i barnfamiljeåren 30-49 år är relativt stor och har ökat i stadskärnan de senaste tio åren medan gruppen i medelåldern 50-64 år är liten och minskande. Det är en mycket låg andel seniorer som bor i Flemingsberg jämfört med nodstäderna och ÖMS. Andelen är endast 8 procent, vilket kan jämföras med nodstäderna (19 procent) och ÖMS (18 procent).

### **Vem flyttar hit?**

Flemingsberg attraherar unga vuxna och personer i barnfamiljeåren. Nettoinflyttningen har ökat markant mellan åren 2007-2017 (från ca 100 personer till 600 personer år 2017). Den största inflyttargruppen är unga vuxna men även barn och ungdomar samt personer i barnfamiljeåren står för en betydande del av inflyttningen.

Stadskärnan Flemingsberg hade ett positivt flyttnetto på 119 personer år 2007 och 618 personer 2017. Nettoflyttningen har framförallt ökat bland personer i yrkesverksam ålder, särskilt bland unga vuxna (20-29 år) där stadskärnan idag har ett relativt stort positivt flyttnetto. Bland seniorer är nettoinflyttningen låg (dock fortfarande positiv) och för medelåldern har den minskat något över tid. Mönstren för inflyttning följer övriga regionala stadskärnor – cirka 80 procent av inflyttarna kommer från Stockholms län men andelen inflyttade från utanför länet har ökat.

## Arbete

### Välfärdssektorn dominerar med stora inslag av offentliga jobb

Flemingsberg är både en boende- och arbetsort, dagbefolkningen är dock något större än antalet invånare i yrkesverksam ålder. Stads kärnan har en branschstruktur som skiljer sig kraftigt från den i storregionen, länet och de andra regionala stadskärnorna. Flemingsberg utmärker sig med en mycket låg andel sysselsatta inom varuproduktion och företagsstödjande branscher. Ortstjänsterna, som vanligen på andra platser är lokalmarknadsberoende och till stor del består av lokal service som är beroende av storleken på den lokala befolkningen, står för 93 procent av sysselsättningen i Flemingsberg. Således stämmer inte den beskrivningen av ortstjänsterna för Flemingsberg, som består av akademi och högspecialiserad sjukvård vars målgrupp inte är lokal utan snarare har ett regionalt upptagningsområde.

Välfärdssektorn dominerar och de fem största branscherna i stadskärnan är samtliga branscher som i huvudsak är offentligt finansierade. Det är inom hälso- och sjukvården, utbildning samt myndigheter och försvar som den lokala specialiseringen finns, men även inom den grafiska industrin. Branschtillväxten pekar på en delvis annan riktning där branscher som inte är lokalmarknadsorienterade, såsom maskinindustrin samt forskning och utveckling, uppvisar en hög tillväxttakt.

Satsningar finns också för att stärka möjligheterna för näringslivet. Huddinge kommun samarbetar med flera fastighetsutvecklare inom ramen för satsningen Stockholm South Business District i Flemingsbergsdalen där det planeras för 35 000 arbetstillfällen inom företagsstödjande branscher. Genom satsningen ska de lokala kunskaps- och innovationsmiljöerna kopplas samman med näringslivet i en internationellt präglad forsknings- och affärshubb. Fastighetsutvecklare har redan gjort flertalet fastighetsförvärv i området.

### Vem jobbar här?

Flemingsberg är en integrerad del av Stockholms arbetsmarknad och dag- och nattbefolkningen byts i princip ut genom arbetspendlingen. Hela 94 procent av dagbefolkningen pendlar in till stadskärnan och 85 procent av nattbefolkningen pendlar ut. Bland inpendlarna arbetar en hög andel inom välfärdssektorn - hälsa- och sjukvård samt utbildning. Samtidigt pendlar många Flemingsbergsbor ut till den typ av jobb som inte finns lokalt, exempelvis inom företagstjänster, hotell och restaurang och transport. Arbetskraftsutbytet sker nästan uteslutande inom länet, endast 5 procent av inpendlarna och 3 procent av utpendlarna kommer från platser utanför länet.

## Utbildning

Flemingsberg har en stark utbildningsprofil. I stadskärnan finns stor närvaro av högre utbildning genom sex akademier inom högre utbildning, Södertörns Högskola, Karolinska Institutet, Kungliga Tekniska högskolan, Röda korsets högskola, Stockholms Musikpedagogiska Institut och konsthögskolan Idun Lovén med ca 18 000 studenter tillsammans. Södertörns högskola bedriver utbildning och forskning inom humaniora, samhällsvetenskap, naturvetenskap och teknik, därtill polisutbildning och lärarutbildning med interkulturell profil. KTH, Karolinska Institutet och Röda Korsets högskola har verksamhet i Flemingsberg, med fokus på utbildning och forskning inom

hälso- och sjukvård samt medicinsk teknik. Utbildningsnivån har över tid ökat i Flemingsberg och ligger numera kring snittet i ÖMS. Det är 38 procent av männen och 42 procent av kvinnorna som har en eftergymnasial utbildning. Skillnaden i utbildningsnivå mellan könen är betydligt mindre i Flemingsberg än i de flesta andra stadskärnor och nodstäder.

### **Hur stärka den storregionala funktionaliteten?**

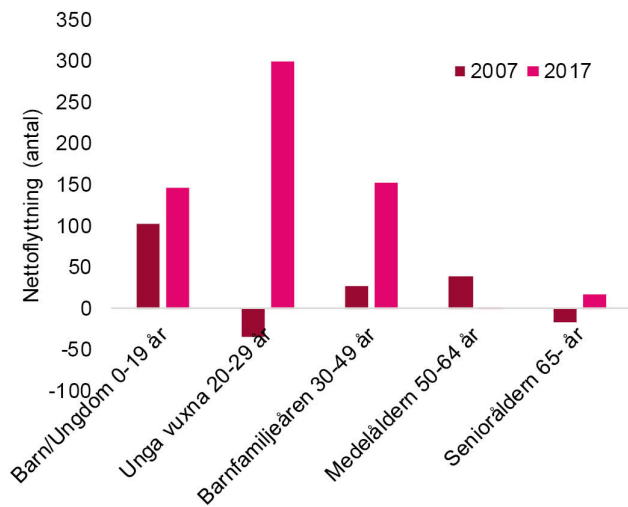
Den högre utbildningen och forskningen är Flemingsbergs främsta tillgångar i ett storregionalt sammanhang, men kopplingarna till andra nodstäder och stadskärnor än de i Stockholms län är än så länge begränsade. För att den storregionala integrationen ska öka krävs både förbättrade storregionala kommunikationer och stärkt institutionell samverkan.

Att ha sex akademier, universitetssjukhus och rättscentrum inom stadskärnan är bra ur många perspektiv, men de är inga starka lobbyister jämfört med näringslivet och stora industrier. Huddinge kommun ensam har också liten möjlighet att påverka den storregionala utvecklingen. Däremot kan kommunen genom samverkan med andra parter tillsammans lyfta vikten av satsning på storregionala förbindelser till/från Flemingsberg, samt en effektiv bytespunkt i en tät och attraktiv stadsmiljö. Det storregionala samarbetet kan fylla en viktig roll i detta avseende.

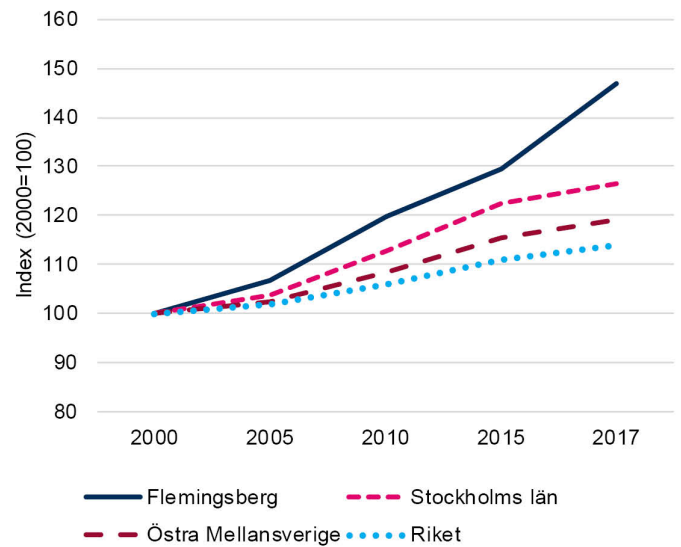
Samtidigt behöver stadskärnan fortsätta utvecklas som boende- och arbetsnod, det senare framför allt i kommersiellt avseende. En större tyngd av invånare och verksamheter är i sig drivande för den storregionala integrationen – som i hög grad är en funktion av storlek och avstånd – där även sammankopplingen med andra områden genom bytespunkten och Spårväg Syd fyller en viktig funktion.

# FLEMINGSBERG

## Inrikes nettoinflyttning för Flemingsberg



## Befolkningsutveckling 2000-2017

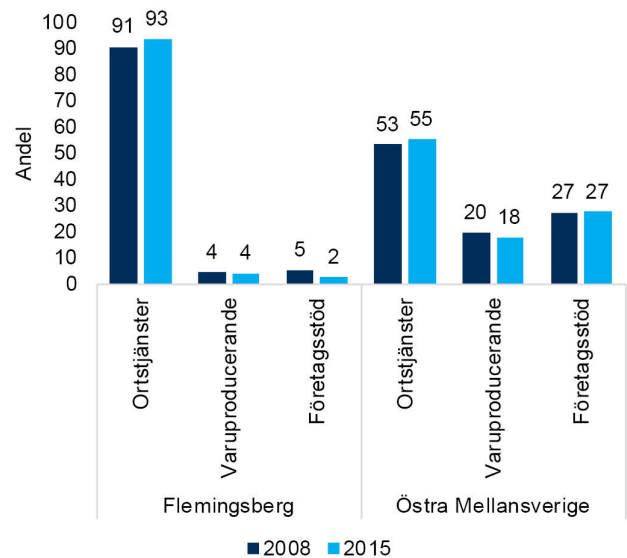


## Aldersstruktur för senaste året och utveckling över tid

	Flemingsberg		Nodstäderna		ÖMS	
	Andel 2017	Förändring*	Andel 2018	Förändring*	Andel 2018	Förändring*
Barn/ungdom 0-19 år	20	-2%	22	+2%	24	-1%
Unga Vuxna 20-29 år	29	-4%	17	+2%	13	+6
Barnfamiljeåren 30-49 år	29	+15%	25	-2%	27	-4%
Medelåldern 50-64 år	14	-20%	17	-7%	18	-6%
Senioråldern 65 år+	9	-4%	19	+6%	18	+12%

\* Statistik för nodstäderna och ÖMS avser perioden 2008-2018, statistik för regionala stadskärnorna avser perioden 2007-2017

## Sysselsatt dagbefolkning inom branschsegment



## Sysselsatt dagbefolkning inom olika branschgrupper

	Samhällsfunktioner	Hotell / restaurang	Kultur och fritid	KIBS
<b>Flemingsberg år 2015</b>	84,4	0,8	0,8	0,8
...förändring 2008-2015	+6%	+24%	+47%	-71%
<b>Regionala stadskärnorna år 2015</b>	28	3,4	0,8	6,2
...förändring 2008-2015	+11%	-3%	+12%	-1%
<b>ÖMS år 2015</b>	23,3	3,8	2,1	10,5
...förändring 2008-2015	0%	+20%	+7%	+6%

### Branscher med många sysselsatta (2015)

- Hälsa- och sjukvård
- Utbildning
- Civila myndigheter och försvar
- Vårdhem och bostäder med omsorg
- Öppna sociala insatser

### Branscher med hög specialisering (2015)

- Hälsa- och sjukvård
- Grafisk industri
- Utbildning
- Civila myndigheter och försvar

### Branscher med hög tillväxt (2008-2015)

- Transport och magasinering
- Maskinindustri
- Forskning och utveckling
- Detaljhandel
- Fastighetsbolag o.d.

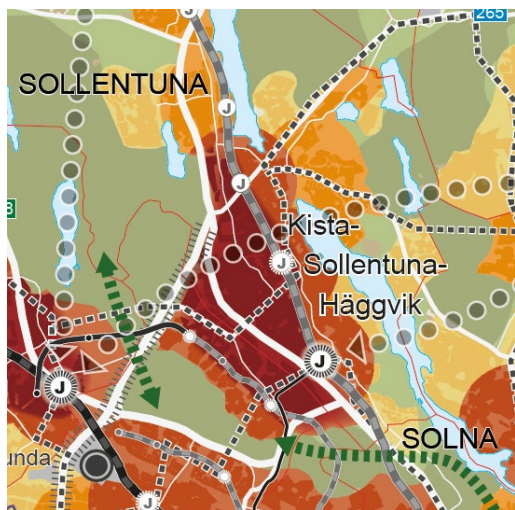
## Kista-Sollentuna-Häggvik

Stadskärnan Kista-Sollentuna-Häggvik ligger i skärningen mellan kommunerna Sollentuna, Stockholm och Sundbyberg. Det är en snabbväxande regional stadskärna belägen i den norra delen av Stockholms tätort. Stadsutvecklingsplaner pekar mot en förtätning av stadskärnan med fokus på att skapa stadskarakter – inte minst i Kista där ambitionen är att komplettera kontorsområdet med fler bostäder. Stadskärnan kännetecknas av en ung befolkning och hög utbildningsnivå. Näringslivet präglas av kunskapsintensiva branscher inom tillverkning, kreativa näringar och IKT.

### Boende och stadsutveckling

#### Stark befolkningstillväxt från 2005 och framåt

Kista-Sollentuna-Häggvik är en befolkningsmässigt stor stadskärna. År 2017 var det lite mer än 36 000 invånare som bodde i den. Likt övriga stadskärnor kännetecknas utvecklingen i Kista-Sollentuna-Häggvik av en stark befolkningsutveckling. Mellan 2000-2017 ökade befolkningen med 35 procent. Det är betydligt högre än ÖMS (19 procent) och länet (27 procent). Tillväxten har varit mycket kraftig ända sedan 2005 men tilltog särskilt från 2010. Läget i Stockholmsregionen med en god tillgänglighet genom pendeltåg och tunnelbana, liksom närheten till fina naturområden, bidrar till attraktiviteten. På sikt ska tvärbanan gå från Ulvsunda via Bromma flygplats till Kista och vidare mot Helenelund och pendeltågstationen där. Därigenom knyts Kista närmare Sollentuna samt pendeln Stockholm-Uppsala.



#### Förort ska bli stad

Flera delar av Sollentuna är utpekade som stadsutvecklingsområden. Hit hör centralt belägna Tureberg med ett nytt landmärke i form av den nya domstolsbyggnaden Färgskrapan samt stadsparken Malmparken. Även Mässområdet nära Kistamässan och Helenelund i kommunens södra del närmast Kista samt Häggvik där Förbifart Stockholm kommer att ansluta till E4:an är utvecklingsområden. En utmaning är att Sollentuna har fyra naturreservat som täcker 30 procent av kommunens yta. För att kunna bevara dessa krävs förtätning i andra områden. Liksom i

flera andra stadskärnor är ambitionen att skapa levande stadsmiljöer nära kommunikationer med en blandning av kontor, handel och bostäder.

Kista har länge varit uppdelat med bostäder på den västra sidan om tunnelbanan och verksamheter på den östra sidan. Det finns en strävan att bryta upp funktionsuppdelningen med komplettering av bostäder på den östra sidan om stadsdelen och mer kvällsekonomi i kärnan. Kista kommer även integreras tydligare med Sollentuna på andra sidan E4 genom förlängningen av tvärbanan med sträckning genom Kista och

slutstation i Helenelund i södra Sollentuna. Liksom i Sollentuna och Häggvik ska en attraktiv stadsmiljö uppnås genom en blandning av bostäder, kontor och service. De offentliga miljöerna ska dessutom omgestaltas och mer kultur ska integreras i stadskärnan. Ambitionen är ett Kista där karaktären av förort långsamt ska övergå i en kärna med stadskaraktär med kvarter, gator, torg och parker.

Sollentunas översiktsplan antogs 2012 och löper till 2030. I planen anges två utbyggnadsscenarioer med cirka 10 000 bostäder i ett lågt alternativ och 23 500 bostäder i ett högt alternativ. Riktningen för Kista, som är en del av Stockholms stad, pekas ut i Stockholms översiktsplan där kommunen tar höjd för en befolkningsökning om cirka 18 000 personer 2016-2040. I befintliga detaljplaner ges utrymme för 6000 nya bostäder i Kista, men möjligheterna för ett högre byggande bedöms vara stora.

### **Vem bor här?**

Kista-Sollentuna-Häggvik har liksom de flesta regionala stadskärnor en hög andel unga vuxna, 21 procent av befolkningen är mellan 20-29 år vilket är betydligt högre än ÖMS (14 procent) och nodstäderna (17 procent). Kista-Sollentuna-Häggvik har tidigare präglats av en låg andel personer i barnfamiljeåren 30-49 år men denna grupp har ökat kraftigt 2007-2017. Det är en mycket låg andel seniorer som bor i Kista-Sollentuna-Häggvik jämfört med nodstäderna och ÖMS. Andelen är endast 13 procent, vilket kan jämföras med nodstäderna (19 procent) och ÖMS (18 procent).

### **Vem flyttar hit?**

Kista-Sollentuna-Häggvik har blivit allt mer attraktivt för unga vuxna och barnfamiljer. År 2007 var det endast gruppen unga vuxna inflyttare som bidrog till befolkningstillväxten. År 2017 har den bilden förändrats relativt dramatiskt med många inflyttare bland barn och ungdomar, unga vuxna och personer i barnfamiljeåren. Gruppen inflyttare i medelåldern har ökat marginellt medan nettoinflyttningen i gruppen seniorer 65 år och uppåt är nära noll. I likhet med övriga regionala stadskärnor dominerar inflyttarna från övriga delar av Stockholms län, men 19 procent av inflyttarna kom 2017 från andra delar av landet – en grupp som dessutom ökar.

## **Arbete**

### **Kunskapsintensiv nod inom IKT**

Kista-Sollentuna-Häggvik har en hög andel sysselsatta inom varuproducerande och företagsstödande branscher, medan andelen sysselsatta inom lokalmarknadsorienterade ortstjänster som välfärdstjänster och handel är relativt liten. Stadskärnan har en hög specialisering inom flera varuproducerande branscher. Maskinindustrin sysselsätter flest vilket beror på Ericsson återfinns inom detta branschsegment.<sup>26</sup> Även telekommunikation/informations- och kommunikationsteknologi (IKT) samt forskning och utveckling är starka branscher. Här är klustret inom IKT, som är ett av de främsta i världen, en viktig faktor bakom de höga siffrorna.

De kunskapsintensiva tjänstebanscherorna står för en stor del av näringslivet i Kista-Sollentuna-Häggvik medan samhällsfunktionerna står för en relativt liten del. Därtill växer de kreativa näringarna i stadskärnan – bland tillväxtbranscherna märks bolag

<sup>26</sup> Ericssons SNI kod omklassificerades år 2017 från Tillverkning till Informations och kommunikationsverksamhet

inom förlag, film, radio och tv samt reklambyråerna samt den närliggande grafiska industrin. Även uthyrnings- och leasingföretagen samt forskning och utveckling växer.

### **Vem jobbar här?**

Liksom flera av de regionala stadskärnorna har Kista-Sollentuna-Häggvik mer karaktären av arbetsort än bostadsort, med betydligt fler förvärvsarbetande än invånare i stadskärnan. Stadskärnan är ett av landets största arbetsområden och står för 4 procent av Stockholms och Sollentunas samlade befolkning men hela 7 procent av dagbefolkningen. Detta, tillsammans med stadskärnans lokalisering centralt i Stockholmsregionen, med relativt god tillgänglighet, speglas i en stor inpendling. Hela 93 procent av dagbefolkningen pendlar in till stadskärnan och bland dessa är det en högre andel som arbetar inom tillverkning, handel samt information och kommunikation jämfört med de som bor i stadskärnan. Invånarna i stadskärnan arbetar däremot i högre grad med vård och omsorg samt transport. Inpendlarna till Kista-Sollentuna-Häggvik kommer i huvudsak från övriga länet - men 11 procent pendlar in från andra län.

### **Utbildning**

I Kista finns viss närvaro av högre utbildning. I likhet med Södertälje har KTH öppnat en filial i Kista med fokus på utbildningar och forskning inom teknik. Till skillnad från i de flesta andra regionala stadskärnor är utbildningsnivån i Kista-Sollentuna-Häggvik högre än snittet i storregionen. Det är 41 procent av männen och 45 procent av kvinnorna som har en eftergymnasial utbildning. Stadskärnans högkvalificerade näringsliv sysselsätter högutbildade personer i en bredd av branscher, inte minst informations- och kommunikationsteknologi men även i de kreativa branscherna och industrin. Trots att mycket av inpendlingen sker till de kunskapsintensiva branscherna är alltså även utbildningsnivån i stadskärnans egen befolkning hög. Särskilt männen har en hög utbildningsnivå i jämförelse med snittet för hela ÖMS.

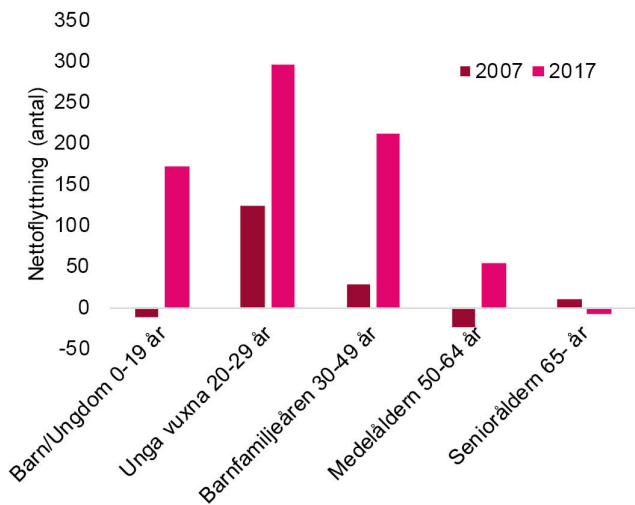
### **Hur stärka den storregionala funktionaliteten?**

Kista är ett starkt varumärke och det högkvalificerade näringslivet lockar redan idag till en omfattande inpendling, men i första hand från övriga Stockholms län. Detta beror i betydande grad på att stadskärnan kan uppfattas som svårtillgänglig i ett storregionalt perspektiv, då den saknar effektiv koppling till storregional kollektivtrafik. Utbyggnaden av tvärbanan till Kista och Helenelund fyller här en viktig funktion, men ligger ännu långt fram i tiden. Förlängningen av blå tunnelbanelinje till Barkarby kommer bidra till ökad regional tillgänglighet med direkt koppling på den västra tåglinjen. Idag är bilen i fokus för de som pendlar till Kista från andra län. En stärkning av kollektivtrafiken har även den fördelen att den skapar en överbryggnings mellan stadskärnans östra och västra delar. Idag utgör E4:an och Ostkustbanan tydliga barriärer mellan Sollentuna och Häggvik på den östra sidan och Kista på den västra.

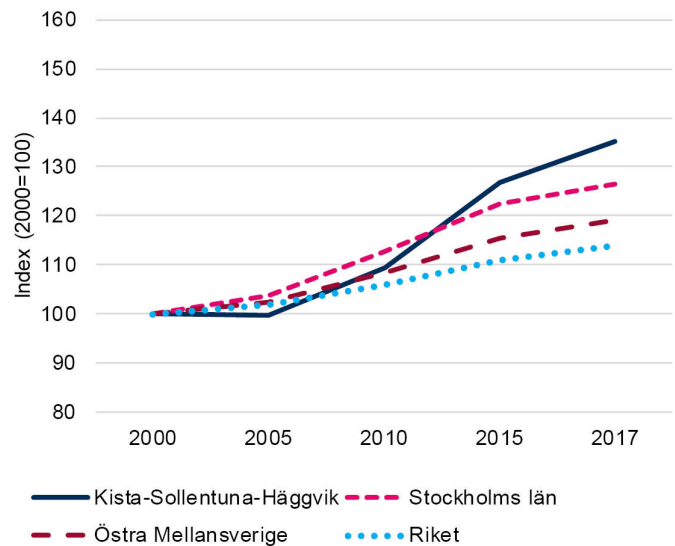
Storregionalt kan det även finnas skäl för Kista-Sollentuna-Häggvik att söka närmare samarbete och samverkan med Linköping, som i flera avseenden har en likartad teknisk profil och Ericsson som dominerande aktör och arbetsgivare. Exempelvis i fråga om internationell profilering och internationella etableringar samt forskningsprojekt. Även andra nodstädernas resurser kan användas i sådant syfte, för att stärka stadskärnan i ett större, internationellt sammanhang.

# KISTA-SOLLENTUNA-HÄGGVIK

## Inrikes nettoinflyttning för Kista-Sollentuna-Häggvik



## Befolkningsutveckling 2000-2017

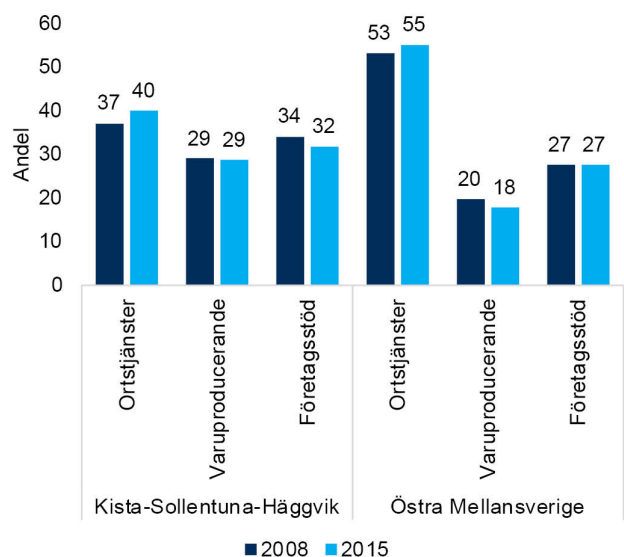


## Åldersstruktur för senaste året och utveckling över tid

	Kista-Sollentuna-Häggvik		Nodstäderna		ÖMS	
	Andel 2017	Förändring*	Andel 2018	Förändring*	Andel 2018	Förändring*
Barn/ungdom 0-19 år	21	-2%	22	+2%	24	-1%
Unga Vuxna 20-29 år	21	+1%	17	+2%	13	+6%
Barnfamiljeåren 30-49 år	26	+18%	25	-2%	27	-4%
Medelåldern 50-64 år	19	-8%	17	-7%	18	-6%
Senioråldern 65 år+	13	-6%	19	+6%	18	+12%

\* Statistik för nodstäderna och ÖMS avser perioden 2008-2018, statistik för regionala stadskärnorna avser perioden 2007-2017

## Sysselsatt dagbefolkning inom branschsegment



## Sysselsatt dagbefolkning inom olika branschgrupper

	Samhälls-funktioner	Hotell / restaurang	Kultur och fritid	KIBS
<b>Kista-Sollentuna-Häggvik år 2015</b>	14,3	2,8	0,4	17,8
...förändring 2008-2015	+12%	+45%	+75%	+5%
<b>Regionala stadskärnorna år 2015</b>	28	3,4	0,8	6,2
...förändring 2008-2015	+11%	-3%	+12%	-1%
<b>ÖMS år 2015</b>	23,3	3,8	2,1	10,5
...förändring 2008-2015	0%	+20%	+7%	+6%

### Branscher med många sysselsatta (2015)

- Maskinindustri
- Parti- och provionshandel
- Programvaruproducenter
- Detaljhandel
- Civila myndigheter och försvar

### Branscher med hög specialisering (2015)

- Maskinindustri
- Telekomunikationsbolag
- Forskning och utveckling
- Programvaruproducenter
- Grafisk industri

### Branscher med hög tillväxt (2008-2015)

- Förlag-, film-, radio-, och Tv-bolag m.m.
- Reklambyråer o.d.
- Uthyrning och leasing
- Grafisk industri
- Forskning och utveckling



## **Appendix I Medverkande organisationer**

Region Gävleborg

Region Uppsala

Region Västmanland

Region Stockholm

Region Sörmland

Region Östergötland

Region Örebro Län

Mälardalsrådet

Gävle kommun

Uppsala kommun

Västerås stad

Sigtuna kommun

Sollentuna kommun

Järfälla kommun

Stockholms stad

Huddinge kommun

Södertälje kommun

Eskilstuna kommun

Nyköpings kommun

Norrköpings kommun

Linköpings kommun

Örebro kommun



Region  
Västmanland



Region Örebro län



Region Uppsala



MÄLARDALSRÅDET



Region Stockholm



Region  
Östergötland



REGION  
SÖRMLAND



Region  
Gävleborg