

FLERKÄRNIGHET OCH FUNKTIONELLA SAMBAND I ÖSTRA MELLANSVERIGE



EN BÄTTRE SITS



En rapport från temagrupp regional utveckling

Rapport flerkärnighet och funktionella samband i östra Mellansverige

Text: Fredrik Högberg (Regionförbundet Sörmland), Stefan Dahlskog (Region Östergötland) och Anders Ferdinandsson (Regionförbundet Uppsala)

Kartor: Fredrik Högberg (Regionförbundet Sörmland), ÅF

Statistikunderlag och bearbetning av data: Statistiska Centralbyrån (SCB), Bo Victorin och Fredrik Högberg (Regionförbundet Sörmland)

Referensgrupp: Temagrupp regional utveckling EBS

Utgiven av: Mälardalsrådet 2015

INNEHÅLL

1	Sammanfattning	5
2	Inledning	7
2.1	Bakgrund	7
2.2	Syfte och mål	7
2.3	Metod och definitioner	7
2.4	Utgångspunkter	10
3	Befolkning och Ortsstruktur i östra Mellansverige	14
3.1	Ortsstruktur	14
3.2	Befolkningsutveckling	27
3.3	Befolkningsframskrivning för östra Mellansverige	30
3.4	En flerkärnig Ortsstruktur i östra Mellansverige?	30
4	Flyttning i östra Mellansverige	31
4.1	Flyttmönster	31
5	Arbetsmarknad och Pendling	37
5.1	Regionförstoring	37
5.2	Pendling	40
5.3	Studiependling	51
5.4	Pendlingsframskrivningar	53
6	Sysselsättning och näringsliv	55
6.1	Sysselsättning	55
6.2	Sysselsättningsframskrivning	57
6.3	Näringsliv och strukturomvandling	59
7	Sammanfattande diskussion	64
8	Referenser	68
9	Bilagor	69

1 SAMMANFATTNING

Transportperspektiv på flerkärnighet och funktionella samband i östra Mellansverige

- Tillväxten i ÖMS har hittills skett genom både regionförstoring och regionförtätning. Arbetsmarknaderna har blivit färre och samtidigt förtätats – framförallt i Stockholmsregionen, där förtätning sannolikt kommer att dominera framöver eftersom potentialen för regionförstoring i ÖMS nått sin gräns till stor del. Om fortsatt regionutvidgning eftersträvas och ska kunna snabbas på behövs bättre restider och tillgänglighet i den flerkärniga Ortsstrukturen.
- För att stärka den flerkärniga Ortsstrukturen och orternas komplementaritet behövs större framtida satsningar på transportsystemet för att skapa ännu bättre fungerande lokala arbetsmarknader.
- Insatser för en ökad tillgänglighet mellan de olika delarna av Östra Mellansverige är viktigt för att på sikt få så stora delar av hela Östra Mellansverige som möjligt att ingå i en gemensam funktionell arbetsmarknad.
- När mindre regioner knyts ihop med större skapas betydande synergieffekter för tillgänglighet, arbetsmarknad och lokaliseringsval för företag.
- Förbättrade transportvillkor har ofta större betydelse för regioner som ÖMS med stor befolkning, hög täthet, stor marknadspotential och redan kapacitetsbelastade system än för regioner där transportkapaciteten har en lägre utnyttjandegrad.
- Eventuellt minskade infrastruktur- och kollektivtrafiksatsningar kan göra att inomregionala skillnader förstärks mer och att östra Mellansveriges samlade tillväxtpotential inte kan tas tillvara fullt ut. Fortsatt ökade funktionella samband på lokal, regional och storregional nivå och en ökad regional tillväxt bidrar till att utjämna skillnaderna mellan regionala kärnor och omland samt mellan de olika delarna av östra Mellansverige.

Ortsstruktur och befolkning

- De regionala kärnorna dominerar i ortstrukturen idag och framskrivningarna talar för en fortsatt likartad utveckling.
- Stockholm är den regionala kärna som burit största delen av tillväxten i ÖMS. De övriga regionala kärnorna är de orter som haft störst positiv utveckling och tillväxt utanför Stockholm.
- Boendet på landsbygden i ÖMS är diversifierad. Kommuner med regionala kärnor har generellt låga andelar boende på landsbygden. Många kranskommuner runt regionala kärnor uppvisar relativt höga andelar boende på landsbygden.
- De kommuner med mindre centralorter och övriga tätorter som haft bäst befolkningsutveckling och en ökad pendling är kommuner som finns inom Stockholms funktionella utvidgning och arbetsmarknad. Det är ofta kommuner med orter som växer som attraktiva boendeorter.

Flerkärnighet och funktionella samband

- De starkaste funktionella sambanden i Ortsstrukturen är mellan de regionala kärnorna och Stockholm. De funktionella sambanden utifrån arbetsmarknad och pendling visar att regionen är funktionellt enkärnig då alla regionala kärnor har ett beroende av Stockholm. Tendensen och potentialen till en funktionell flerkärnighet mellan övriga regionala kärnor är

som störst mellan Linköping-Norrköping och Eskilstuna-Västerås i dagsläget. I övrigt är integrationen mellan ÖMS regionala kärnor svag idag.

- Samspelet mellan regionens kärnor behöver utvecklas. Annars kommer potentialen i ÖMS flerkärnighet inte att kunna tas tillvara och den funktionella enkärniga Ortsstrukturen kommer att bestå.
- Samspelet mellan regionala kärnor och dess närmaste omland i orthierarkin i (centralorter, övriga tätorter och landsbygd) har generellt starka funktionella samband och blir än viktigare desto mer de regionala kärnorna växer.

Pendling

- Pendlingen fortsätter att öka i ÖMS och den största pendlingen sker mellan de regionala kärnorna och Stockholm. Den mellankommunala pendlingen på kortare avstånd mellan regionala kärnor och omland ökar i betydelse.
- Mönstren för pendling efter utbildning och inkomst följer varandra. Samvariationen innebär att desto högre inkomst och utbildning desto längre blir pendlingen. Samtidigt innebär en lägre inkomst och utbildning starkare lokala och kortare pendlingsmönster.
- In- och utpendling mellan ett antal kommuner i Stockholms län dominerar pendlingsmönstren för studiependling. Förutom studiependlingen i Stockholms län är det endast relationen Stockholm och Uppsala samt mellan Linköping och Norrköping som överstiger 500 personer i respektive riktning.
- Analysen av studiependlingen visar att studenterna som enskild grupp inte har någon betydande påverkan för de funktionella sambanden eller på transportsystemet i ett storregionalt perspektiv.

Flyttning

- Jämförelsen av flyttning i ÖMS mellan två tidsperioder visar att utträngningseffekterna från Stockholms regionala kärna har förstärkts ut mot norra och södra Stockholms län i den senare perioden. Viss nettoflyttning ut från norra och södra Stockholms län till kommuner i angränsande län inom Stockholms funktionella arbetsmarknad har också förstärkts i den senare perioden.
- Orter med universitet och högskolor har en stark inflyttning av unga vuxna.
- Flyttmönster och förändringar i flyttmönster speglar att vissa orters roller förändras i Ortsstrukturer över tid.

Sysselsättning och näringsliv

- Sysselsättningsutvecklingen visar att de regionala kärnorna dominerar antal arbetsplatser.
- Ortsanalysen visar att 79 procent av all sysselsatt dagbefolkning i Stockholms län finns koncentrerad till den regionala kärnan.
- De regionala kärnorna i övriga ÖMS dominerar också sysselsättningen och antal arbetsplatser. De regionala kärnorna i sig har högre andelar av sysselsättningen i enskilda län, än alla centralorter tillsammans i det enskilda länet förutom i Södermanlands län.

2 INLEDNING

2.1 BAKGRUND

Under 2013 startade ett långsiktigt storregionalt samarbete inom EBS (En Bättre Sits) med att ta fram en ny regional systemanalys till 2016. Under 2014 har fördjupade utredningar inom olika temaområden arbetats fram som stöd för processen. Den här rapporten sammanfattar temagrupp regional utvecklings uppdrag om att undersöka och fördjupa kunskapen om funktionella storregionala samband.

EBS arbetet med att ta fram en ny gemensam systemanalys bedrivs av Stockholms, Västmanlands, Södermanlands, Uppsala, Östergötland, Örebro och Gotlands län. Länens samarbete sammanfaller med Trafikverkets indelning i region Öst och Trafikverket region Stockholm. Begreppet ÖMS (östra Mellansverige) i denna rapport innefattar de föregående nämnda länen i resonemang och statistik om inte annat särskilt framgår i enskild figur eller text.

2.2 SYFTE OCH MÅL

Syftet med rapporten och temagruppens uppdrag är att analysera rörlighet och samband i ett storregionalt perspektiv och vad det har för konsekvenser för Ortsstrukturer, dess omland samt utveckling och tillväxt. Utifrån de centrala begreppen flerkärnighet och funktionella samband har fokus lagts på att titta på de storregionala funktionerna; befolkningstruktur, Ortsstruktur, pendling, flyttning, sysselsättning och hur dessa faktorer samspelar i utvecklingen.

2.3 METOD OCH DEFINITIONER

Statistik

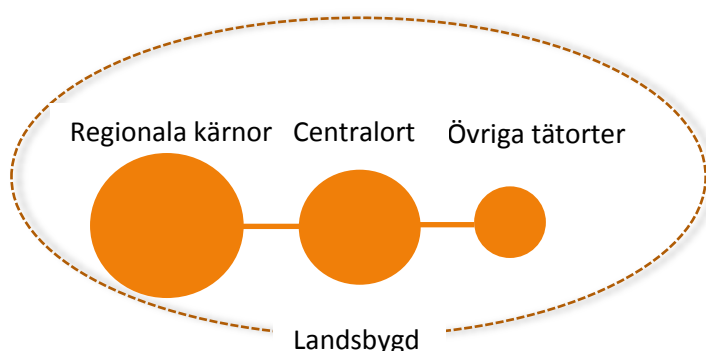
Förutom befintlig tillgänglig statistik har ny pendlingsstatistik från SCB använts. Rapporten tittar särskilt på statistik på inkomst och utbildning för att fördjupa kunskapen om pendlingsmönster och flyttning. Tanken är att undersöka hur flytt- och pendlingsmönstren samspelar eller skiljer sig åt och hur olika funktionella samband ser ut, mellan de olika delarna i den rumsliga strukturen. Statistik på tätortsnivå och landsbygd nerbruten på befolkning, åldersgrupper och sysselsättning och har använts för att analysera Ortsstrukturen i östra Mellansverige.

För att belysa studiependling har pendling till och från högskolor och kvalificerade yrkesutbildningar i östra Mellansverige (ÖMS) studerats för andra halvåret år 2013. Underlaget baseras på SCB:s befolknings och utbildningsregister. Någon officiell statistik över studiependlare, som över arbetspendlare finns inte. Statistiken över arbetspendlingen bygger på uppgifter om de platser där människor har sin bostad och sitt arbetsställe. Vanligen brukar vi med arbetspendling mena de som har sin bostad respektive arbete i två olika kommuner. Det finns en viss osäkerhet i dessa siffror, beroende exempelvis på att det kan finnas en viss eftersläpning mellan när människor flyttar i praktiken och när mantalsskrivningsadressen förändras eller att individernas koppling till ett visst arbetsställe respektive en viss bostadsadress sker vid olika tidpunkter.

Men när det gäller de som exempelvis studerar på högskolan är osäkerheten ännu större när det gäller hur många som inte skriver sig på studieorten, utan fortsätter att vara mantalsskrivna på sin tidigare adress, trots att de flyttat därifrån. Trots denna osäkerhet har vi kunnat utröna mönster och vilka relationer som är starkast för studiependling.

Metod

Ortsanalysen baserar sig på SCB:s tätortsstatistik samt boende utanför tätorter per kommun. I SCB:s tätortsavgränsning, definieras och beräknas en tätort som alla hussamlingar med minst 200 invånare med som mest 200 meter mellan husen, se bilaga 1 för ytterligare förklaring. Utifrån statistiken har en metod skapats för att på ett enkelt sätt kunna undersöka, förstå och förklara urbana hierarkier i den rumsliga strukturen i hela ÖMS. Metodiken är inspirerad av den så kallade centralortsteorin.¹ Metodiken har varit att kategorisera tätortsstatistiken som regionala kärnor, centralorter, övriga tätorter och landsbygd. Tanken att bryta ner statistiken på det sättet är att hitta en metod som gör det möjligt att beskriva både ortshierarkier, regionala kärnor och omland i ett storregionalt perspektiv.



Figur 1. Kategorisering utifrån ortshierarki baserad på städers relativa storlek, funktion och landsbygd

Regionala kärnor är Stockholm, Uppsala, Västerås, Eskilstuna, Norrköping, Linköping och Örebro. Det är samma städer som pekats ut i RUFSS storregionala Ortsstrukturbild i Östra Mellansverige 2050 som "storregionala städer" samt "Stockholm".² För Östergötland har Linköping och Norrköping slagits samman som en regional kärna vid beräkningar på ortstyper och jämförelser på länsnivå.

Regional kärna Stockholm är i rapporten lika med SCB:s definition av tätort Stockholm. Tätort Stockholm finns angiven i flera olika kommuner i SCB:s tätortsstatistik. Tätorten är med andra ord utspridd i flera centrala kommuner i Stockholms län. Alla "tätort" Stockholm har slagits samman i statistiken och kallas regional kärna Stockholm i denna rapport.

I ett Stockholmsperspektiv (RUFSS 2010) finns också så kallade regionala stadskärnor definierade. De anger ett flerkärnighetsperspektiv på en finare geografiskt nivå inom Stockholms län. Dessa utpekade geografiska områden baserar sig inte enbart på definitionen en "tätort" utan kan ange delar av en tätort eller delar av flera tätorter med bostäder, service och handel till exempel.³ För att kunna göra en analys av Ortsstrukturen i hela ÖMS med samma metodik har inte de regionala stadskärnorna använts i Ortsanalysen. Tabell 1 visar i vilken kategori de regionala stadskärnorna hamnar utifrån den använda metodiken med SCB:s tätortsstatistik som grund.

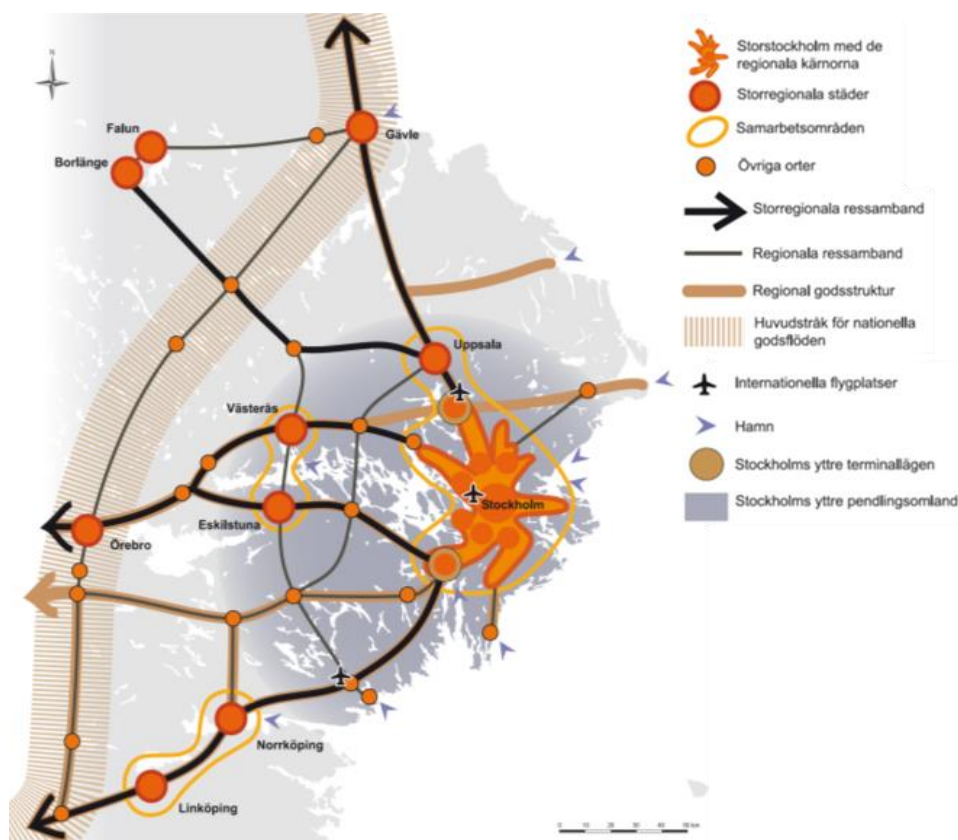
¹ Centralortsteorin visar hur en Orts eller regions näringslivsdiversifiering och specialisering är beroende av befolkningsunderlag, transportförhållanden och marknadsområden.

² (RUFSS 2010 - Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, 2010)

³ (Regionplane- och trafikkontoret, Stockholms läns landsting, 2009)

Regionala stadskärnor och definition enligt RUFSS 2010		Enligt SCB:s tätortsdefinition blir definitionen av stadskärnan:	Kodning av Ortsstruktur i rapporten. Definieras som:
Stockholm	Regionalt centrum	Tätort Stockholm – Stockholms stad	Regional kärna Stockholm
Barkarby-Jakobsberg	Delregional stadskärna	Ingår i tätort Stockholm - Järfälla kommun	Regional kärna Stockholm
Kista-Sollentuna-Häggvik	Delregional stadskärna	Ingår i tätort Stockholm – Stockholms stad och Sollentuna kommun	Regional kärna Stockholm
Flemingsberg	Delregional stadskärna	Ingår i tätort Stockholm - Huddinge kommun	Regional kärna Stockholm
Södertälje	Delregional stadskärna	Tätorten Södertälje - Södertälje kommun	Centralort
Täby centrum-Arninge	Delregional stadskärna	Tätorten Täby - Täby kommun	Centralort
Kungens kurva-Skärholmen	Delregional stadskärna	Ingår i tätort Stockholm - Huddinge kommun	Regional kärna Stockholm
Haninge centrum	Delregional stadskärna	Ingår i tätort Stockholm – Haninge kommun	Regional kärna Stockholm

Tabell 1. Förklaring av Stockholms Ortsstruktur i RUFSS 2010 och hur delregionala stadskärnor finns med och blir kodade i rapporten.



Figur 2. Storregional Ortsstruktur i östra Mellansverige 2050. Källa: RUFSS 2010

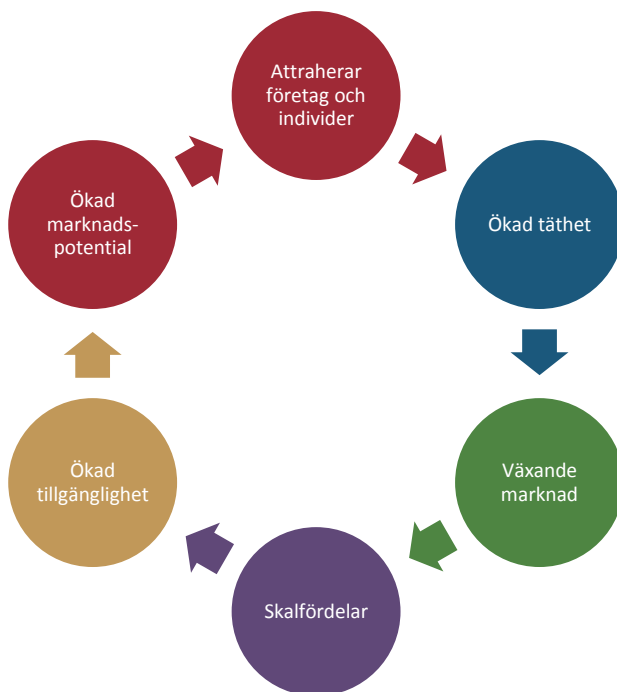
Nästa definition i ortshierarkin är *Centralorter* vilka är liktydigt med kommunhuvudorter exklusive de regionala kärnorna. *Övriga tätorter* är lika med alla andra tätorter enligt SCB:s definition av tätorter det vill säga tätorter över 200 invånare exklusive regionala kärnor och centralorter. Landsbygd är befolkning per kommun boende utanför tätorter.

2.4 UTGÅNGSPUNKTER

En ny ekonomisk geografi

Grunden för resonemangen och slutsatserna i rapporten är att funktionella samband, flerkärnighet, regionförstoring, pendling och tillgänglighet är viktiga drivkrafter för tillväxt och konkurrenskraft. Teorierna bakom detta är den ”den nya ekonomiska geografin”. Infrastrukturinvesteringar och ett hållbart transportsystem ses som ett viktigt verktyg för att stärka den flerkärniga utvecklingen utifrån de storregionala EBS målen för regional utveckling. Teorierna bakom den nya ekonomiska geografin grundar sig på olika drivkrafter för ekonomisk tillväxt.

En grundtes är att ökad täthet ger bättre tillväxtmöjligheter. Därför bli funktionella samband mellan orter och omland en viktig faktor i teorin. Andra huvudfaktorer i teorin är skalfördelar, transporter och marknadspotential. Bland komponenterna finns också kunskap och kompetens, innovationer och förnyelse, ny teknik, nätverk och samverkan, infrastruktur och tillgänglighet, rörlighet, lokal miljö, specialisering och entreprenörskap. För en djupare förståelse av den ”nya ekonomiska geografin” och förklaring av teorierna se rapporten en ny ekonomisk geografi – ett regionalt perspektiv på en global förändring i östra Mellansverige.⁴



Figur 3. Drivkrafterna i den nya ekonomiska geografin. Källa: En ny ekonomisk geografi – ett regionalt perspektiv på en global förändring i Östra Mellansverige, egen bearbetning.

⁴ (En ny Ekonomisk geografi, 2013)

En bättre sats mål

Flerkärnighet är något som återkommer i EBS storregionala mål för regional utveckling ur ett transportperspektiv.⁵ Därför blir en av utgångspunkterna i rapporten att belysa regional utveckling utifrån flerkärnighetsbegreppet. Enligt EBS målen och med stöd av den nya ekonomiska geografin finns antagandet att en flerkärnig Ortsstruktur med starka regionala kärnor som motorer för tillväxt kan leda till en bättre integration av tätorter i ortshierarkin i Östra Mellansverige och en ökad konkurrenskraft.

EBS storregionala mål för regional utveckling ur ett transportperspektiv

- En flerkärnig regionstruktur med tyngdpunkt i de lokala arbetsmarknaderna skapar en balanserad utveckling i östra Mellansverige.
- Regionens flerkärnighet stärks genom samordning av trafik och infrastruktur, med utvecklingen av bebyggelse och verksamheter.
- Städerna knyts samman med snabb och tät trafik mot Stockholm, effektiva förbindelser mellan och inom regionens kärnor och med tillgängliga resecentra i kollektivtrafikens skärningspunkter.
- Ett sammanhållet, snabbt och prisvärt system av stomtrafik med god tillgänglighet ger en samlad region med möjlighet att bo och verka i regionens alla delar.
- Terminaler för omlastning av gods nära tätorter ansluts till befintligt eller nytt järnvägsnät för att

Figur 4. (Övergripande mål för transportsystemet. Ett gemensamt måldokument för sju län i östra Mellansverige: Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland, 2012)

Grundtanken med att arbeta för en flerkärnighet som beskrivs i målen, är att det ska vara enkelt att förflytta sig mellan bostad och arbete och att orter och regioner kompletterar varandra. Det gör bland annat att samhällsfunktioner och service kan optimeras och stärka konkurrenskraft och livskvalitet för så många orter som möjligt. Denna rapport belyser framförallt flerkärnigheten genom Ortsstrukturer, de olika ortstypernas betydelse, tillväxt och interaktion med varandra.

Ortsstrukturer

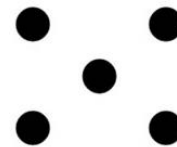
Ortsstrukturen är viktig för att förstå hur befolkning, sysselsättning och ekonomisk aktivitet ser ut i geografin. Den rumsliga strukturen påverkar till exempel marknadspotential, tillväxtförutsättningar, tillgänglighet och transportkostnader. En utgångspunkt i rapporten är att Ortsstrukturen i ÖMS är en viktig förutsättning för utveckling och att särskilt flerkärniga Ortsstrukturer ger bäst tillväxtförutsättningar för hela ÖMS. Ett sätt att definiera Ortsstrukturer är att utgå från orters funktioner och interaktion. Större orter har fler funktioner och en större branschbredd än mindre, vilket gör att interaktionen mellan dessa är viktig. Anledningen till detta är att det krävs en viss kritisk massa som skapar marknad för att kunna ha ett stort antal funktioner och en större branschbredd.

⁵ (Övergripande mål för transportsystemet. Ett gemensamt måldokument för sju län i östra Mellansverige: Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland, 2012)

Det betyder i sin tur att avstånd och tillgänglighet mellan orter får stor betydelse. Teorin om ortshierarkier säger också att orter behöver komplettera varandra i en ortsstrukturer. I teorin finns förenklat fyra typer av ortsstrukturer:

Enkärnig ortsstrukturer

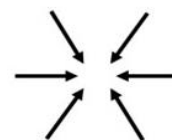
I en enkärnig ortsstrukturer förekommer i princip ingen interaktion, pendling eller liknande, mellan regionens tätorter. Antingen finns bara en tätort eller så är avstånden mellan de tätorter som finns för långa för att möjliggöra god transportinfrastruktur och pendling. En enkärnig region betraktas därmed inte som flerkärnig.



Figur 5. Enkärnig ortsstrukturer

Funktionellt enkärnig ortsstrukturer

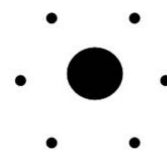
En funktionellt enkärnig ortsstrukturer kännetecknas av en flerkärnig ortsstrukturer, men med en klart dominerande tätort. De mindre orterna i strukturen är beroende av denna när det gäller försörjning av vissa varor och tjänster samt arbete. I en funktionellt enkärnig region är de mindre orterna starkt beroende av den största regionala kärnan utan att något omvänt beroendeförhållande finns i någon större omfattning.



Figur 6. Funktionellt enkärnig ortsstrukturer

Flerkärnig ortsstrukturer

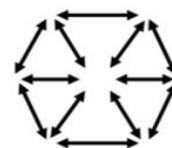
Motsatsen till enkärnighet är en flerkärnig ortsstrukturer. Begreppet flerkärnighet beskriver ortstrukturer med en kombination av stora tätorter, en hög tätortstäthet och relativt korta restidsavstånd mellan orterna. I en flerkärnig struktur finns goda förutsättningar för att utveckla tillgängligheten och interaktionen mellan orter. Framväxten av flerkärniga strukturer med hög urbanisering antyder förändringar i förhållandet mellan städer, dess omland och regioner. Ofta framdriven av strukturuomvandling, regionförstoring och förbättrad tillgänglighet över tid. En region som har en ömsesidig arbetspendling mellan olika orter har en starkare flerkärnighet än en region där pendlingen är enkelriktad in mot huvudorten.



Figur 7. Flerkärnig ortsstrukturer

Funktionellt flerkärnig ortsstrukturer

En funktionell flerkärnig ortsstrukturer är en struktur där interaktionen mellan tätorterna sker mer eller mindre symmetriskt. Den funktionella flerkärniga ortsstrukturer består av flera orter där inget centrum helt dominerar med avseende på aktiviteter och verksamheter. Istället samverkar flera centra och de bildar på så sätt en kritisk massa för aktiviteter som normalt annars endast återfinns i ett större centrum. Om orterna knyts samman med infrastruktur och god tillgänglighet blir det också lättare att flytta och pendla inom regionen. Det är därmed enklare att hitta rätt person till rätt jobb. Den här typen av flerkärnighet brukar vara den som eftersträvas då den skapar bäst tillväxtförutsättningar genom till exempel specialisering, komplementaritet och marknadspotential.



Figur 8. Funktionellt flerkärnig ortstrukturer

Ortshierarkier och graden av flerkärnighet

I verkligheten är det svårt att kategorisera en ortstrukturer till exempel rent enkärnig eller rent funktionellt flerkärnig som i teorin. En sant funktionellt flerkärnig utvecklad ortstrukturer kräver någon form av arbetsdelning och komplementaritet mellan tätorter och kommuner. Detta kräver i sin tur en

koordination och ge och ta -inställning som sällan gäller i verkligheten.⁶ En ortstruktur kan innehålla de olika typerna av ortstruktur på olika nivåer beroende vad som avses. Ortsstrukturen kan skilja sig åt beroende på om det är tätortsnätverk och ortstrukturer på makronivå eller på mikronivå i geografin. Men det generella är att centralorter, mindre tätorter och landsbygd ofta är beroende av regionala kärnor i en ortshierarki i en flerkärnig struktur för försörjning av vissa varor och tjänster, kompetensförsörjning samt arbetsplatser.

Beroendeförhållandet kan ibland vara ensidigt och de mindre orterna är då beroende av den stora tätorten.⁷ Men allt fler mindre orter med god tillgänglighet till större regioncentra ökar i betydelse som kompletterande boendeorter för olika grupper. Tätortsstorlek, tätortslokalisering och interaktion mellan tätorter är de tre främsta faktorerna som anses avgöra graden av flerkärnighet. En region är flerkärnig om den innehåller många tätorter av lika storlek. En tätorts storlek avgörs av befolkningens mängd och ekonomiska faktorer såsom sysselsättnings- och inkomstförhållanden. Hur regionens tätorter är rumsligt fördelade påverkar också graden av flerkärnighet. Ju mer jämnt fördelade orterna är över regionens yta, desto starkare flerkärnig är regionen.⁸

Funktionella samband

Funktionella samband i en region beskriver graden av samspel mellan orterna i en ortstruktur. I en region med starka funktionella samband nyttjas möjligheterna i ortstrukturen genom utvecklad tillgänglighet och interaktion mellan orterna. Ett av de vanligaste måtten på att en regional ekonomi kan uppfattas ha starka funktionella samband är när många av kommunerna har en gemensam arbetsmarknad. Något som speglar sig genom framförallt pendlingsmönster. Ett annat mått på integration är att invånarna i många kommuner har gemensamma mötesplatser för offentlig service och till exempel inköp av varor och privata tjänster.⁹ Funktionella samband kan också visas genom fördelningen av till exempel olika ekonomisk verksamhet (till exempel tillverkning, industri, logistik, handel, kunskapsintensiv tjänstesektor och finansiella tjänster) samt sysselsättning, flyttmönster och bostadsmarknad. Tabell 2 visar exempel på funktionella samband och interaktion i den rumsliga strukturen.¹⁰ Hur de funktionella sambanden ser ut, vilken styrka de har i olika relationer, vilken dynamik som finns speglar i mångt och mycket hur ortstrukturen ser ut och vilka ortshierarkier som finns.

Skapar interaktion	Länk	Attraktion
Arbetande befolkning	Arbetsresor (pendling)	Arbetsplatser
Barn och ungdomar	Resor till studier	Skolor
Konsumenter	Shoppingresor	Affärer
Arbetande befolkning	Affärsresande	Företag (kunder)
Underleverantörer	Köpare-Leverantörer (handel mellan företag)	Företag (kunder)

Tabell 2. Exempel på funktionella samband i den rumsliga strukturen

⁶ (Polycentricity: An Issue in Local Development Strategies? Findings from the Baltic Sea Region, 2011)

⁷ (ORTSSTRUKTURER I SVERIGE, Mono- och polycentriska strukturer i LA-regioner, 2012)

⁸ (Flerkärnighet i Skåne, 2011)

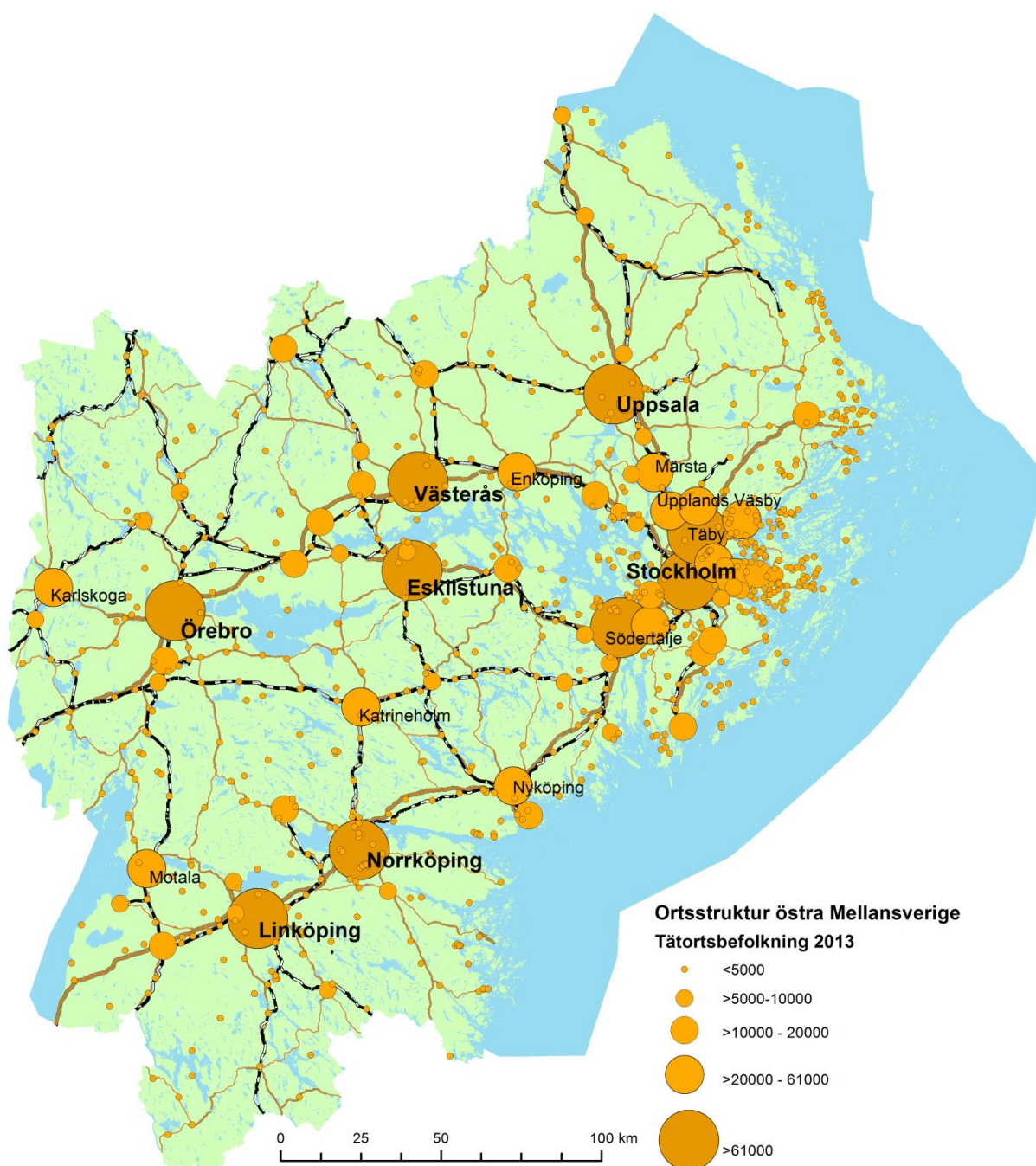
⁹ (EMERGING POLYCENTRIC CITY-REGIONS IN GERMANY. REGIONALISATION OF ECONOMIC ACTIVITIES IN METROPOLITAN REGIONS, 2012)

¹⁰ (Form Follows Function? Linking Morphological and Functional Polycentricity, 2012)

3 BEFOLKNING OCH ORTSSTRUKTUR I ÖSTRA MELLANSVERIGE

3.1 ORTSSTRUKTUR

Östra Mellansverige är den största sammanhängande regionen i Sverige med störst befolkning och en hög befolkningstäthet, i framförallt Stockholmsregionen. Hela ÖMS hade 2014 en befolkning på cirka 3,8 miljoner invånare. Stockholms storlek dominerar följt av storregionens olika läns- och utbildningscentra som vi benämner regionala kärnor. Tätortsmönstret i ÖMS följer till stor del järnvägssystemet. De regionala kärnorna och flertalet centralorter ligger också efter större nationella vägstråk. Ortsstrukturen i ÖMS gör det möjligt att utveckla tillgänglighet och kollektivtrafik för att underlätta interaktionen mellan orterna.



Orter och funktioner

Tätorter och platser har olika funktioner. Förutom boende har tätorter funktionen att kunna tillgodose närområdet med varor och tjänster. En tätort ska kunna förse människorna i närområdet med service som till exempel skola, livsmedel, frisör och kläder. Ett grundläggande utbud av dagligvaror är den vanligaste servicen i alla typer av storlek på tätorter. Desto större befolkning och täthet desto mer specialiserade varor och tjänster brukar finnas tillgängliga.¹¹

Det finns skillnader i hur stor marknad som olika typer av varor och tjänster kan förväntas ha. Benägenheten bland konsumenter att resa för att göra inköp är olika för olika produkter. Det är skillnader mellan varor som inhandlas ofta som livsmedel och specialiserade produkter som handlas sällan och som kan kräva större investeringar av ett hushåll eller företag. Trenden är att en allt större del av detaljhandeln i Sverige koncentrerats till ett antal ofta externt belägna köpcentra vilket innebär att handeln har regionaliserats alltmer. Utvecklingen innebär att lokalisering av handeln koncentrerats till de största orterna i ÖMS.

I ett ortssystem är det viktigt att förstå vad som utgör en kritisk massa i tätorter och i arbetsplatsområden för att den ska antas ha en attraktiv boendemiljö som också innebär tillgång till exempelvis hushållstjänster och handel. En ortens storlek har stor betydelse i sig för dess utvecklingspotential men måste ses i perspektivet av i vilken funktionell arbetsmarknad orten befinner sig. Desto större funktionell arbetsmarknad en tätort befinner sig i och desto bättre tillgänglighet orten har desto bättre utvecklingsmöjligheter har orterna generellt. En arbetsmarknad på minst 100 000 brukar anges som en kritisk massa som påverkar tillväxtförutsättningar i olika orter.

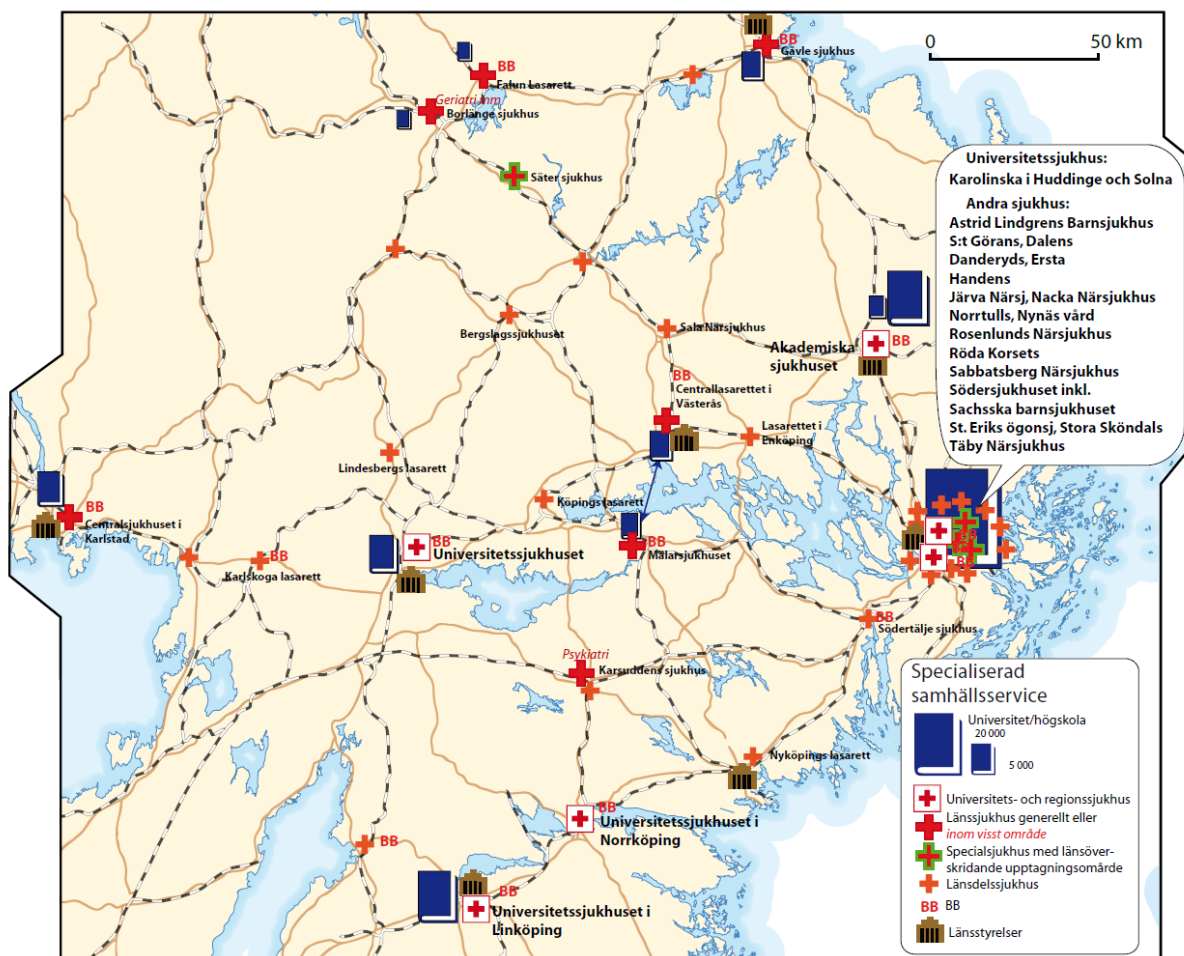
Oavsett funktionell arbetsmarknad brukar forskningen ange en tätortsstorlek på cirka 25000 invånare som en nedre gräns för att en tätort ska kunna bära sin egen tillväxtkraft.¹² Tätorter med en befolkning på minst 3000 invånare antas uppnå en viss kritisk gräns i storlek för offentlig och kommersiell service. Dessa tätorter fungerar som centrum och mötesplatser för en omgivande landsbygd. Den nedre gränsen för grundläggande service går att resonera kring utifrån dagligvaruhandel. Inom dagligvaruhandeln är det vanligt att utgå från att på en mindre ort behöver underlaget från den egna orten och dess omland uppgå till åtminstone omkring 2000-3000 invånare. Detta på grund av att dagligvarubutiker i genomsnitt har ett kundunderlag på knappt 2500 invånare.¹³ Utifrån resonemanget kan många mindre tätorter utan god tillgänglighet antas möta problem på lång sikt med avseende på att kunna behålla ett utbud med livsmedel.

Orternas fördelning av specialiserad samhällsservice säger något om storlek och ortshierarkierna i ÖMS. Den specialiserade samhällsservicen har påtaglig koncentration till universitets- och högskoleorter, det vill säga de regionala kärnorna vilket påverkar de lokala arbetsmarknaderna på olika sätt beroende på framförallt tillgänglighet och kollektivtrafikutbud.

¹¹ (M.J. Burger, 2014)

¹² (Larsson Johan P, 2013)

¹³ (Larsson Johan P, 2013)



Figur 9. Specialiserad samhällsservice i ÖMS. Källa: (Regional funktionsanalys, slutrapport, 2007)

Ortshierarkier

Graden av flerkärnighet i en region kan mätas genom att titta på storleken på de största orterna i ortssystemet. Forskning visar att desto fler av de största städerna i en region som har samma storlek desto starkare flerkärnighet. En rankordnad storleksfördelning av alla tätorter ger på så vis information om ortshierarkier och är en första indikation på hur enkärnig eller flerkärnig en region är.¹⁴

Enligt SCB finns det 473 tätorter i ÖMS med minst 200 invånare 2013. Vid en närmare titt är det endast 21 tätorter (4 procent) som har en befolkning över 20 000 invånare. Den rankordnade storleksfördelningen av alla ÖMS tätorter (från största till minsta) presenteras i Figur 10. Figuren visar tydligt att det finns tre till fyra nivåer av tätortsklasser i ortssystemet. Den regionala kärnan Stockholm med störst befolkning står i en klass för sig i rangordningen. Därefter kommer de sex större regionala kärnorna utanför Stockholms län med en befolkning mellan 70 000-150 000 invånare. Majoriteten av de regionala kärnorna är jämbördiga med en storlek runt 100 000 invånare. De

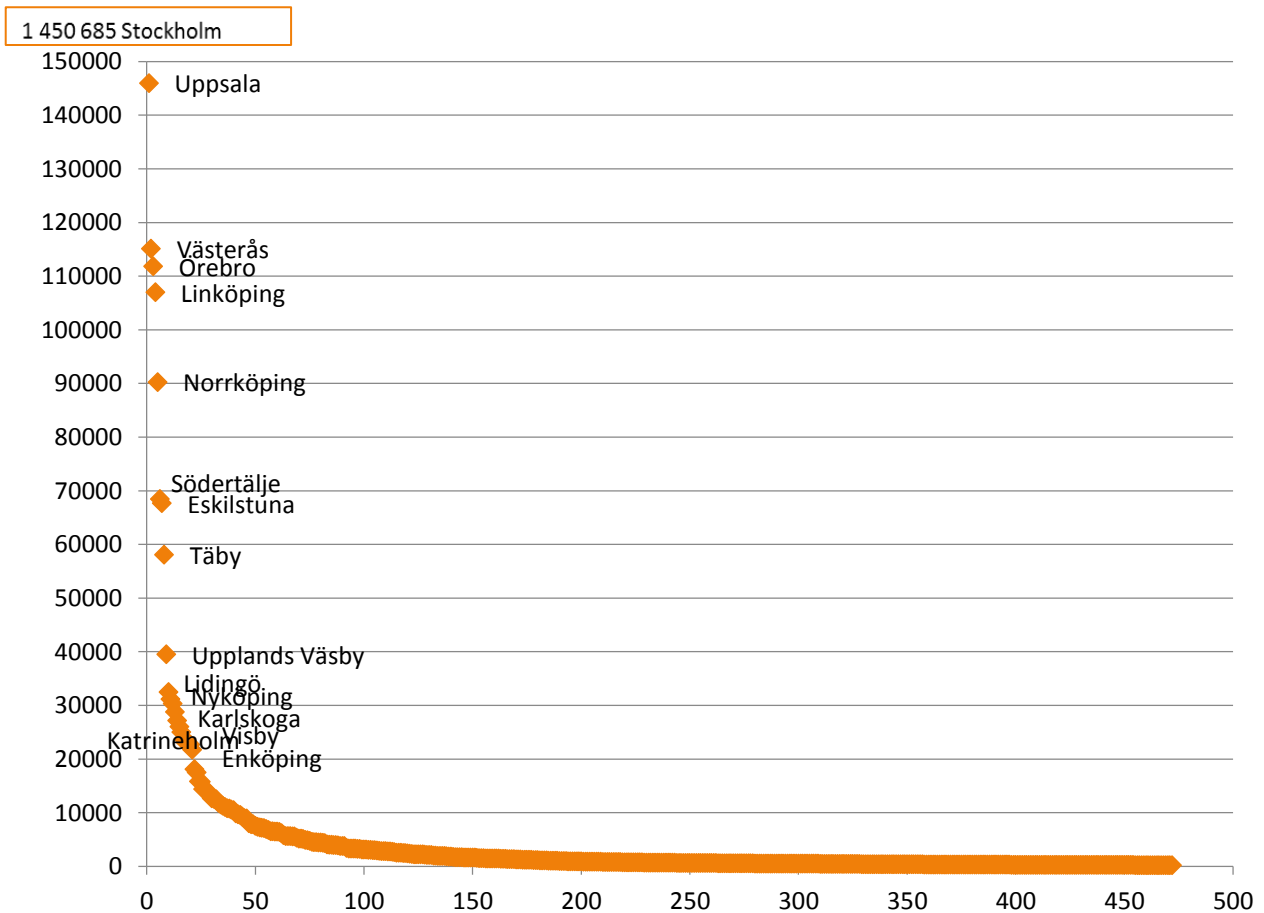
¹⁴ (M.J. Burger, 2014)

regionala kärnorna har en storlek som gör att de får en högre ordning i det hierarkiska ortssystemet jämfört med andra tätorter.

Sedan finns ett mönster av ett fåtal tätorter främst kommunhuvudorter (centralorter) med en befolkning mellan 60 000-20 000 invånare. Majoriteten av dessa tätorter finns inom Stockholms län. På nästkommande nivå 20 000-10 000 invånare återfinns mestadels kommunhuvudorter i hela ÖMS.

Figur 10 visar att majoriteten av alla tätorter i ÖMS har en befolkning under 5000 invånare. Det kan ses som den första ordningens tätorter i ortssystemet. På den lägsta nivån i ortshierarkin återfinns både kommunhuvudorter (centralorter) och övriga tätorter. De övriga tätorterna kan antas främst ha funktionen som bostadsmiljöer med en grundläggande basservice. Skillnaden mellan små kommunhuvudorter och övriga tätorter är att kommunhuvudorterna i regel har fler arbetsplatser (en högre grad av sysselsatt dagbefolkning). För de allra minsta tätorterna under 2000 invånare i första ordningen förväntar vi oss att finna ett begränsat utbud av basservice.

Rankordnad storleksfördelning av tätorter i ÖMS efter antal invånare

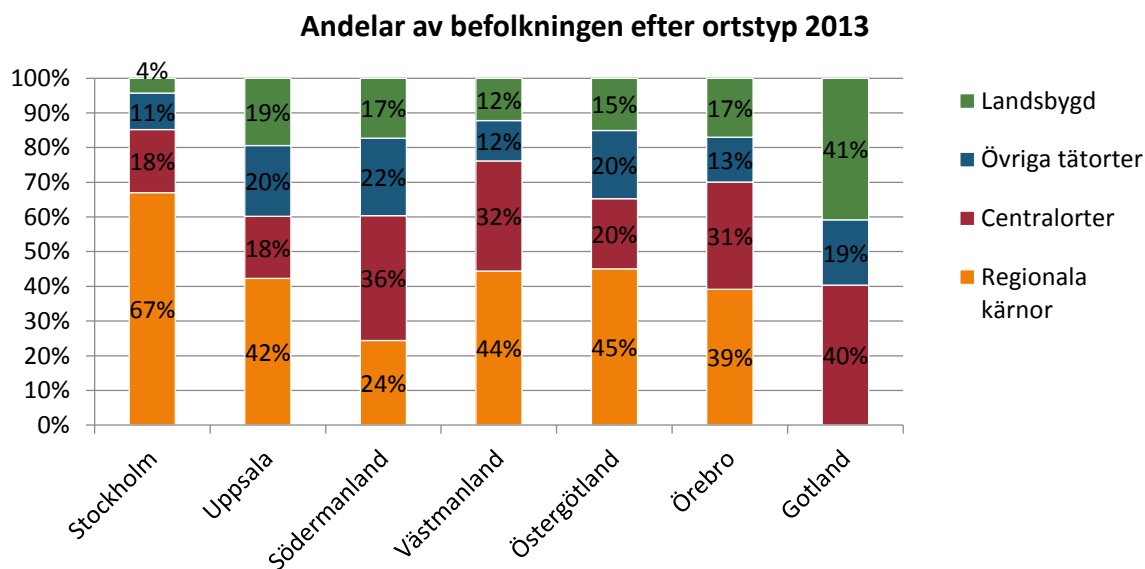


Figur 10. Rankordnad storleksfördelning av tätorter i ÖMS efter antal invånare. Källa: SCB, egen bearbetning

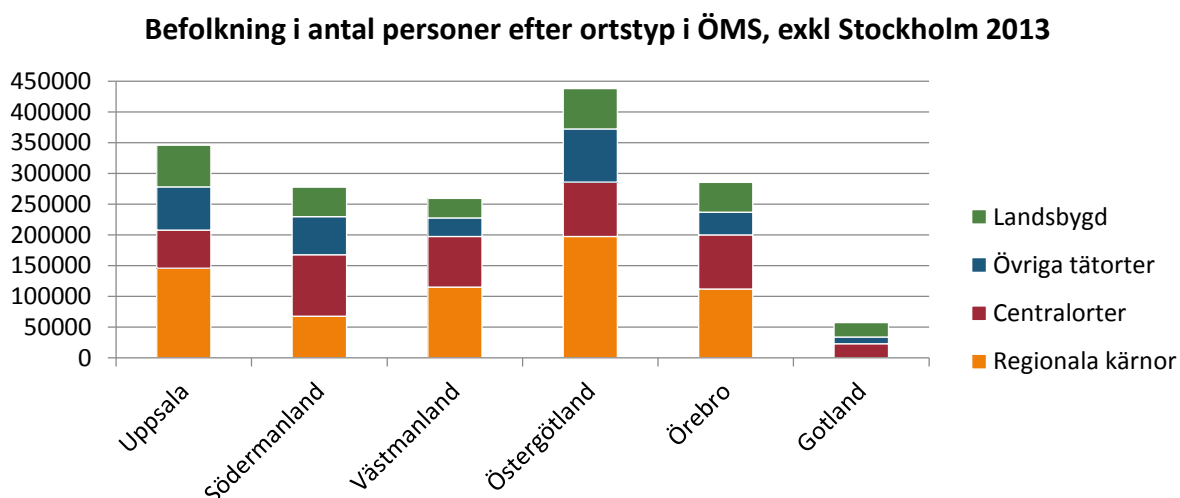
Regionala kärnor

I östra Mellansverige finns flera starka regioncentra; Stockholm – Uppsala, Linköping/ Norrköping, Örebro och Eskilstuna/Västerås, där en betydande andel av befolkningen och sysselsättningen i länen är koncentrerade. De är också knutpunkter i väg-, järnvägs- och kollektivtrafiknätet samtidigt som de är centra för lokala arbetsmarknader med ett flertal mindre omgivande kommuner. De regionala kärnorna är de största navet i länen för offentlig verksamhet, tjänster och högre utbildning.

Stockholms regionala kärna och centrum med hög befolkningstäthet, har 67 procent av hela länets fördelning av befolkning, se Figur 11. Det tyder på att Stockholms län idag är starkt enkärnig. Övriga läns regionala kärnor förutom Sörmland har befolkningsandelar mellan 40-45 procent. Sörmland med sin tämligen splittrade Ortsstruktur och starka funktionella samband med Stockholms län, uppvisar en mer utspridd befolkning över flera starka centralorter i kommunerna, än övriga län. Om både regionala kärnor och alla centralorter vägs in i hur befolkningen är fördelad i geografien ligger andelarna i länen mellan 60-76 procent.

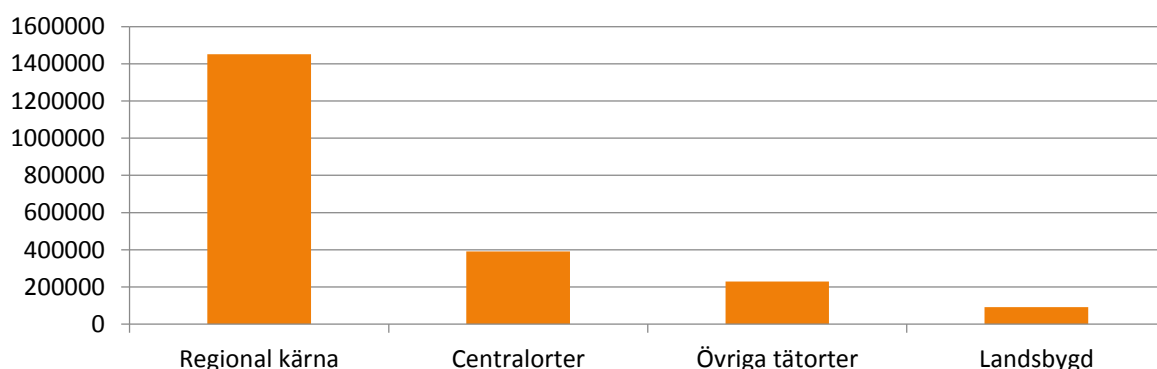


Figur 11. Andelar av befolkning efter ortstyp 2013. Källa: SCB, egen bearbetning



Figur 12. Befolkning i antal personer efter ortstyp i ÖMS, exkl Stockholm 2013. Källa: SCB, egen bearbetning

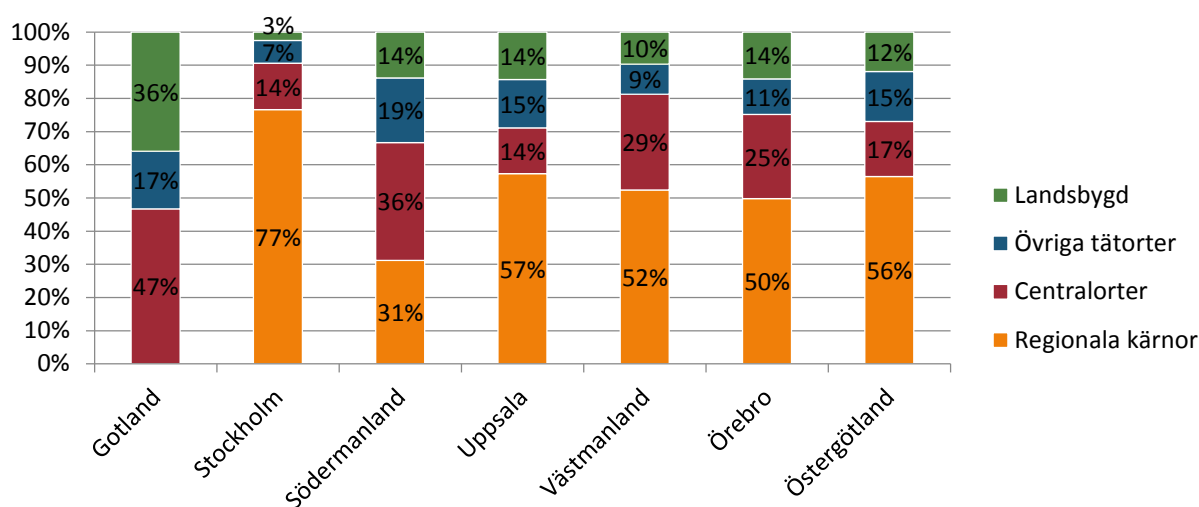
Befolkning i antal personer efter ortstyp i Stockholms län 2013



Figur 13. Befolkning i antal personer efter ortstyp i Stockholms län 2013. Källa: SCB, egen bearbetning

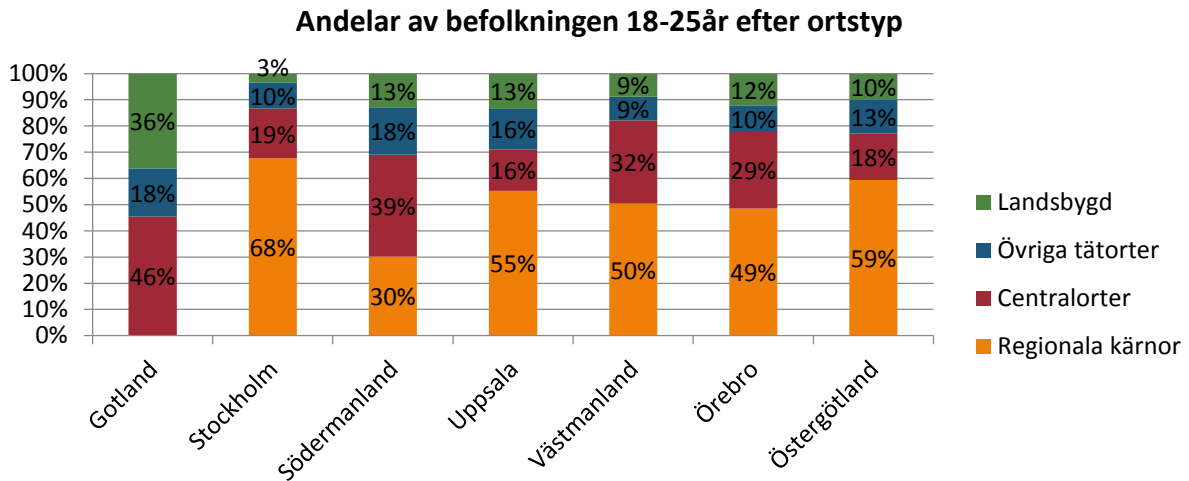
Genom att bryta ner andelar av befolkningen på åldersgrupper och till exempel titta på den arbetsföra åldersgruppen 26-35 år går det att utläsa att de regionala kärnornas roll i ortssystemet förstärks. Detta förstärks ännu mer genom att titta på den sysselsatta dagbefolkningen. Här antyds alltså åter att också Stockholmsregionens unga dras till de centrala boendemiljöerna trots goda pendlingsmöjligheterna från deras hemorter. I motsats till regionen som helhet är unga vuxna underrepresenterade på landsbygden kring Stockholm.

Andelar av befolkningen 26-35år efter ortstyp



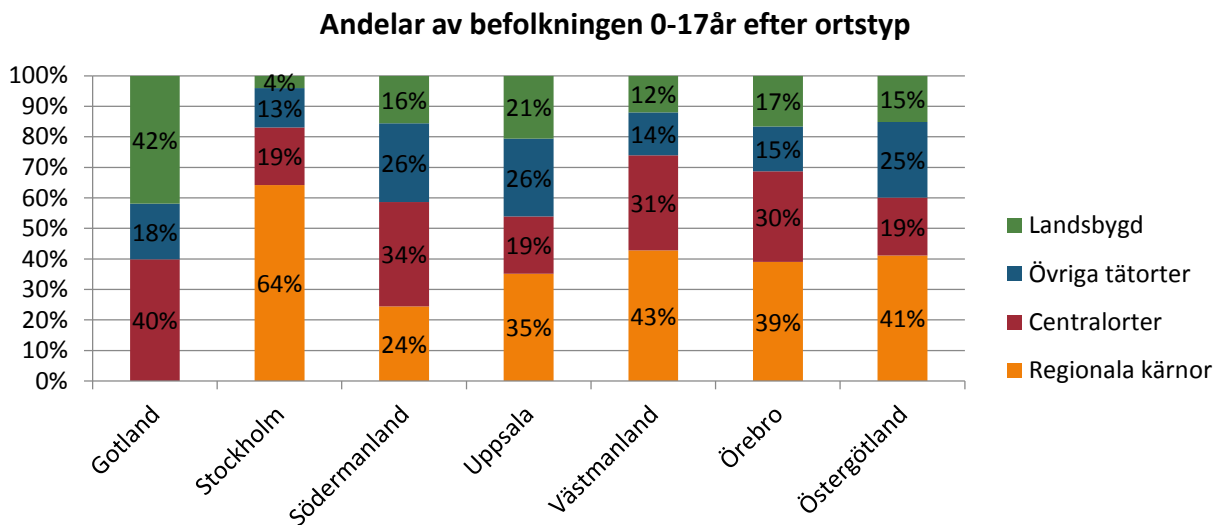
Figur 14. Andelar av befolkningen 26-35 år efter ortstyp. Källa: SCB, egen bearbetning

Även gruppen 18-25 uppvisar höga andelar av befolkningen i de regionala kärnorna. Det speglar också de regionala kärnornas roll som centra för utbildning och kompetensförsörjning inom ÖMS. Samma mönster förstärks ytterligare när (Flyttning i östra Mellansverige) studeras.



Figur 15. Andelar av befolkningen 18-25 år efter ortstyp. Källa: SCB, egen bearbetning

Andelar barn under 18 år visar en något lägre andel i de regionala kärnorna än för den arbetsföra befolkningens fördelning i ortssystemet och verkar vara något mer spridd mellan centralorter och övriga tätorter. Det demografiska mönstret brukar vara att barnhushållen är koncentrerade till tätorter strax utanför de större tätorterna. I de större tätorternas centrala delar brukar generellt finnas en lägre andel barn.¹⁵



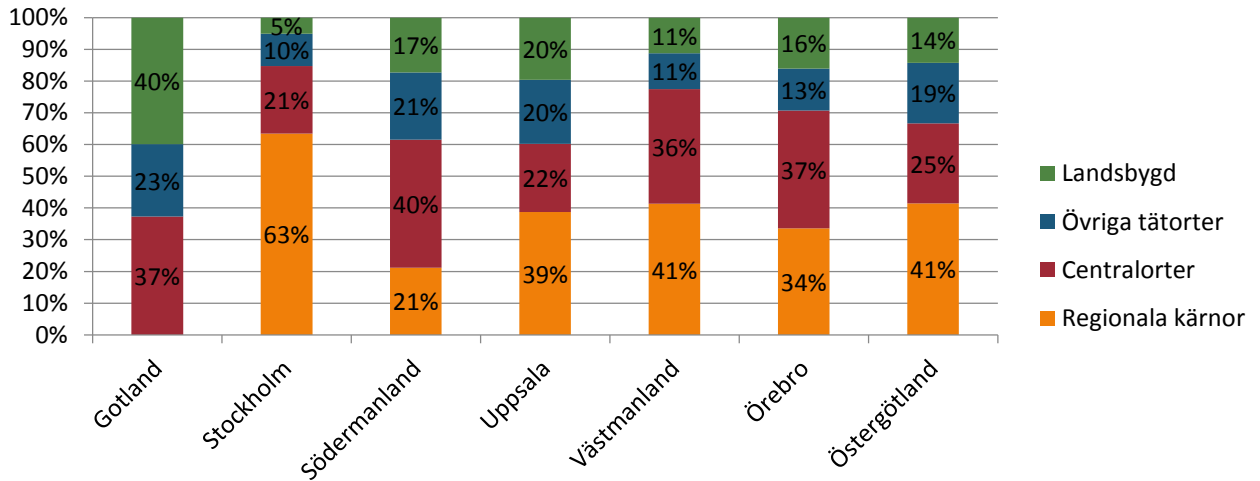
Figur 16. Andelar av befolkningen 0-17 år efter ortstyp. Källa: SCB, egen bearbetning

Ålderspensionärer är den enda åldersgrupp som tydligt nettoomfördelas till mellanstora tätorter framförallt centralorter. Tendensen återfinns både i storstadsområden, kring regionala kärnor och i mindre kommuner.¹⁶

¹⁵ (Flerkärnighet i Skåne, 2011)

¹⁶ (Regional befolkningsomfördelning bland unga och gamla, 2003)

Andelar av befolkningen 65+ efter ortstyp

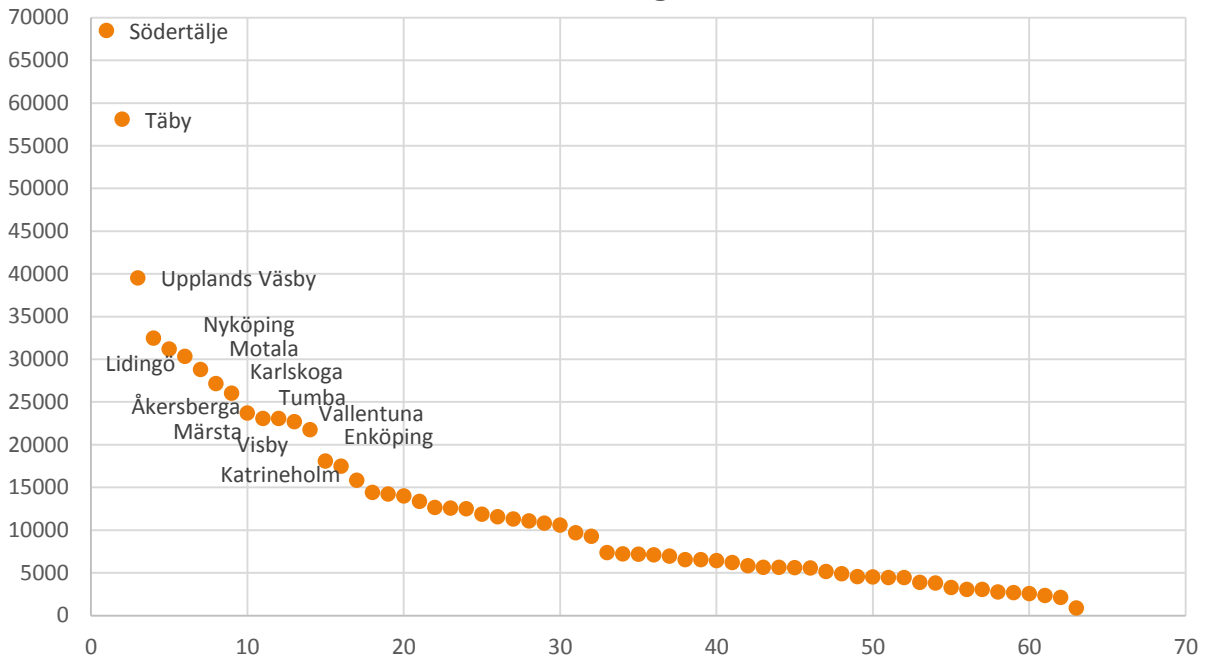


Figur 17. Andelar av befolkningen 65 + efter ortstyp. Källa: SCB, egen bearbetning

Centralorter

Majoriteten av kommunerna i ÖMS utanför Stockholm har mellan 10 000 och 30 000 invånare. För flertalet kommuner är kommunhuvudorten (centralorten) helt dominerande lokalt vad gäller befolkning, sysselsättning och servicefunktioner. Av alla centralorter i ÖMS har 52 procent en befolkning under 10 000 invånare och 38 procent har en befolkning på upp till 30 000 invånare.

Rankordnad storleksfördelning av centralorter i ÖMS



Figur 18. Centralorter i ÖMS. Källa: SCB, egen bearbetning

Invånare	Antal Centralorter*	procent
> 30 000	6	10
10000–30000	24	38
<10 000	33	52

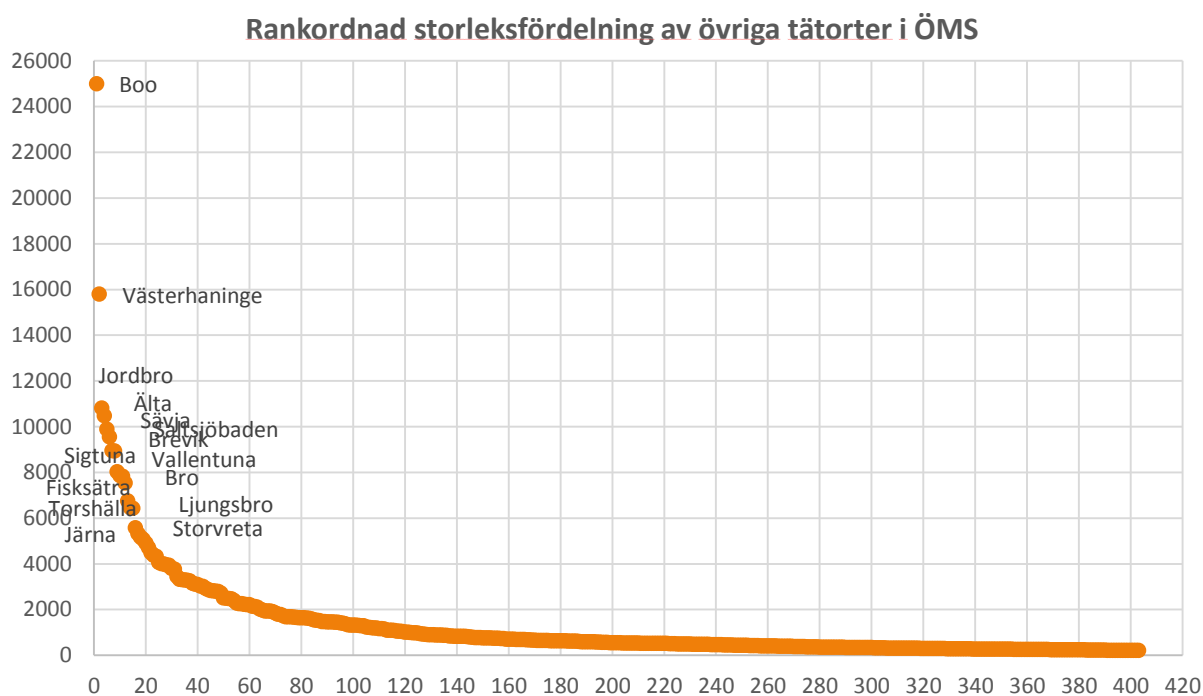
Figur 19. Storlek på centralorter i ÖMS. Källa: SCB, egen bearbetning

*kommunhuvudorter som räknas som regionala kärnor är ej medräknade

I de mindre kommunerna utgör ofta industri och offentliga tjänster (främst kommunal verksamhet) två tredjedelar eller mer av sysselsättningen. Enskilda större industriföretag betyder mycket för sysselsättningen i många av de mindre kommunerna. Av kommunerna utanför Stockholms län är en tredjedel små med en befolkning på under 10 000 invånare och således också med små centralorter. De flesta av dessa kommuner karakteriseras enligt SCB som osjälvständiga (stor utpendling och mindre inpendling) förutom några undantag till exempel Fagersta och Hällefors, som har stor inpendling från grannkommuner på grund av större industriföretag. 8 av de 15 största centralorterna i ÖMS ligger i Stockholms län och är integrerade i Stockholms arbetsmarknad.

Övriga tätorter

Övriga tätorters funktion brukar främst vara boendeorter och deras attraktivitet beror till stor del på tillgänglighet, restider till regioncentra och centralorter samt service, läge och befolkningssammansättning.



Figur 20. Övriga tätorter i ÖMS. Källa: SCB, egen bearbetning

Invånare	Antal övriga tätorter	procent
>5000	19	5
3000-5000	23	6
1000-3000	80	20
<1000	287	70

Figur 21. Storlek på övriga tätorter i ÖMS. Källa: SCB, egen bearbetning

Många av de mindre centralorterna och övriga tätorter har under de senaste decennierna påverkats starkt av strukturomvandling när sysselsättningen inom tillverkning- och industri minskat och tjänstenärningar ökat. Därför har också de mindre centralorternas beroende av tillväxt i de regionala kärnorna ökat.¹⁷

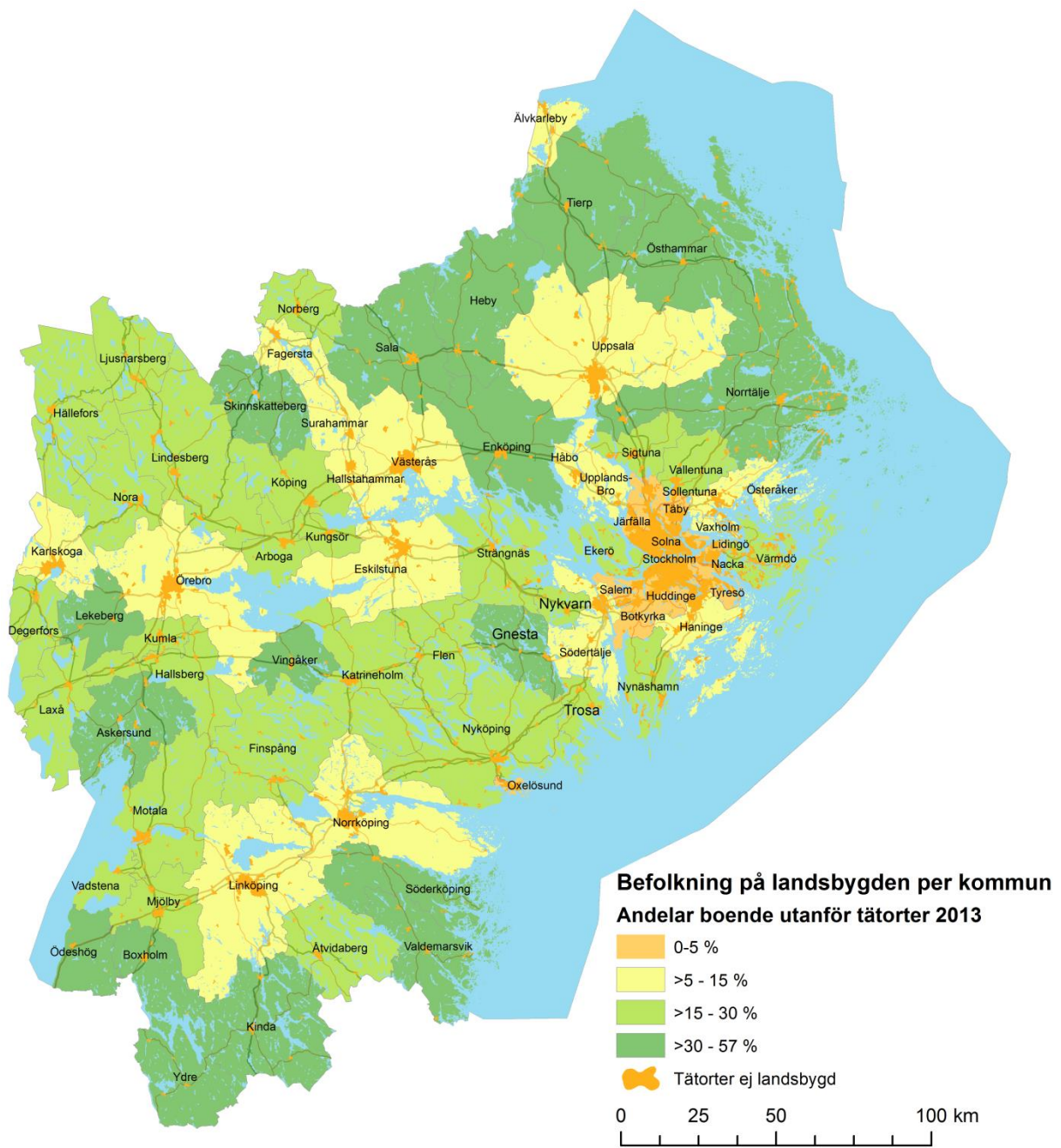
Landsbygd

Landsbygd definieras här som boende utanför tätorter. Landsbygden är inte ensidig utan landsbygdens dragningskraft, betydelse och som val av kanske framförallt boendemiljö, beror mycket på vilken landsbygd som åsyftas. Landsbygden i ÖMS ser mycket olika ut. Tillväxtanalys delar in landsbygden i landsbygd nära en stad, landsbygd avlägset belägen och landsbygd mycket avlägset belägen. Alla dessa typer av landsbygd finns inom ÖMS område med olika tillväxtförutsättningar och utmaningar beroende på typ av landsbygd. Den landsbygd som förknippas med begreppet suburbanisering är främst landsbygd nära större regionala kärnor med relativt god tillgänglighet. Här har också skett en relativt sett stark befolkningsökning under många år, men det finns en tendens att ökningen börjar avta.¹⁸

Analysen av ÖMS visar att landsbygdsboendet varierar stort mellan kommuner. Det generella mönstret i Ortsstrukturen är att kranskommuner till kommuner med regionala kärnor har högre andelar landsbygdsboende. Huruvida landsbygdsboendet är storstadsnära landsbygd beror på transportinfrastruktur och tillgänglighet. I Stockholms län bor bara 4 procent på landsbygden trots relativt stora ytor storstadsnära landsbygd där. I antal personer blir det dock relativt många på grund av länets totala befolkningsstorlek se Figur 26. I övriga län förutom Gotland bor mellan 12-19 procent av befolkningen på landsbygden. Gotland intar en särställning genom Visbys dominans som ort och en utspridd befolkning på landsbygden (41 procent). Om landsbygdsboendet bryts ner på kommunnivå uppvisar varje län ett antal små kommuner med utpräglad landsbygd med olika avstånd till större regionala kärnor. Gemensamt för kommunerna med stor landsbygd är också att de har små men dominerande centralorter. Län med många kommuner med stort landsbygdsboende är framförallt Örebro, Östergötland och Uppsala.

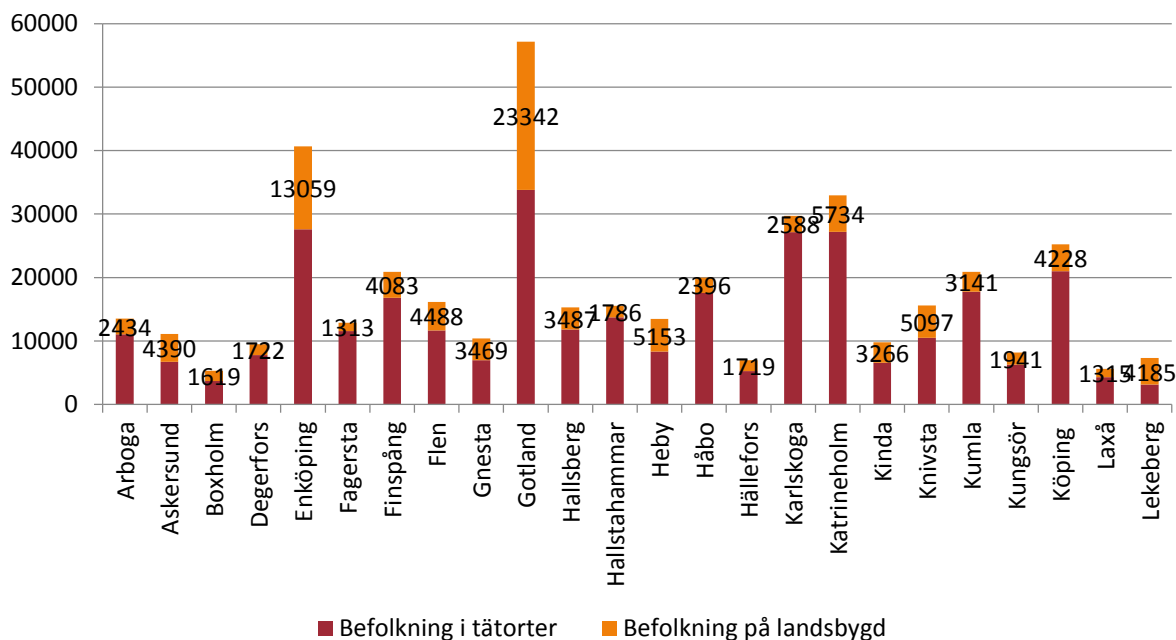
¹⁷ (Analys för strukturfonderna Östra Mellansverige, Strukturfondsperioden 2014-2020, 2014)

¹⁸ (En bättre Sits, 2014)

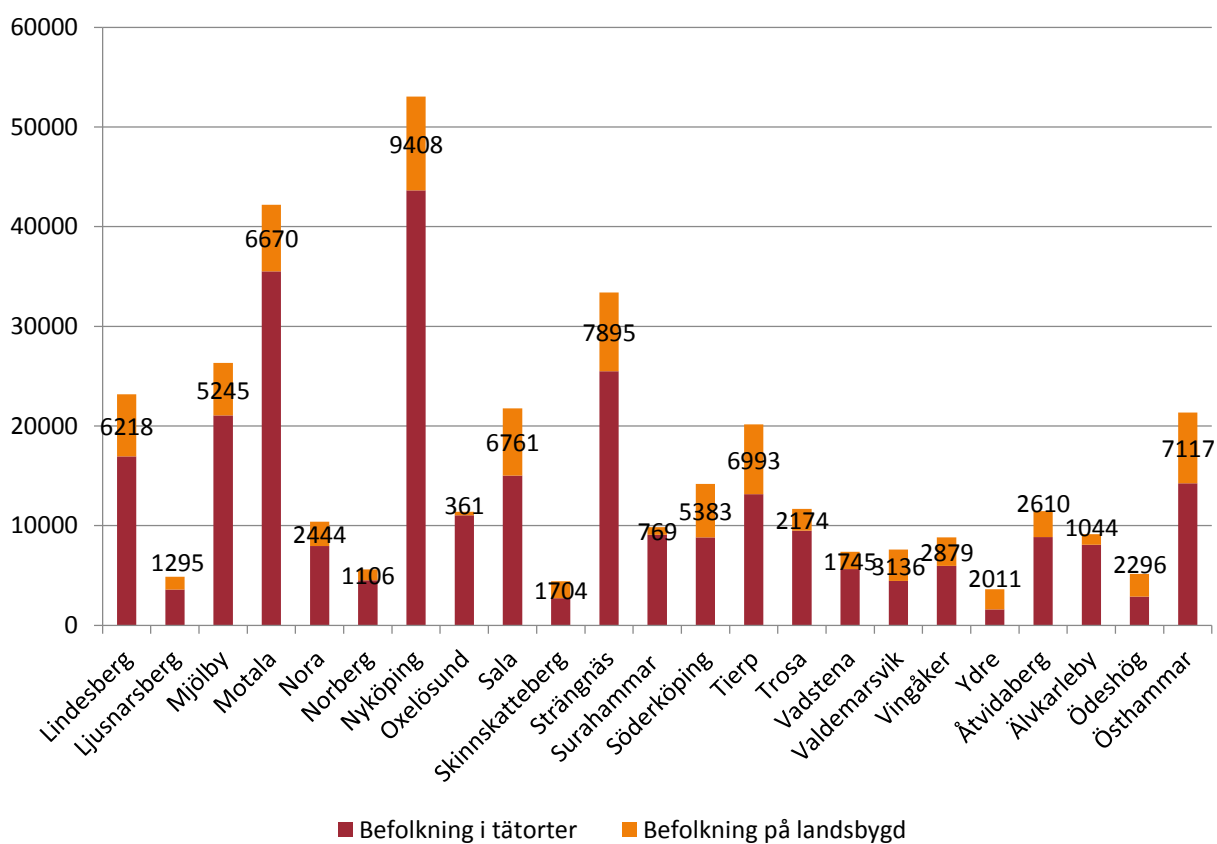


Figur 22. Andelar av befolkningen per kommun i ÖMS som inte bor i tätorter 2013. Källa: SCB, egen bearbetning.

Befolkning i tätorter resp. landsbygd per kommun i ÖMS, antal personer 2013

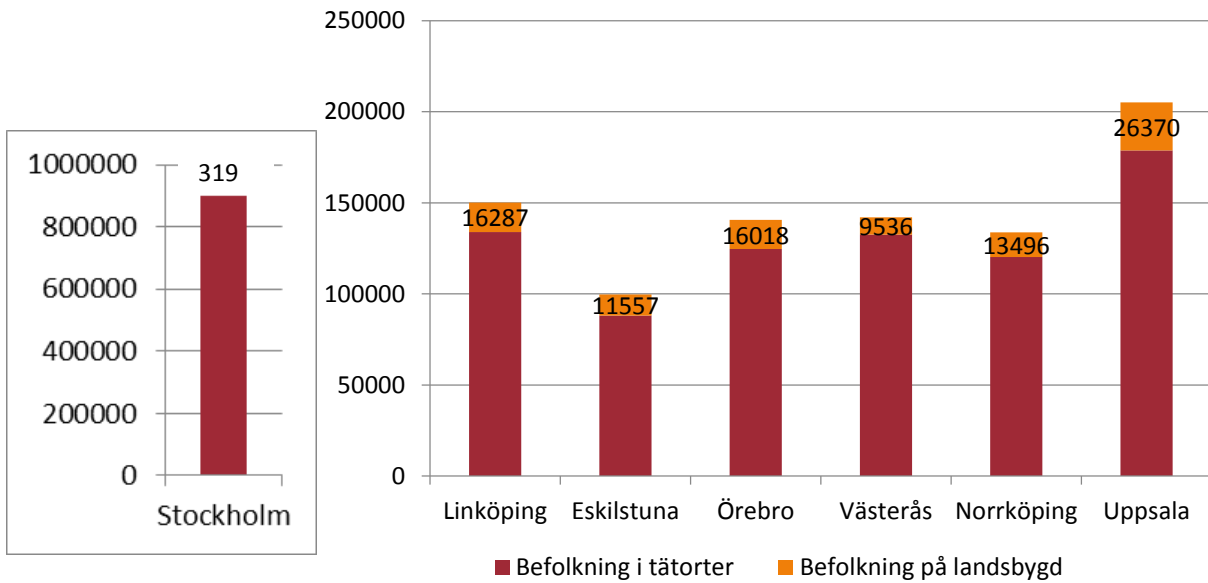


Figur 23. Befolkning i tätorter resp. landsbygd per kommun i ÖMS exkl. Stockholm och kommuner med regionala kärnor, antal personer. Källa: SCB, egen bearbetning



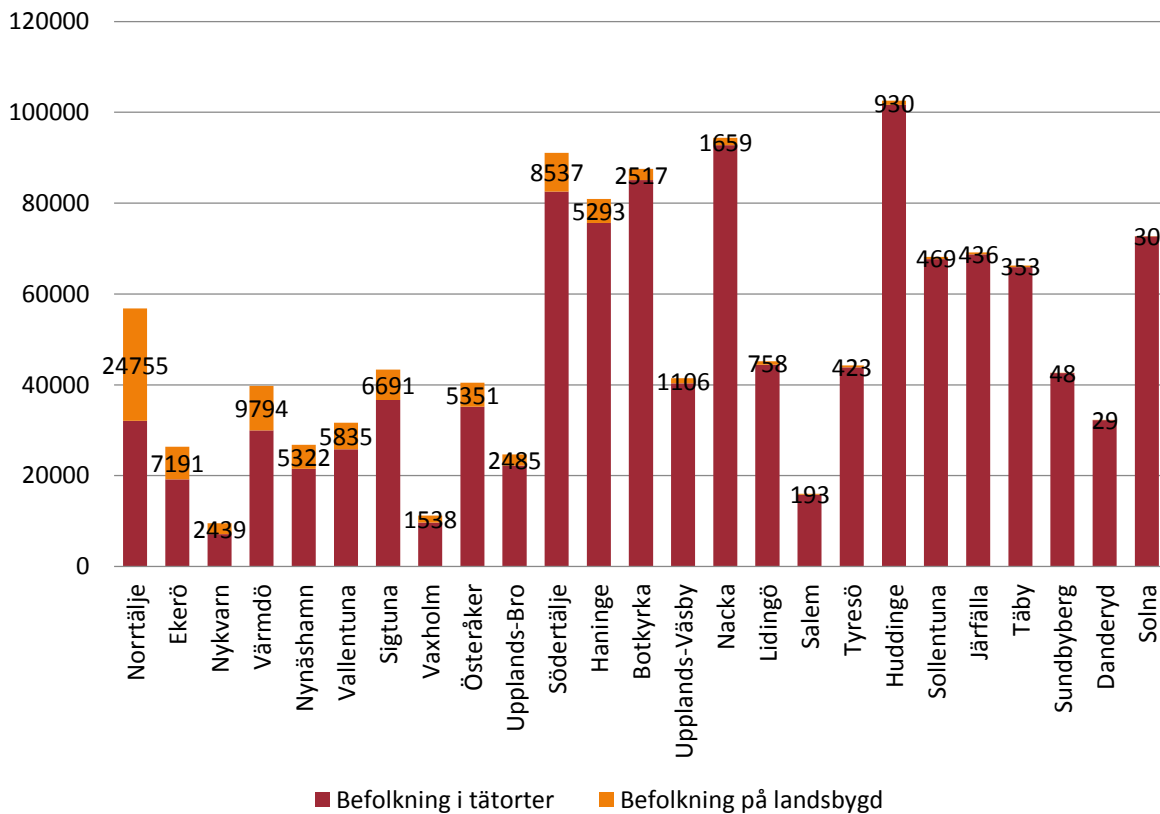
Figur 24. Befolkning i tätorter resp. landsbygd per kommun i ÖMS exkl. Stockholm och kommuner med regionala kärnor, antal personer. Källa: SCB, egen bearbetning.

Befolkning i tätorter resp. landsbygd i kommuner med regionala kärnor, antal personer



Figur 25. Befolkning i tätorter resp. landsbygd i kommuner med regionala kärnor, antal personer. Källa: SCB, egen bearbetning.

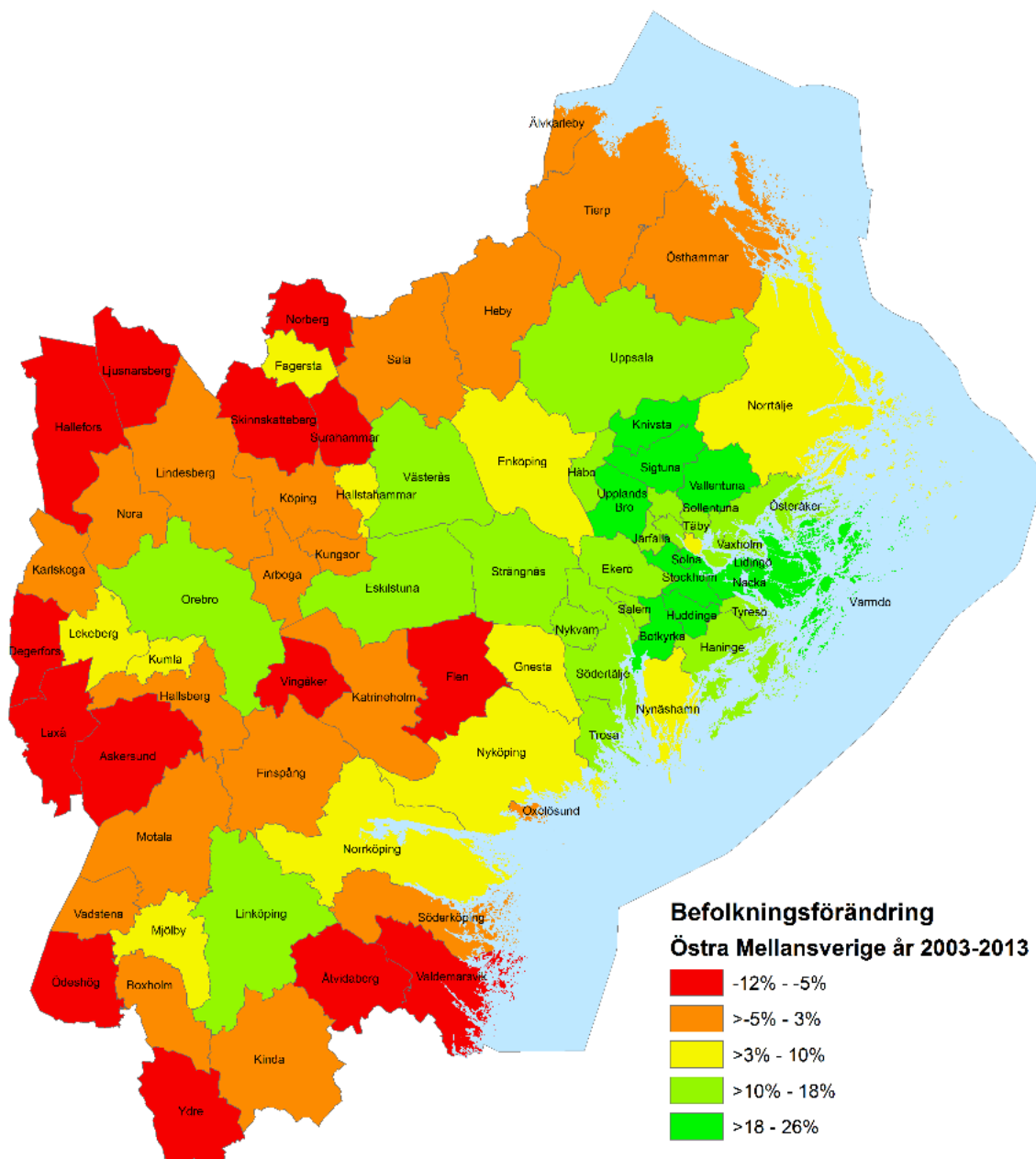
Befolkning i tätorter resp. landsbygd per kommun i Stockholms län exkl Stockholms stad, antal personer



Figur 26. Befolkning i tätorter resp. landsbygd per kommun i Stockholms län, antal personer. Källa: SCB, egen bearbetning.

3.2 BEFOLKNINGSUTVECKLING

Den demografiska utvecklingen har stor betydelse för utvecklingen i Östra Mellansverige. 2013 bodde totalt 3,8 miljoner i Stockholm, Västmanland, Södermanland, Östergötland, Uppsala, Örebro och Gotlands län. Sedan slutet av 60-talet är det en ökning med drygt 1,1 miljon människor, varav cirka 735 000 tillkommit i Stockholms län och 345 000 tillkommit i övriga län. Befolkningsförändringar har effekter på både skattekraft, arbetskraftsförsörjning och på efterfrågan på offentliga tjänster och service. Ofta förknippas befolkningsminskning och en åldrande befolkning med mindre expansiva regioner medan en befolkningsökning och en högre andel unga och i arbetsför ålder förknippas med mer växande regioner.

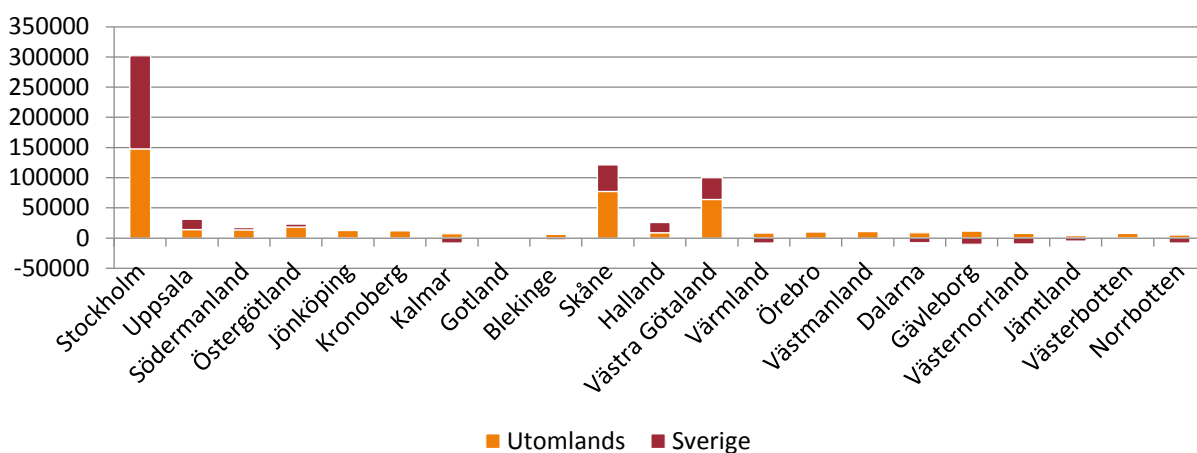


Figur 27. Befolkningsförändring Östra Mellansverige år 2003-2013. Källa: SCB, egen bearbetning

Figur 27 illustrerar befolkningsutvecklingen de senaste tio åren i kommunerna i ÖMS. Bilden speglar för det första Stockholmsregionens starka utveckling och koncentrationen av befolkningsökning till de olika regionala kärnorna. För det andra visar det hur en funktionell utvidgning av

Stockholmsregionen påverkar utvecklingen positivt i angränsande kommuner till Stockholms län. I dagsläget växer Stockholm snabbare än investeringsbehoven i nya bostäder och infrastruktur. Det bidrar över tid till vissa utträngningseffekter av verksamheter och människor till angränsande kommuner och regioner. Det gäller främst kommuner med god tillgänglighet och rimliga restider till och från Stockholms regioncentra. I omvänd ordning visar de mest perifera kommunerna med längst avstånd till Stockholm och olika regioncentra på svagast befolkningsutveckling. Den enskilt starkaste drivkraften bakom hela befolkningsökningen i Östra Mellansverige är den utrikes invandringen som ökat under hela 2000-talet. Ökningen av antalet personer i arbetsför ålder som sker utifrån invandringen skapar förutsättningar för en sysselsättningsökning som annars inte vore möjlig i flera regioner.

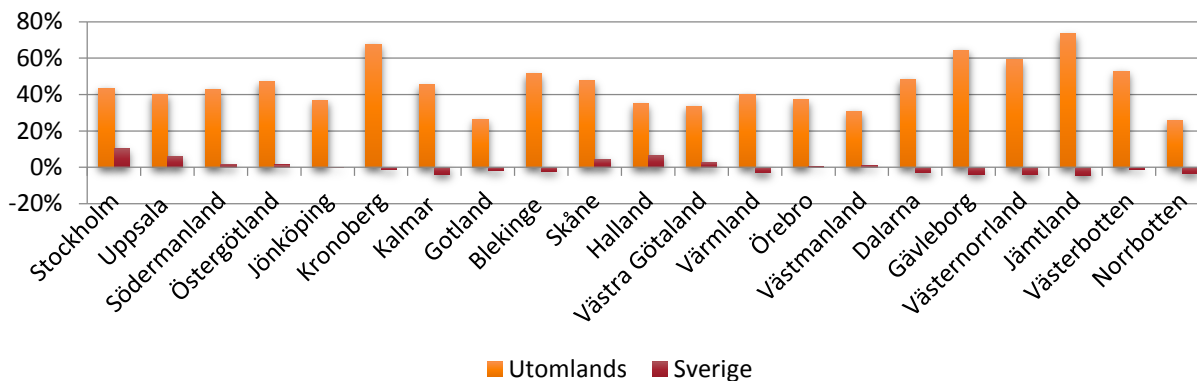
Befolkningsförändring per län i absoluta tal år 2003-2013 för födda i Sverige respektive utomlands



Figur 28. Befolkningsförändring per län i absoluta tal år 2003-2013 för födda i Sverige respektive utomlands. Källa: SCB, egen bearbetning

Figur 4 och 5 visar att i landet som helhet har storstadsregionerna och större regionala centra varit vinnare när det gäller att attrahera utrikes födda. För flertalet regioner i Sverige skulle befolkningen minska totalt sett utan invandringen.

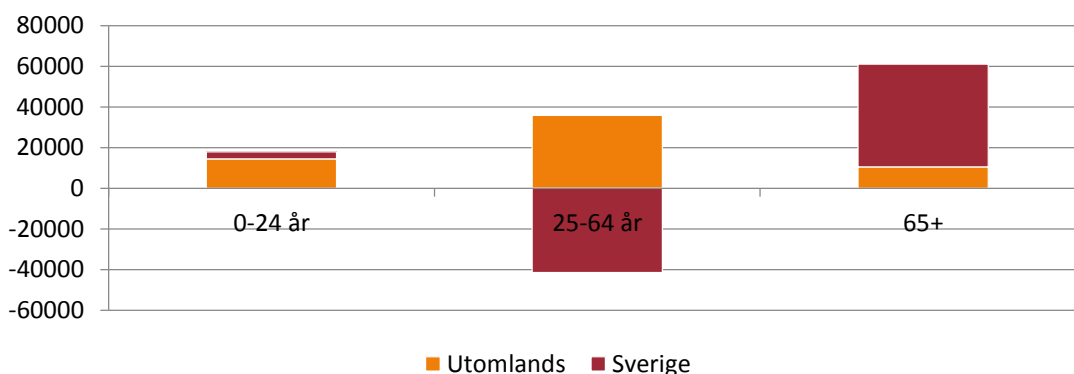
Relativ befolkningsförändring per län år 2003-2013 för födda i Sverige respektive utomlands



Figur 29. Relativ befolkningsförändring per län år 2003-2013 för födda i Sverige respektive utomlands. Källa: SCB, egen bearbetning

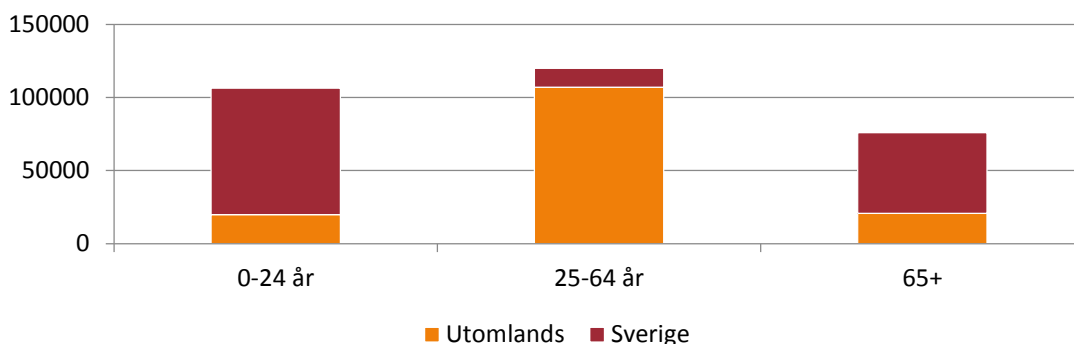
Figur 6 visar tydligt hur den långsiktiga demografiska utvecklingen med låga födelsenetton i ÖMS utanför Stockholm och en längre livslängd gör att 25–64-åringarnas andel av befolkningstillväxten blir lägre än åldersgruppen 65+. Utvecklingen tydliggör att den nuvarande befolkningstillväxten i mycket stor utsträckning är beroende av de två faktorerna längre livslängd och invandring. Figur 31 visar på samma sätt befolkningsförändringen i Stockholms län. Den stora skillnaden i befolkningsökningen mellan Stockholms län och övriga ÖMS är att Stockholms län har ett mycket högre positivt födelsenetto än övriga ÖMS och har den högsta andelen unga i befolkningen.

Befolkningsförändring i ÖMS exkl. Stockholm 2003-2013, efter ålder och födda utomlands eller i Sverige



Figur 30. Befolkningsförändring i ÖMS exkl. Stockholm 2003-2013, efter ålder och födda utomlands eller i Sverige. Källa: SCB, egen bearbetning

Befolkningsförändring i Stockholm, exkl ÖMS 2003-2013, efter ålder och födda utomlands eller i Sverige



Figur 31. Befolkningsförändring i ÖMS exkl. Stockholm 2003-2013, efter ålder och utrikes födda eller i Sverige. Källa SCB, egen bearbetning

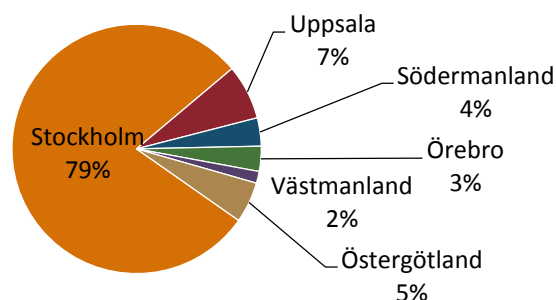
Konsekvenserna för utvecklingen i hela ÖMS av att andelen i åldern 65+ ökar på sikt är högre kostnader för pensioner, äldreomsorg och sjukvård. Eftersom 25–64-åringarnas andel inte kommer att öka måste arbetskraftspotentialen utnyttjas bättre genom en högre produktivitet eller en högre andel förvärvsarbetande, en högre pensionsålder och ett snabbare inträde på arbetsmarknaden för yngre och invandrare. Detta är viktiga frågor för alla kommuner och regioner som till stor del förväntas finansiera olika välfärdstjänster även i framtiden.

3.3 BEFOLKNINGSFRAMSKRIVNING FÖR ÖSTRA MELLANSVERIGE

Senaste befolkningsframskrivningarna för hela Östra Mellansverige från 2012 anger att hela ÖMS befolkning kommer att öka med cirka en miljon nya invånare fram till 2050 i basalternativet till scenario.

Befolknings- tillskott per län	Bas	
	2010- 2030	2030- 2050
Stockholm	529 000	249 000
Uppsala	53 000	17 000
Södermanland	24 000	12 000
Örebro	23 000	9 000
Västmanland	13 000	2 000
Östergötland	40 000	12 000
Totalt	682 000	301 000

Andelar av totala befolkningstillskottet i ÖMS 2010-2050



Tabell 3. Befolkningstillskott per län för perioderna 2010-2030 och 2030-2050 enligt alternativ Bas. (Befolkning, sysselsättning och inkomster i Östra Mellansverige – reviderade framskrivningar till år 2050, 2013), egen bearbetning

Den förväntade fördelningen av befolkning speglar fortsatt Stockholms dominerande roll och betydelse för tillväxt och sysselsättning i ÖMS i framtiden. Även de kringliggande länen förväntas få en positiv befolkningstillväxt även om skillnaderna är stora i jämförelse med Stockholm. Befolkningsökningens fördelning i framskrivningarna visar att det främst är de större regionerna i Stockholms närhet – Uppsala och – Södermanland – samt Östergötland i kraft av sin egen storlek som bedöms växa mest utanför Stockholm. Örebro och Västmanland uppvisar också en ökning av befolkningen men något mindre än övriga län.

Hur stor den faktiska befolkningsökningen fram till 2050 kommer att bli beror framförallt på hur stor invandringen till Sverige kommer att vara under perioden, vilket är ganska svårt att förutspå. Några av effekterna av den framtida utvecklingen är att den kan antas driva på regionförstoringen och den funktionella utvidgningen av Stockholms arbets- och bostadsmarknad och fortsätta påverka de funktionella sambanden i ÖMS. Omfattningen på ökningen kommer att ha stor betydelse för påverkan på samhällsutvecklingen och i sin tur på transportsystemet.

3.4 EN FLERKÄRNIG ORTSSTRUKTUR I ÖSTRA MELLANSVERIGE?

Analysen av de olika ortstyperna, befolkningsutvecklingen och bilden av den rumsliga strukturen på tätorterna uppvisar utifrån teorin drag av en flerkärnig ortstruktur men samtidigt en funktionellt enkärnig ortstruktur. Det finns ett flertal större tätorter med över 80 000 invånare och ett dominerande befolkningscentra i storregionen. De större tätorterna är dock inte jämt fördelade över storregionens yta med symmetriska restidsavstånd mellan varandra idag. Det försvårar en fungerande funktionellt flerkärnig ortstruktur enligt teorin. Ett annat mönster i ÖMS är många små spridda tätorter över hela geografien med varierande tillgänglighet till regionala kärnor. Frågan är hur interaktionen mellan tätorterna ser ut då det är den faktor som bestämmer graden av flerkärnighet. Det undersöks i nästkommande kapitel genom att undersöka flyttning, pendling och sysselsättning.

4 FLYTTNING I ÖSTRA MELLANSVERIGE

4.1 FLYTTMÖNSTER

Utvecklingen av flyttmönster inom ÖMS är att antalet som flyttar ökat stadigt under de senaste 15-20 åren. Det visar en långsiktig trend av ökad rörlighet, dynamik och interaktion mellan framförallt Stockholm och övriga län. Under perioden 1995-2013 flyttade drygt 540 000 personer mellan Stockholms län och de övriga ÖMS-länen (Gävleborg inkluderat). Utvecklingen av flyttmönster inom ÖMS följer i stort befolkningsutveckling- och pendlingsmönstren.

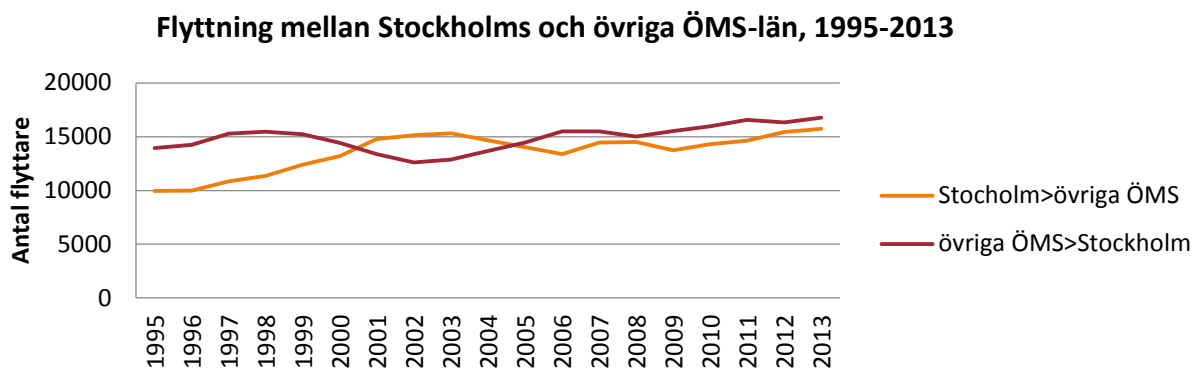


Diagram 1. Flyttningar mellan Stockholms län och övriga ÖMS-län 1995-2013, källa SCB, egen bearbetning

Nästan 260 000 flyttade från Stockholms län till något av de övriga ÖMS-länen och drygt 280 000 flyttade från något av de övriga ÖMS-länen till Stockholms län. Antalet personer som flyttat mellan de övriga ÖMS-länen och Stockholms län och vice versa har ökat från 25 000 år 1995 till nästan 35 000 år 2013. Sedan början av 2000-talet är det något fler som årligen flyttar till Stockholm än som flyttar från Stockholm. Stockholms län har under perioden 1995-2013 endast uppvisat ett nettoflyttningsoverskott på ca 25 000 mot övrig ÖMS-länen. Sörmlands län visar till och med ett positivt flyttnetto med 10 000 personer mot Stockholm under perioden, se diagram nedan. Östergötland är det län som visar upp det största negativa flyttnettot under den aktuella perioden vilket möjligen skulle kunna förklaras av att restiderna för att ta sig till arbete i Stockholm är förhållandevis långa jämför med flera av de andra länen.

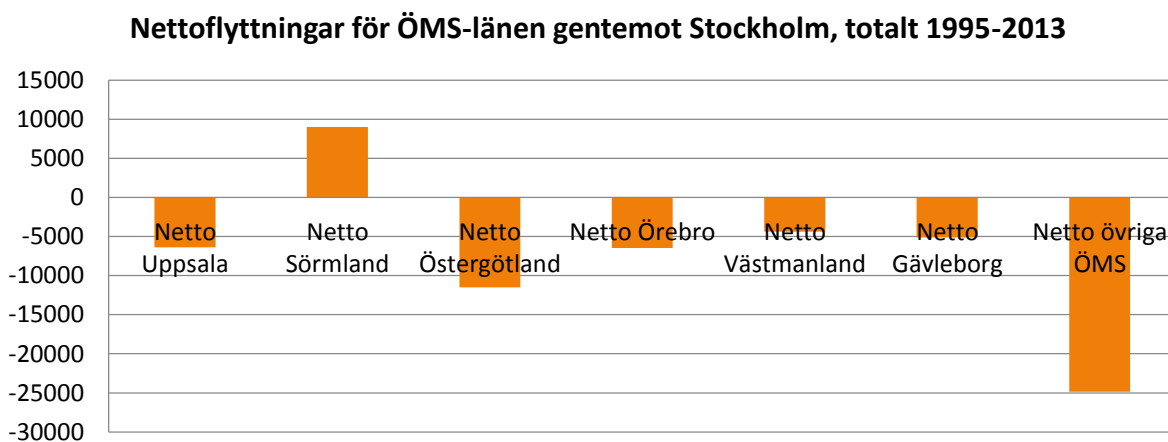


Diagram 2. Nettoflyttning mellan Stockholms län och övriga ÖMS-län totalt 1995-2013, källa SCB, egen bearbetning

När det gäller antalet som flyttar från Stockholms län så flyttar de flesta till Uppsala län följt av Sörmland och Östergötland. På samma sätt är det flest som flyttar från Uppsala län till Stockholms län följt av Sörmland och Östergötland, se diagram 3 och 4.

Flyttning från övriga ÖMS-län till Stockholms län 1995-2013

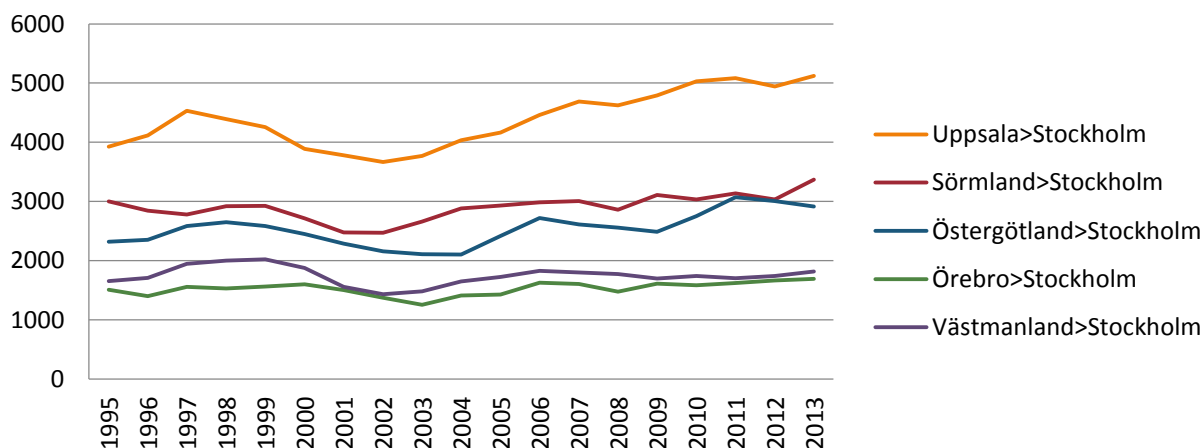


Diagram 3. Flyttningar från Stockholms län till övriga ÖMS-län 1995-2013, källa SCB, egen bearbetning

Det är alltså en missuppfattning att Stockholm skulle dränera länen runt omkring på invånare. Stockholms befolkningstillväxt beror till största delen på invandring och stora födelseöverskott som visats tidigare och inte på flyttningar.

Flyttning från Stockholms län till övriga ÖMS-län 1995-2013

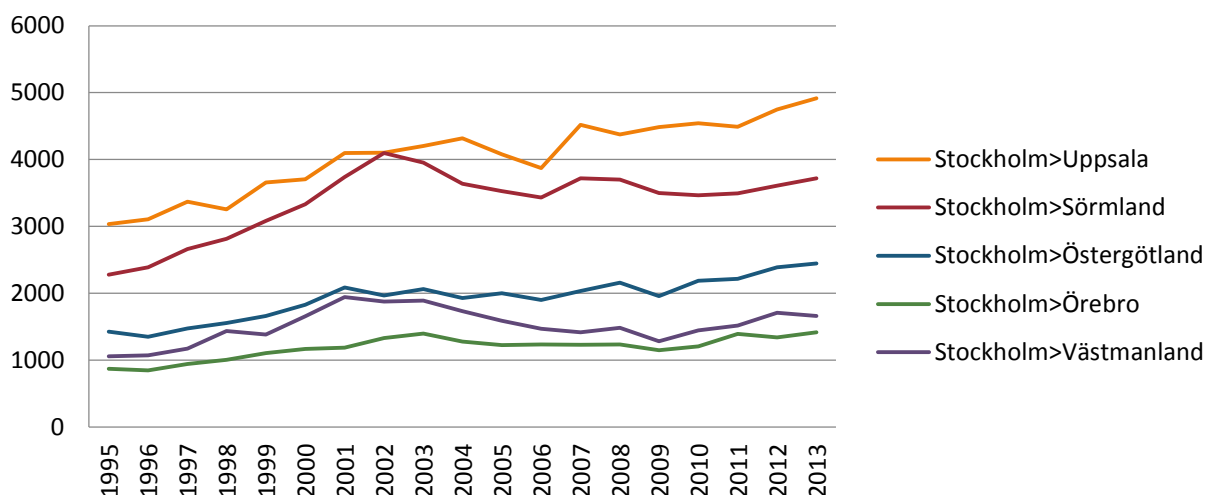


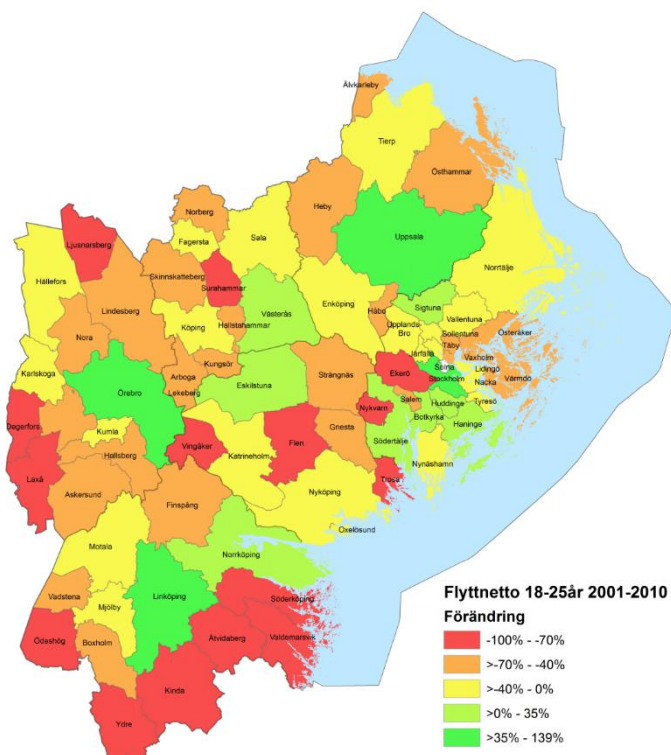
Diagram 4. Flyttningar till Stockholms län från övriga ÖMS-län 1995-2013, källa SCB, egen bearbetning

De starkaste flyttströmmarna inom ÖMS går från centrala Stockholm till de norra och södra delarna av länet. Därefter dominerar flyttning mellan de regionala kärnorna och Stockholm inom Östra Mellansverige. Det är dock inte många som flyttar mellan Uppsala, Västerås, Örebro, Eskilstuna, Nyköping, Norrköping och Linköping utan man flyttar främst till centrala Stockholms län från dessa kommuner och omvänt. Detta liknar i allt väsentligt pendlingsmönstret – få som pendlar mellan nodkommunerna utanför Stockholms län – pendlingen sker i första hand till/från de centrala delarna av Stockholms län från de regionala kärnorna.

Flyttning efter ålder

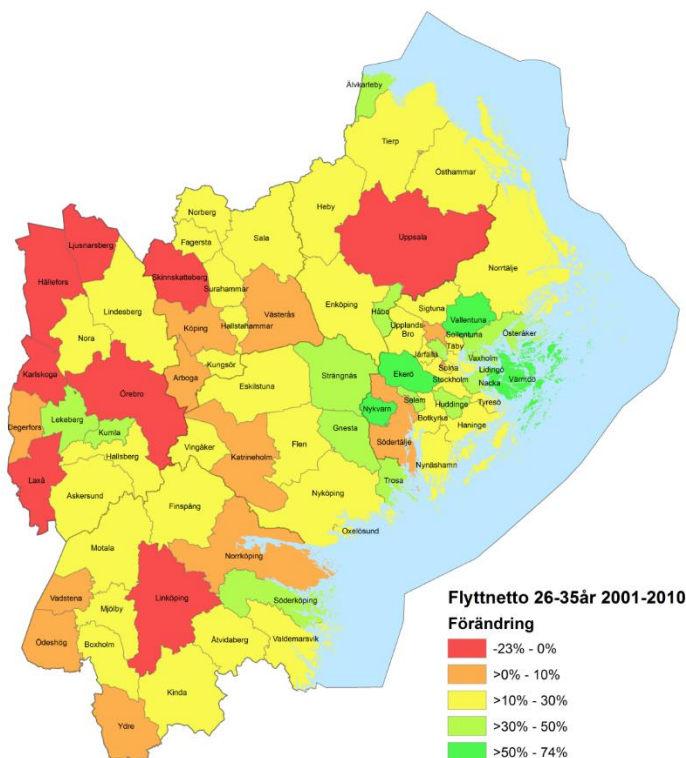
Vilka är det då som flyttar. Vi vet sedan tidigare att flyttmönster ser olika ut för olika åldersgrupper. Från den senare delen av 1990-talet och framåt är det 18-25 åringar som stått för i stort sett hela ökningen av det mellanregionala flyttandet. Under de senaste åren har denna trend förstärkts ytterligare på grund av de extremt stora kullarna födda i början av 1990-talet som börjat flytta hemifrån. Universitets- och högskoleorterna i Östra Mellansverige har blivit vinnarna när det gäller att locka till sig 18-25 åringarna. I Östra Mellansverige rör det sig framför allt om Uppsala, Örebro och Linköping, men även Norrköping och Västerås märker av ökningen.

Den omfattande utbyggnaden av högre utbildning under 1990-talet har resulterat i att byte av boendeort till följd av studier kommit att utgöra en allt större andel av det totala antalet flyttningarna. Uppskattningsvis står denna grupp för upp till en tredjedel av det totala flyttandet såväl i ÖMS som i landet i sin helhet. Den studierelaterade omflyttningen utgörs dessutom i högre grad av kvinnor än män. Detta bidrar till en könsmässig obalans i främst mindre regioner utan högskola eller universitet.



Figur 32. Förändring i flyttnetto i ålderskategori 18-25 år per kommun under perioden 2001-2010, källa SCB och egen bearbetning.

Kartan över åldersgruppen 26-35 år visar tydligt hur flyttströmmarna från studieorterna vänder och det går att anta att många av de yngre som flyttat på grund av utbildning sprids ut på arbetsmarknaden och bosätter sig någon annanstans än den regionala kärnan de bott och studerat i. Flyttströmmarna för den här ålderskategorin har en mycket större spridning än andra åldersgrupper. Strömmarna går i större utsträckning mot de mindre kommunerna och kommunerna i Stockholms län, som uppvisar positiva flyttnetton. Orter med högre utbildningar utanför Stockholms län uppvisar ett negativt flyttnetto för denna ålderskategori.



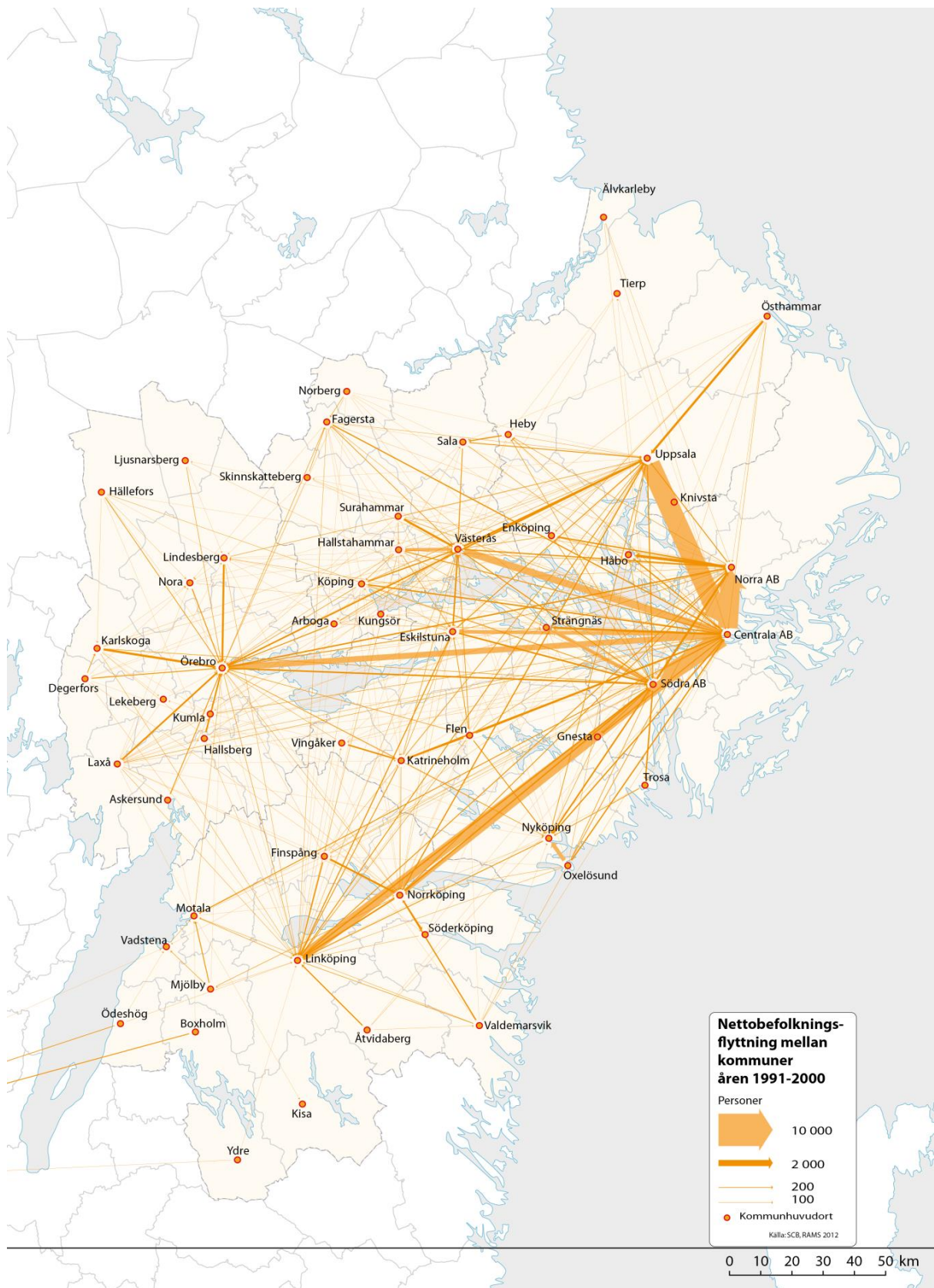
Figur 33. Förändring i flyttnetto i ålderskategori 26-35 år per kommun under perioden 2001-2010, källa SCB och egen bearbetning

Tidigare forskning visar att förr så tenderade människor efter fyllda 30 år att lämna storstadsregionerna till förmån för regioner som kretsar kring regionala kärnor. Men den utvecklingen gäller inte längre och nettoomflyttning har bytt riktning. Däremot minskar ännu koncentrationen till regionernas centrum (de 20-30 största tätorterna) när 30 års ålder passerats, om än i mindre grad än förr.¹⁹

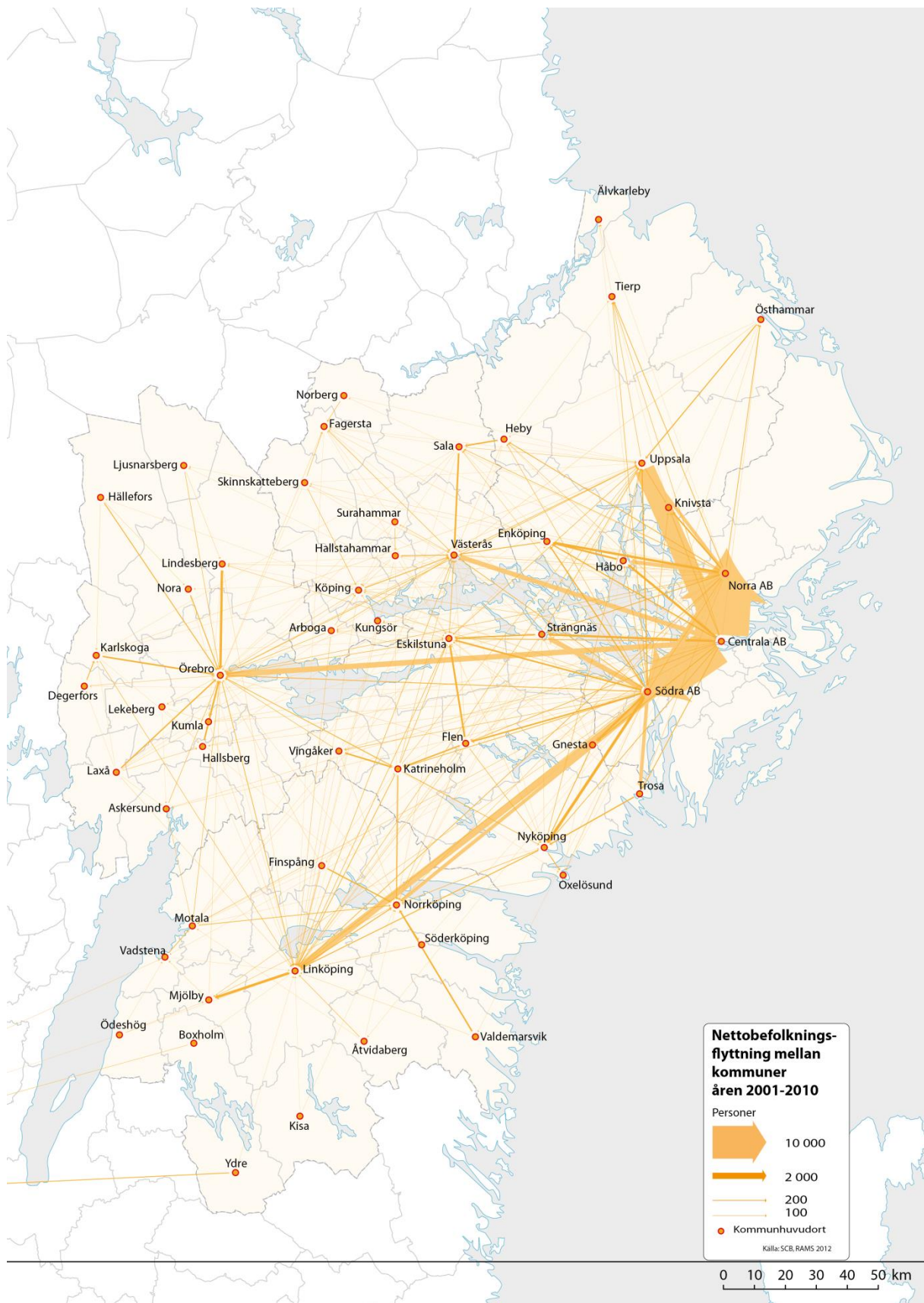
Flyttmönster jämförelse perioden 1991-2000 och 2001-2010

Det är ingen större skillnad i riktningen i flyttmönster om man jämför perioden 1991-2000 och 2001-2010. Dock verkar nettoflyttningarna från centralorter och omland till regionala kärnor generellt mattas av i den senare perioden (2001-2010). Detta skulle kunna tyda på förändrade roller och betydelse för olika centralorter i Ortsstrukturen. Det finns också exempel på där flyttströmmarna vänt från den regionala kärnan till andra orter till exempel Linköping-Mjölby och Nyköping-Oxelösund. Av Figur 34 och Figur 35 framgår att det har skett en ökad utflyttning från Stockholms läns centrala delar till övriga Stockholms län under perioden 2001-2010. Detta skulle kunna bero på bostadssituationen i Stockholms regionala kärna, där kostnaden för att bo stigit kraftigt under perioden. Utvecklingen tyder på att det pågår en utträngning av människor från de centrala delarna av Stockholms län. På sikt kan det leda till problem på arbetsmarknaden för vissa yrkeskategorier med lägre inkomster då de inte har råd att bo kvar i centrala Stockholm eller flytta dit.

¹⁹ (Regional befolkningsomfördelning bland unga och gamla, 2003)



Figur 34. Nettoflyttning mellan kommuner i ÖMS 1991-2000, källa SCB och ÅF



Figur 35. Nettoflyttningar mellan kommuner i ÖMS 2001-2010, källa SCB och ÅF

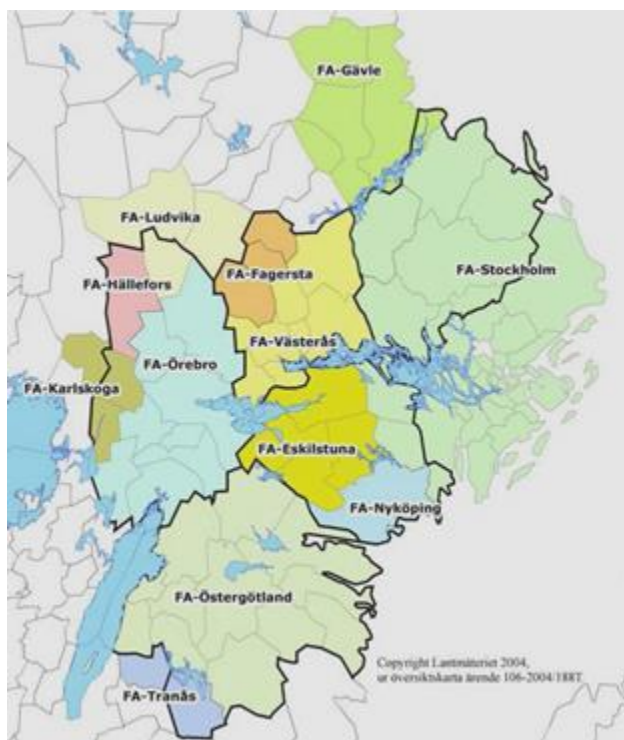
5 ARBETSMARKNAD OCH PENDLING

5.1 REGIONFÖRSTORING

När pendlingen ökar sker det en regionförstoring. Genom att människor pendlar och rör sig över allt större geografiska områden knyts kommuner funktionellt samman i allt större lokala arbetsmarknadsregioner

LA-regioner visar, till skillnad från de över tiden fasta FA-regionerna, på förändringar i lokala arbetsmarknadernas geografi.

I SCB:s senaste mätning av (LA-regioner) i Sverige år 2011 kom de fram till 76 lokala arbetsmarknader, vilket innebär en minskning med 14 LA-regioner i Sverige sedan år 2000. Förändringen visade på en fortskridande regionförstoring i Sverige. Takten har dock avtagit under 2000-talet och mellan år 2008 och år 2011 skedde nästan ingen förändring alls vad gäller antalet LA-regioner i Sverige. SCB:s senaste analys visar att regionförstoringen avstannat något.²⁰



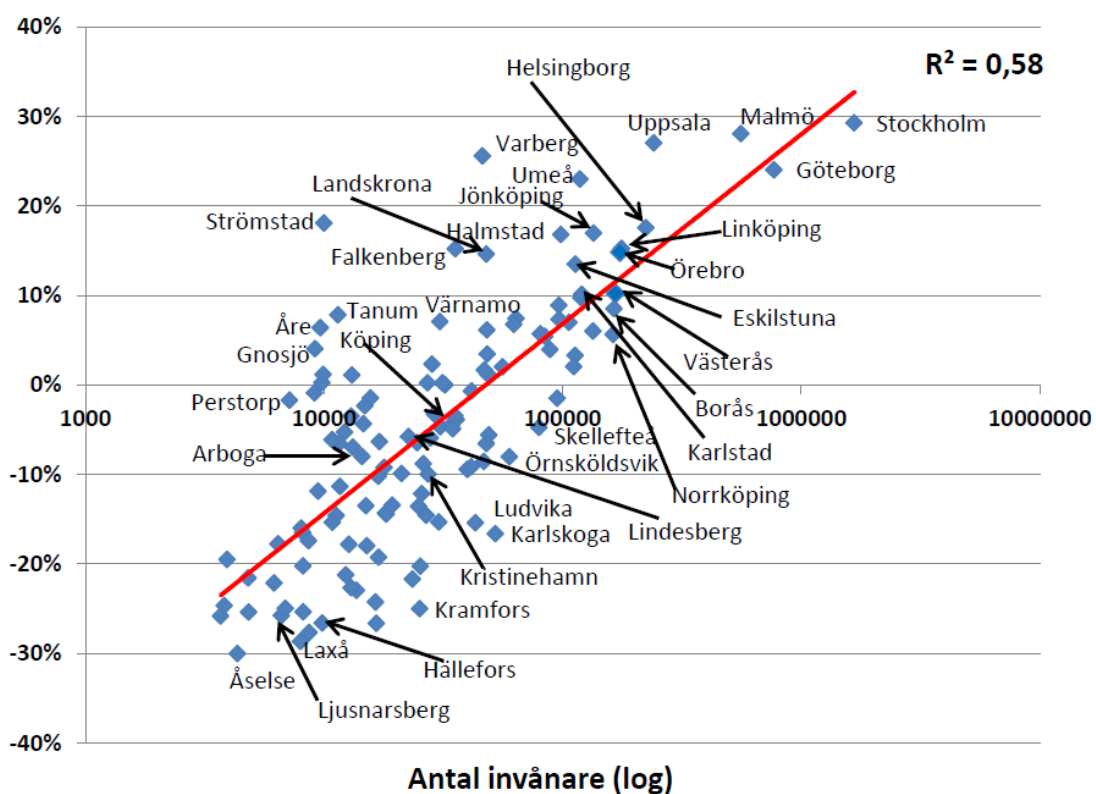
Figur 36. FA-regioner i östra Mellansverige. Källa: NUTEK

Det förstärker vikten av att arbeta för en förbättrad tillgänglighet genom infrastrukturinvesteringar och bättre kollektivtrafik. Regionförstoring kan ses som ett sätt att underlätta ekonomisk tillväxt. Den stadigt ökande ekonomiska specialiseringen och arbetsfördelningen som ägt rum och som förväntas fortsätta, utgör en av grundförutsättningarna för ekonomisk tillväxt.

Processen är starkt sammankopplad med regionförstoringen genom att arbetskraften rör sig från näringsgrenar och sektorer på tillbakagång till växande sektorer. Detta innebär att regionerna i sin tur blir mer robusta och bättre klarar av tillfälliga kriser som ofta kan relateras till den ständigt pågående strukturomvandlingen inom näringslivet. Regionförstoring är därför starkt relaterad till näringslivets tillväxtförutsättningar. Ur ett ekonomiskt perspektiv är regionförstoringen ett sätt att upprätthålla en balans i bosättningsmönstret eller ett sätt att bemöta människors växande krav på att kunna bosätta sig oberoende av var arbetstillfällena finns.

Detta sätter begreppet tillgänglighet i fokus och goda transportmöjligheter mellan bostad och arbete får avgörande betydelse om regionförstoringen blir lyckad. Det finns starka samband mellan tillväxt och de lokala arbetsmarknadsregionernas befolkningsmässiga storlek se Figur 37. Sambandet gäller både ökningen av befolkningen och ökningen av antalet förvärvsarbete.

²⁰ (Regional tillväxt 2013 – en rapport om regional tillväxt och utveckling, 2013)



Figur 37. Antal invånare och förändring av antalet invånare per lokal arbetsmarknad enligt 1985 års indelning. Källa: SCB, egen bearbetning

Bilen har sannolikt spelat ut sin roll som regionförstorare eftersom det inte går att köra särskilt mycket fortare och vi sannolikt inte är beredda att lägga allt för mycket mer tid för transporter. Därför får tåget en central roll som det snabbaste landtransportmedlet med en stor potential att främja en flerkärnig Ortsstruktur.

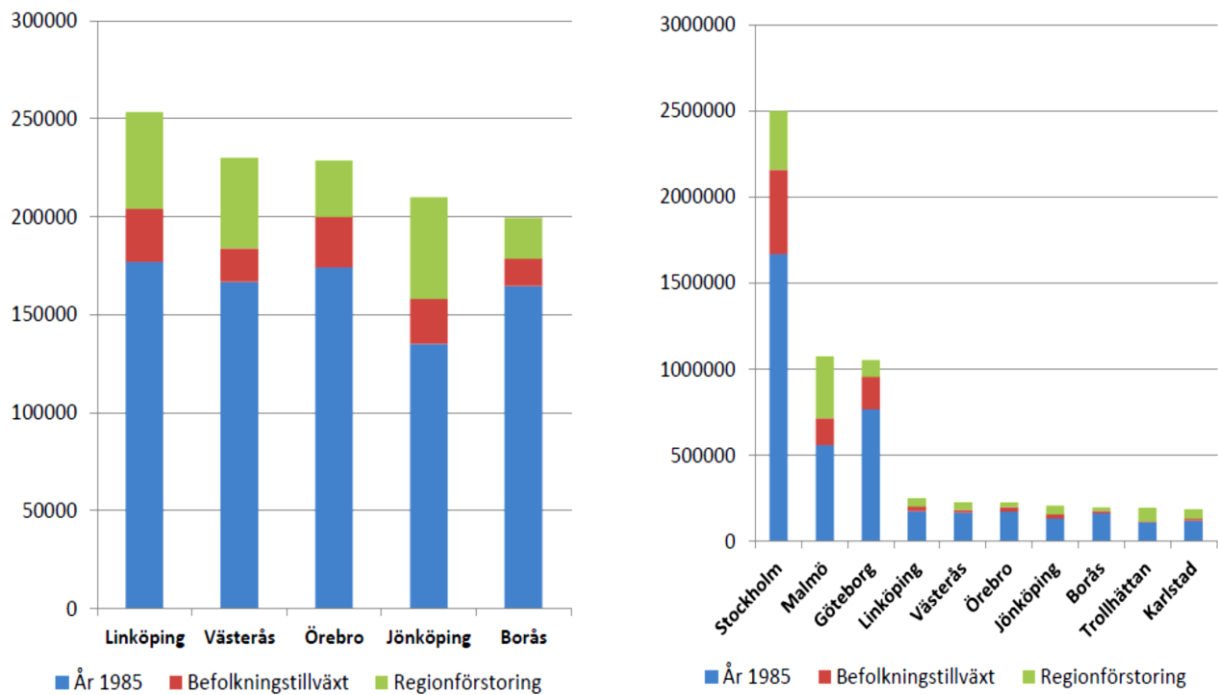
Förtätning och funktionell utvidgning

Det finns två sätt att förstora de lokala arbetsmarknaderna, antingen genom förtätning eller genom geografisk utvidgning och regionförstoring. De två alternativen sker parallellt men förtätning genom stadsomvandling är en långsammare process. Trots att nästan hela Sveriges befolkningstillväxt idag sker inom landets största regioner samtidigt som nästan alla mindre regioner minskar i befolkning går denna utveckling mycket långsamt.²¹

Förtätning i regionkärnorna har utgjort en förhållandevis liten del av tillväxten i de lokala arbetsmarknaderna de senaste tjugo åren. Den huvudsakliga tillväxten har skett genom inflyttning till kranskommuner och genom geografisk utvidgning, vilket i båda fallen förutsätter en ökad arbetspendling in till regionkärnan se Figur 38.

²¹ (Analys för strukturfonderna Östra Mellansverige, Strukturperioden 2014-2020, 2014)

Det ska sägas att en stor del av arbetstagarna inte pendlar, men förutsättningarna att bo och arbeta på samma ort eller att finna rätt kompetenser till olika jobb där stärks om orten är en del av en större arbetsmarknadsregion. Därför påverkas även förutsättningarna för de som inte pendlar positivt av ökade funktionella samband.



Figur 38. Befolkningsutveckling inom Sveriges 10 största arbetsmarknader år 1985-2010, befolkningsökning i ursprungliga arbetsmarknader (LA 85) respektive genom regionförstoring.

5.2 PENDLING

En ökad arbetspendling på grund av lägre transportkostnader har positiva effekter på regioners produktivitet, agglomeration, konkurrens och arbetsmarknad. Det finns också negativa effekter som kan upphäva fördelarna. I ett storstadsperspektiv finns det risk att trängseffekter tar ut fördelen med förbättrad tillgänglighet.

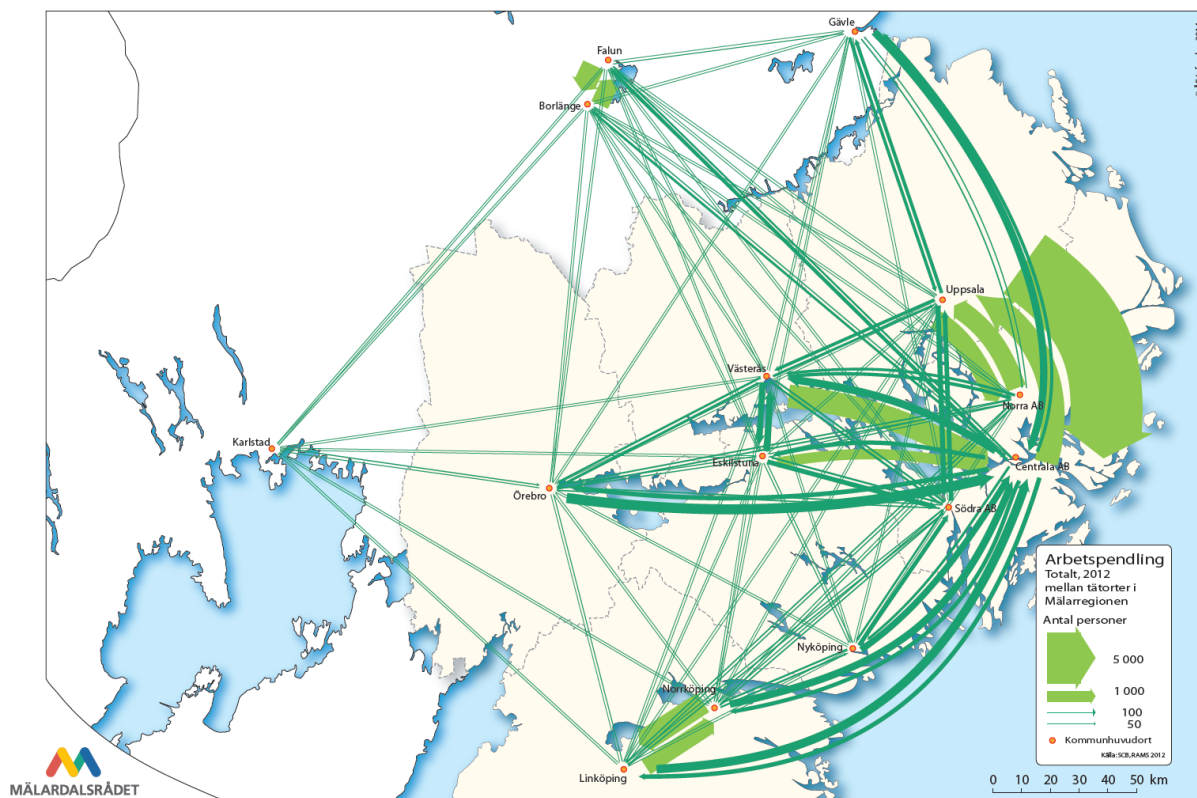
Pendlingsmönster

Pendlingsksamspellet mellan tätorterna i Mälardalen är betydande. Pendlingsmönstren i ortshierarkin är generellt kopplat till de storregionala och regionala stråken i regionen. Arbetspendling i ÖMS är störst inom dagspendlingstid till och från Stockholm och till och från de regionala kärnorna Örebro, Linköping, Norrköping, Eskilstuna, Västerås och Uppsala. Det starkaste pendlingsstråket i ÖMS är sträckan Uppsala-Stockholm. Satsningar som utbyggnaden av Mälärbanan och Svealandsbanan, norr respektive söder om Mälaren, har förbättrat förutsättningarna och påverkat den ökade pendlingen i regionen. Förbättrade möjligheter till pendling har bidragit till att det blir allt vanligare att bo i en ort och arbeta i en annan. Arbetspendlingen mellan de största tätorterna i Stockholm - Mälärrregionen domineras av inpendlingen till centrala Stockholms län.

Av denna svarar män för betydligt större andel än kvinnor. Ur ett kvinnligt och manligt perspektiv arbetspendlar män överlag i större utsträckning och längre än kvinnor. Exempel på längre pendlingsresor, som görs i större utsträckning av män än kvinnor, är i relationerna Linköping-Stockholm, Örebro-Stockholm, Västerås-Enköping-Stockholm och Uppsala-Stockholm. Läns- och utbildningscentra är de viktigaste målpunkterna för kvinnors pendling, beroende på att dessa orter har de viktigaste kompletterande arbetsmarknaderna för mindre, mer perifera kommuner.²² Dessa resmönster för män och kvinnor är inte unikt för ÖMS, generellt är mäns pendling större både i antal och total reslängd. Störst skillnad är det i antal personkilometer. Det finns dock tydliga skillnader i färdmedel mellan män och kvinnor. Kvinnor nyttjar i en större utsträckning kollektivtrafiken för arbetspendlingen, och män använder bilen i större utsträckning för arbetspendling.²³

²² (Karta arbetspendling 2012, totalt, män och kvinnor, 2012)

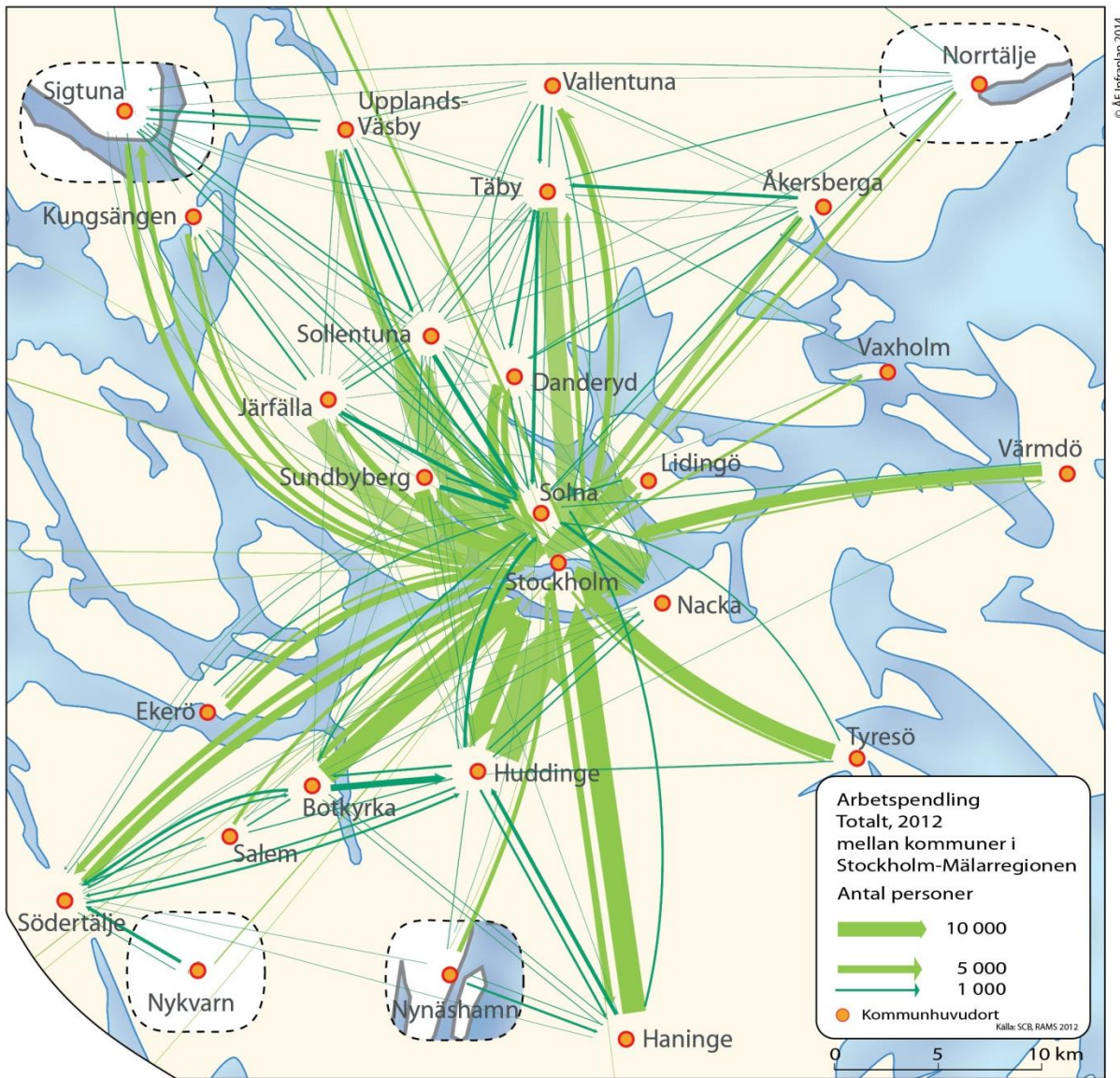
²³ (Arbetspendling i storstadsregioner– en nulägesanalys. Rapport 2011:3, 2011)



Figur 39. Arbetspendling 2012 Största tätorterna. Källa: (ÅF, 2014)

Storleken på pendlingen mellan tätorter tyder på en starkt funktionell enkärnig region med stort utbyte mellan den största regionala kärnan Stockholm och övriga regionala kärnor. Inga av de regionala kärnorna uppvisar en positiv nettopendling mot Stockholm. Det finns också mönster som pekar på starka funktionella samband och flerkärnighet eller tendens till det mellan några av de regionala kärnorna till exempel Norrköping-Linköping och Eskilstuna-Västerås. Men långt ifrån alla regionala kärnor har en starkt flerkärnig interaktion med andra orter i samma storlek. Det gemensamma är de regionala kärnornas beroende av Stockholms arbetsmarknad.

De storregionala pendlingsmönstren mot regionala kärnan Stockholm avspeglar sig också inom Stockholms län. Inom länet är också pendlingen som starkast mot kommunen Stockholms stad. Starka pendlingsströmmar går även från Stockholms stad till Solna, med stora arbetsplatsområden som till exempel Karolinska universitetssjukhuset och Karolinska institutet. Ett annat stort pendlingsflöde ut från Stockholms stad går till Huddinge där bland annat Huddinge sjukhus och Kungens kurva finns. De yttre kommunerna i länet som till exempel Sigtuna med Arlanda flygplats och Södertälje har relativt balanserade in- och utpendlingsflöden i relation med Stockholm.



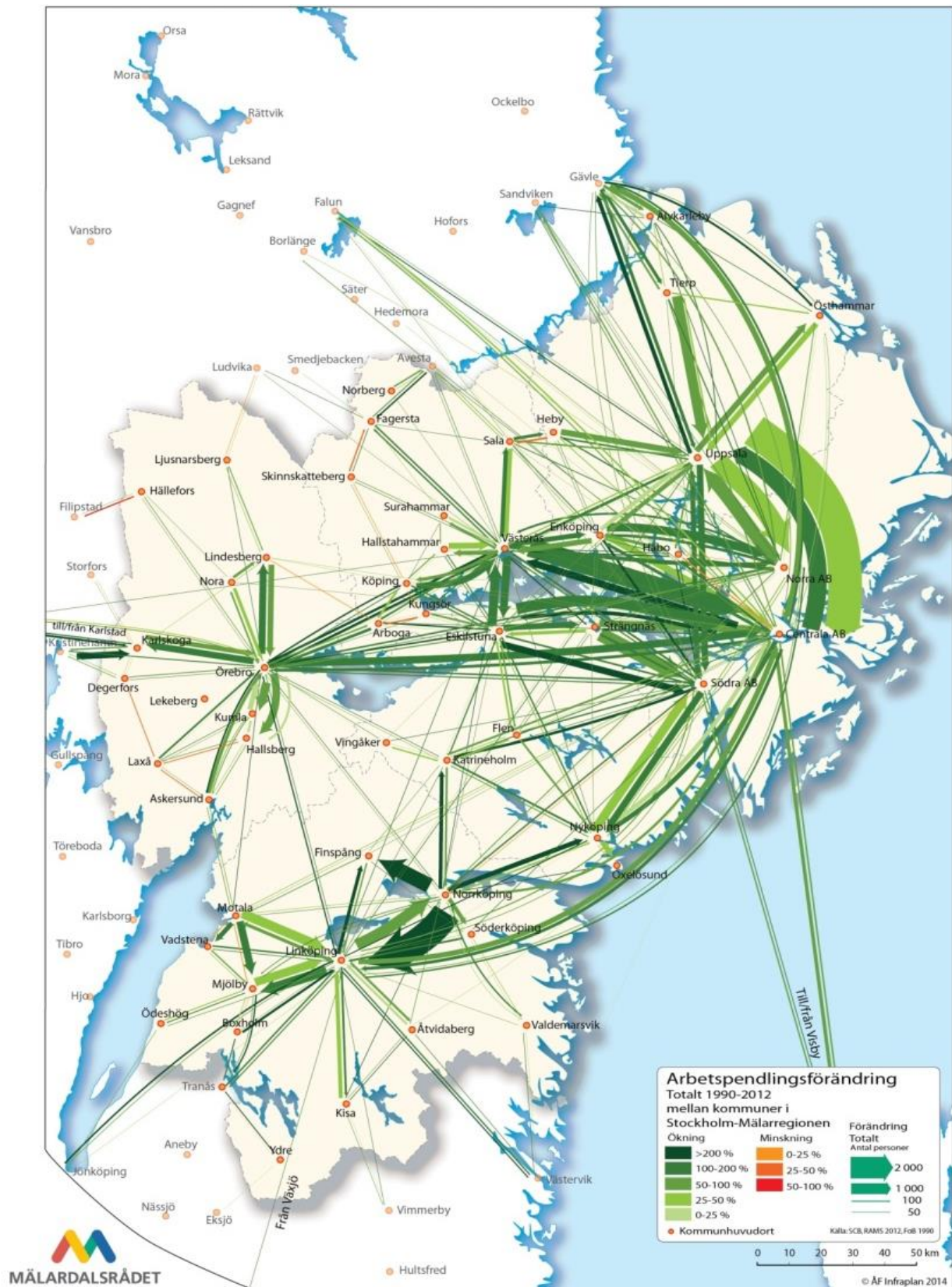
Figur 40. Arbetspendning totalt 2012 i Stockholms län. (ÅF, 2014)

Ökad Pendling över tid

Arbetspendlingen mellan de regionala kärnorna har generellt ökat mellan åren 1990 och 2012. Generellt är pendlingsökningen i absoluta tal betydligt större för män än för kvinnor. Under perioden 1990-2012 har störst pendlingsökning skett främst från Uppsala, Västerås och Eskilstuna. Andra stora pendlingsökningar under perioden är de ökningarna mellan Linköping-Norrköping, Örebro-Stockholm samt mellan Västerås och tätorterna i central och norra Stockholms län. Ett starkt bidragande orsak till dessa ökade pendlingsströmmar är den nyetablerade regionaltrågtrafiken som möjliggör avsevärt längre pendlingsreslängder inom acceptabel restid.

Sett över perioden 1990-2012 har kvinnors arbetspendling generellt ökat betydligt mer än bland män, procentuellt sett. De största ökningarna i arbetspendling har skett i Stockholm-Mälarenregionen, främst från Uppsala, Västerås och Eskilstuna till Stockholm samt i Östergötland från Norrköping till Linköping. I perioden 1990-2012 har pendlingsökningarna generellt skett till regionala kärnorna. Betydande pendlingsökningar har också skett från regionala kärnorna, exempelvis Örebro och Linköping till centrala Stockholms län. Under perioden 1990-2012 är det på få sträckningar i Stockholm-Mälarenregionen som har haft en minskning i arbetspendling. Minskningarna har skett i ett fåtal ortrelationer, främst inom perifert belägna lokala arbetsmarknader.

Den minskade arbetspendlingen hänger ofta samman med befolkningsminskning i perifert belägna kommuner. I vissa ortrelationer har mäns pendling minskat, men vägs upp av att kvinnors pendling har ökat i samma ortrelation. Ett exempel på detta är pendlingen från Linköping till centrala Stockholm, där det skett en minskning i mäns pendling och ökning av kvinnors pendling under perioden 1990-2012. Liknade mönster finns i även i Västmanland och Örebro län, och där även kvinnors ökade pendling är större än männens minskade pendling vilket innebär att det totalt sett blir pendlingsökningar.



Figur 41. Förändring arbetspendling totalt 1990-2012 (ÅF, 2014)

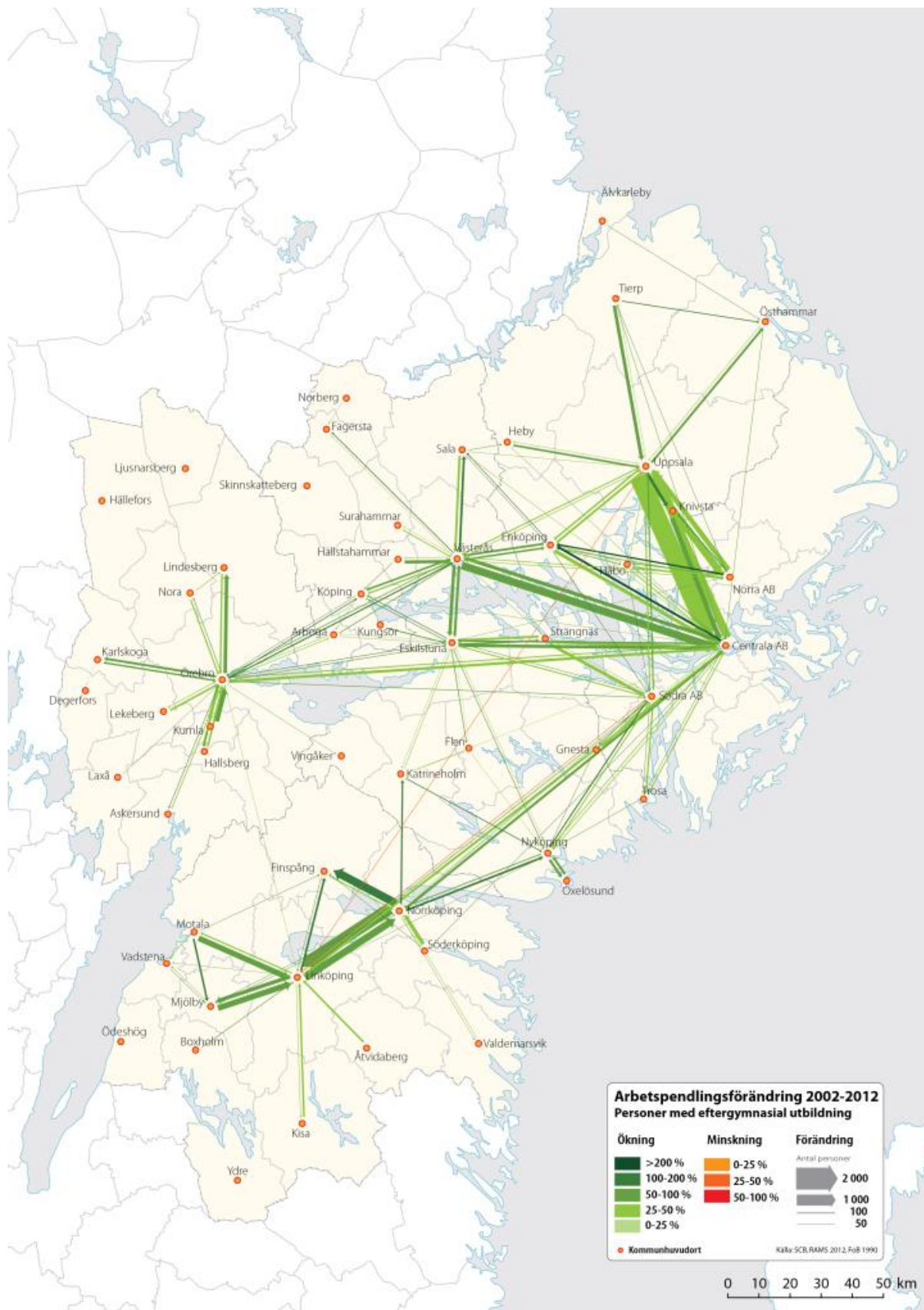
Pendling efter utbildning

Arbetspendlingen för högutbildade personer har ökat generellt under perioden 2002-2012. Under samma period har även arbetspendlingen för lågutbildade ökat, men denna pendling sker främst till de närmaste regionala kärnorna. Störst pendling för högutbildade går till och från de regionala kärnstäderna, en stor del av pendlingen går till Stockholms län. Det innebär att personer med eftergymnasial utbildning pendlar längre sträckor. Mönstren visar att lågutbildades arbetsmarknad är betydligt mer lokal vilket innebär en generellt kortare pendling. Från övriga tätorter det vill säga ej centralorterna tenderar den långväga pendlingen för lågutbildade att minska. Det sker inget stort pendlingsutbyte mellan de övriga regionala kärnorna i ÖMS med undantag Linköping-Norrköping som har starka funktionella samband.

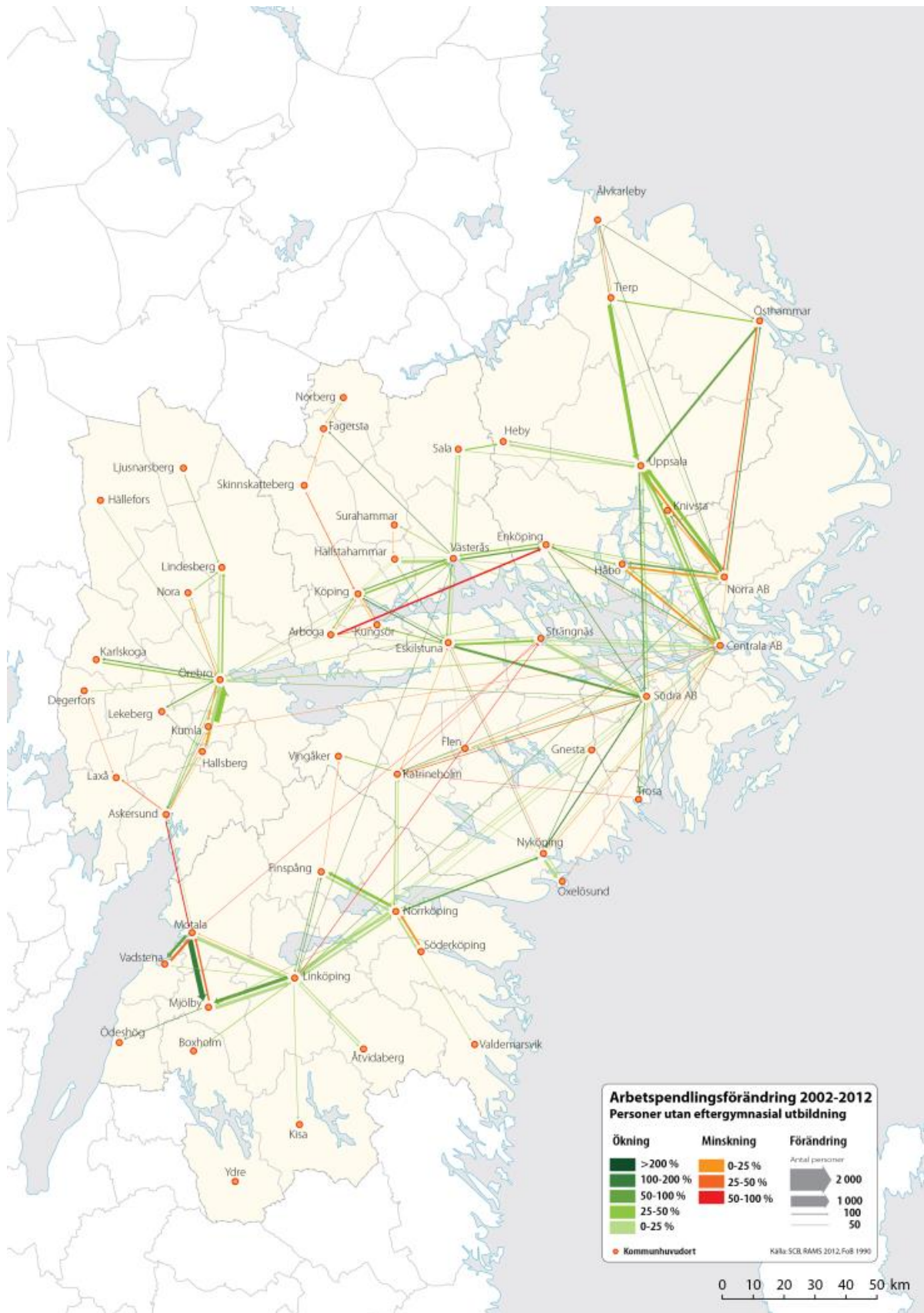
Pendlingen visar tydligt att Ortsstrukturen, tillgänglighet och restid har betydelse för hur pendlingsmönstren utvecklas. Störst pendling för högutbildade sker från regionala kärnor till Stockholm. Därefter sker ett stort pendlingsutbyte mellan regionala kärnor och närmaste omland med tätorter med relativt god tillgänglighet. Desto närmare Stockholm desto större pendling. Desto längre ut i perifer geografi med lägre tillgänglighet till större kärnor desto mindre pendlingsutbyte. Pendling för högutbildade mellan regionala kärnor uttryckt som tvärförbindelser är svaga eller obefintliga i flertalet stråk. Till exempel Linköping-Örebro, Norrköping-Örebro, Eskilstuna-Örebro, Norrköping-Eskilstuna och Uppsala-Västerås. Orsakerna till svag pendling i dessa tvärförbindelser beror till stor del på geografiska tidsavstånd på grund av bristande transportinfrastruktur eller attraktiv kollektivtrafik men också på kompetensförsörjning och arbetsmarknad.

Pendling efter inkomst

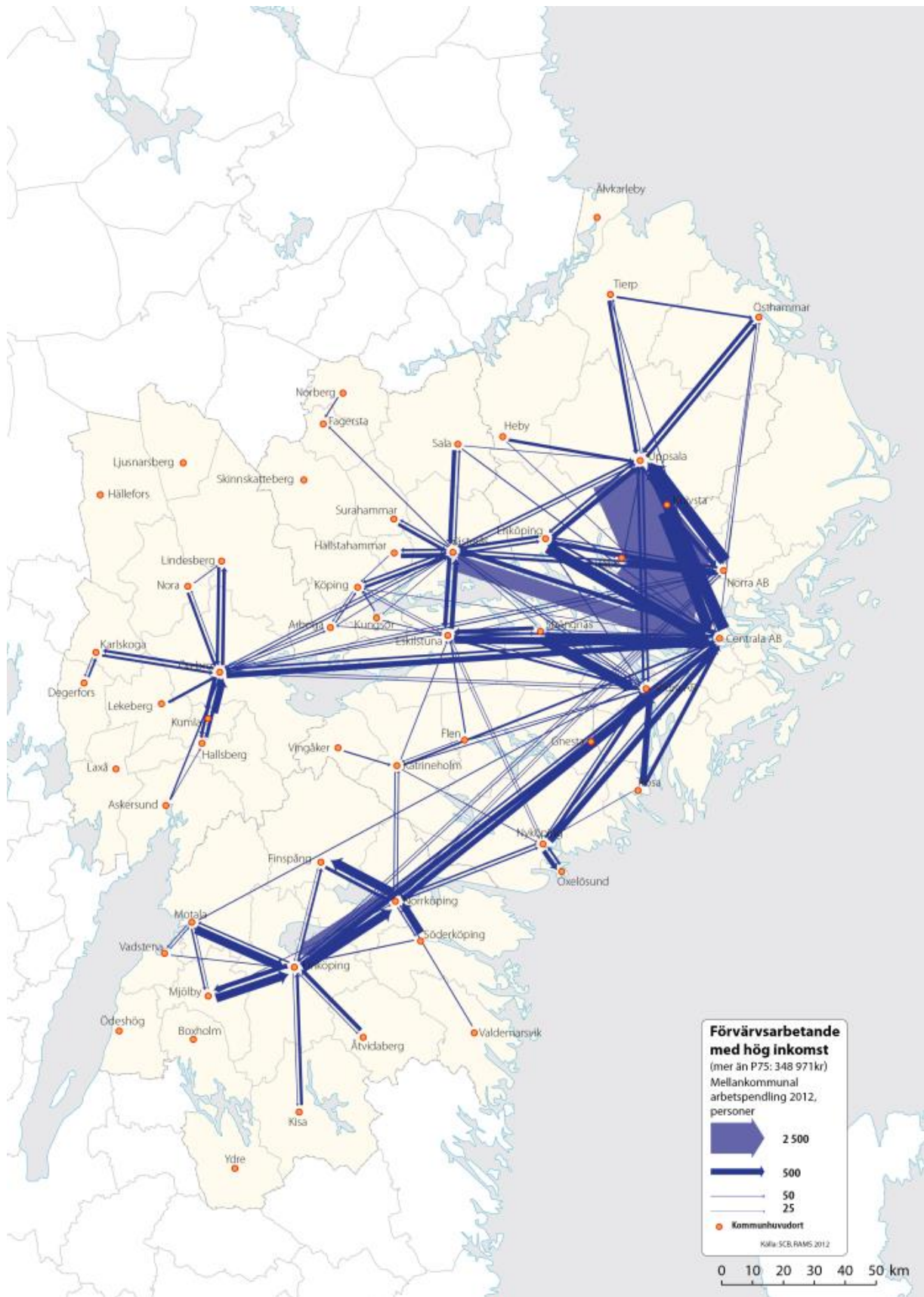
Det finns likheter i pendlingsmönstren för lågutbildade och medelinkomsttagare, dessa grupper har en mer lokal arbetsmarknad jämfört med högutbildade och höginkomsttagare. För lågutbildade och medelinkomsttagare sker stor del av pendlingen till de närmaste regionala kärnorna. I sin helhet så speglar pendlingsmönstren efter inkomstklasserna om arbetsmarknaden är lokal, regional eller storregional. Med sjunkande inkomster blir arbetsmarknaden mer lokal. Pendlingsmönstren utifrån variablerna utbildningsbakgrund och inkomst följer varandra i stort.



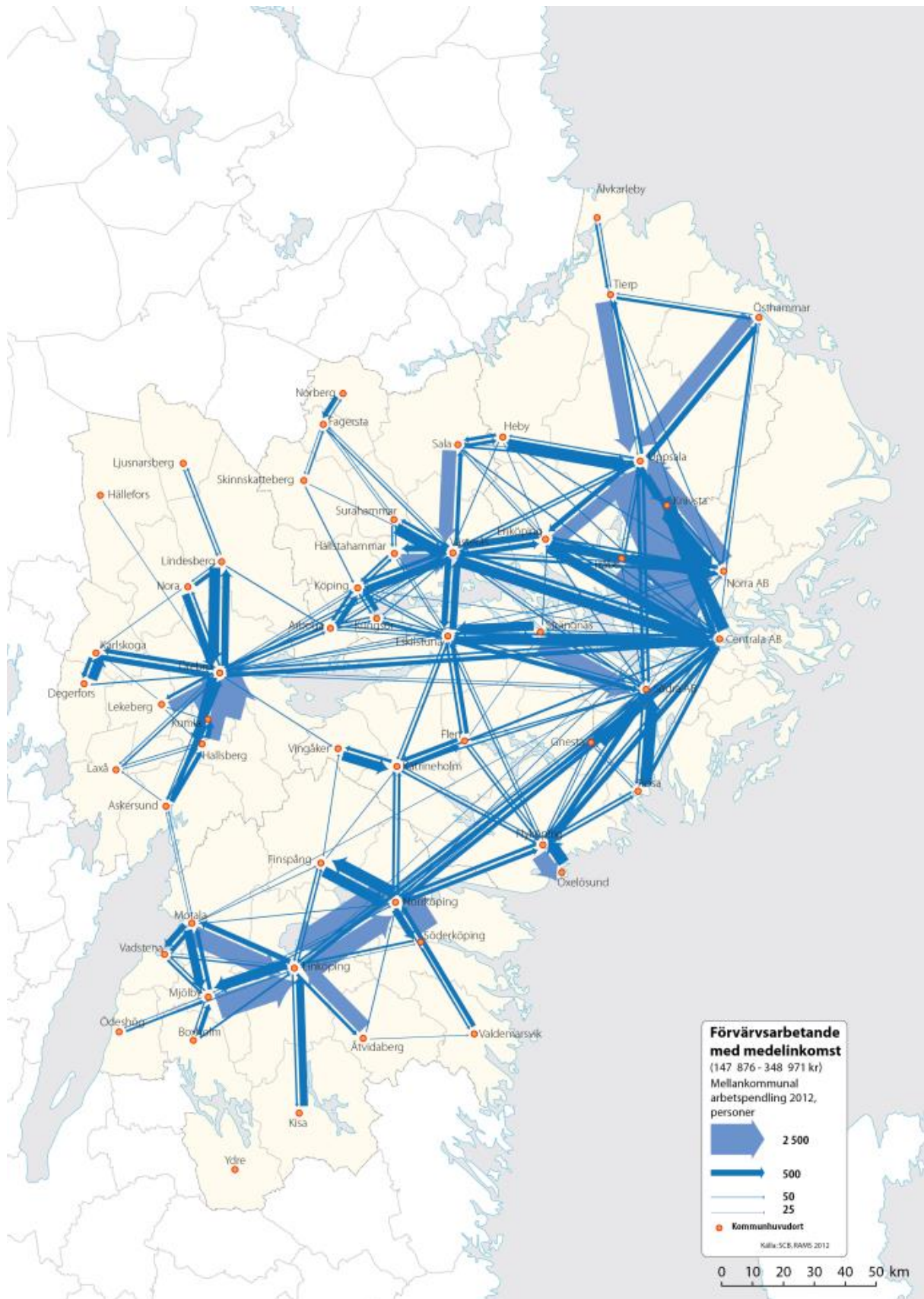
Figur 42. Arbetspendlingsförändring för personer med eftergymnasial utbildning 2002-2012. Källa: SCB, ÅF bearbetning



Figur 43. Arbetspendlingsförändring för personer utan eftergymnasial utbildning 2002-2012. Källa: SCB, ÅF bearbetning



Figur 44. Pendling efter förvärsarbetande med hög inkomst (2012). Källa: SCB och ÅF



Figur 45. Pendling efter förvärsarbetande med medelinkomst (2012). Källa: SCB och ÅF

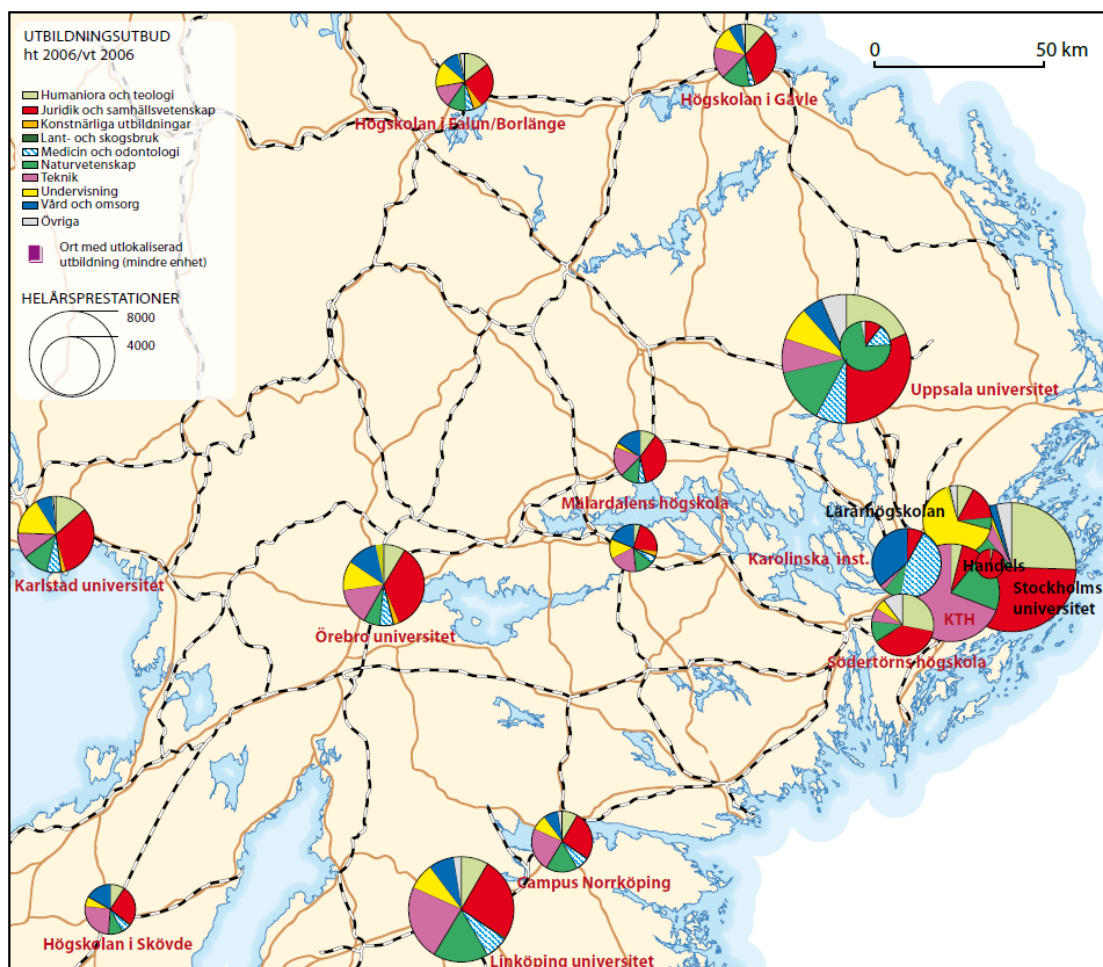


Figur 46. Pendling efter förvärvsarbetande med låg inkomst (2012). Källa SCB och ÅF

5.3 STUDIEPENDLING

Pendlingens omfattning bland högskolestuderande

På goda grunder finns det skäl att anta att pendlingen till och från studier har ökat i takt med högskolornas expansion. Idag finns 25 universitet och högskolor i ÖMS. Enligt den gjorda analysen studerade totalt 126 800 personer som var folkbokförda inom ÖMS hösten år 2013. Uppgiften avser endast de som bedrev studier vid campus och med andra ord inte de som studerade på distans. 65 500 (52 %) av dessa studerade i samma kommun som man var folkbokförd i, medan 50 400 (40 %) studerade i någon annan kommun inom ÖMS. Därutöver studerade 8 600 (7 %) i någon annan del av landet och 2 200 i utlandet (2 %). Av de som studerar vid någon ort inom ÖMS tillkommer ytterligare 12 400 som bor i någon annan del av landet. Matrialet inkluderar dock inte de som studerar inom ÖMS, men har bostadsadress utomlands. Figur 47 speglar var i geografien studenter inom ÖMS befinner sig när de studerar vilket också påverkar de funktionella sambanden och studiependlingens mönster.



Figur 47. Utbildningsutbud östra Mellansverige 2006.

En slutsats är att de som bor inom ÖMS och studerar på högskola till allra största delen också studerar vid någon studieort inom ÖMS. De som pendlar ut eller in från och till ÖMS för studier är totalt sett förhållandevis små grupper. Det är dock en betydande andel, eller 40 procent, som enligt dessa uppgifter pendlar mellan kommuner inom ÖMS. Utpendling till studier sker från samtliga 93 kommuner i regionen, medan inpendling sker till endast 31 kommuner. Men det är ett begränsat antal kommuner som svarar för flertalet ut- som inpendlare. Resultatet visar att Stockholms kommun dominerar både ut och inpendling, då 19 procent av utpendlarna inom ÖMS pendlar från Stockholm och 41 procent av inpendlarna pendlar till Stockholms kommun.

Beräkningarna visar att de 12 främsta inpendlingskommunerna för studiependling svarar för 99 procent av all inpendling som sker inom ÖMS, se Figur 48. Dessa svarar samtidigt för nästan hälften (46 %) av den utpendling som sker.

Kommun	Bor och studerar i kommunen	Inpendlare	Utpendlare	Andel in	Andel ut
Stockholm	24400	20600	9400	46%	28%
Huddinge	900	8800	1900	91%	68%
Uppsala	15500	6400	1100	29%	7%
Linköping	9500	2900	900	24%	8%
Solna	300	2200	3100	89%	92%
Örebro	5400	2200	400	29%	7%
Västerås	2600	1700	1200	39%	31%
Norrköping	2200	1300	1200	38%	36%
Eskilstuna	1200	1300	1000	53%	45%
Gävle	2000	1200	400	38%	18%
Haninge	100	800	1400	85%	91%
Södertälje	200	300	1400	64%	89%

Figur 48. Antal som bor och studerar i kommunen, pendlar in respektive ut samt andel inpendlare av totalt antal som har kommunen som studieort respektive andel utpendlare av totalt antal av studerande som har kommunen som boendeort, uppgifter avseende hösten 2013. Källa: Egna bearbetningar/Specialbearbetad statistik från SCB

*Anm. I beräkningarna ovan ingår endast de som bor och studerar i östra Mellansverige. Uppgifterna ovan är avrundade till närmaste hundratal

Betydelsen av in och utpendlingen i relativa tal varierar starkt mellan kommunerna. Av samtliga som har Huddinge eller Solna som studieort bor omkring 90 procent i någon annan kommun i regionen. Motsatt är bilden för Uppsala eller Örebro, där inpendlarna svarar för endast en tredjedel av de studerande på orten. Majoriteten, eller 92 respektive 68 procent av de studenter som bor i Solna och Huddinge studerar i någon annan kommun. Även i detta avseende är bilden den motsatta i Uppsala och Örebro, där andelen som pendlar ut till studier är förhållandevis begränsad, eller endast sju procent.

Det är också ett begränsat antal pendlingsrelationer som dominerar den pendling som sker inom ÖMS. Vid sidan om den ut- och inpendling som sker mellan ett antal kommuner i Stockholms län är det endast den in- och utpendling som sker mellan Stockholm och Uppsala samt mellan Linköping och Norrköping som överstiger 500 personer i respektive riktning.

När det gäller pendlingens omfattning på i synnerhet en mer detaljerad nivå är uppgifterna mer osäkra. Exempelvis pendlar 30 procent av de som studerar och bor på Gotland till studier på fastlandet enligt de uppgifter som vi har, vilket verkar orimligt. De uppgifter som finns tillgängliga visar tydligt de mest betydande pendlingsrelationerna, däremot är osäkerheten större när det gäller den mer exakta omfattningen i absoluta tal.

Slutsatserna av analysen av studiependlare i ÖMS visar att majoriteten av studenterna vid högskolor och universitet tenderar att bo på den ort de studerar. Flyttmönster över åldersgruppen 18-25 år i ÖMS stöder också den teorin. Studiependlingen är stor framförallt i Stockholm med många utbildningsinstitutionen. I ett transportperspektiv är det främst Stockholms lokala kollektivtrafiksystem som belastas av studiependlare. På grund av att Studiependlingen är relativt liten i jämförelse med arbetspendlingen kan det avslutningsvis sägas att den därför inte har någon avgörande betydelse som enskild grupp för utveckling och prioriteringar i transportsystemet i ett storregionalt perspektiv.

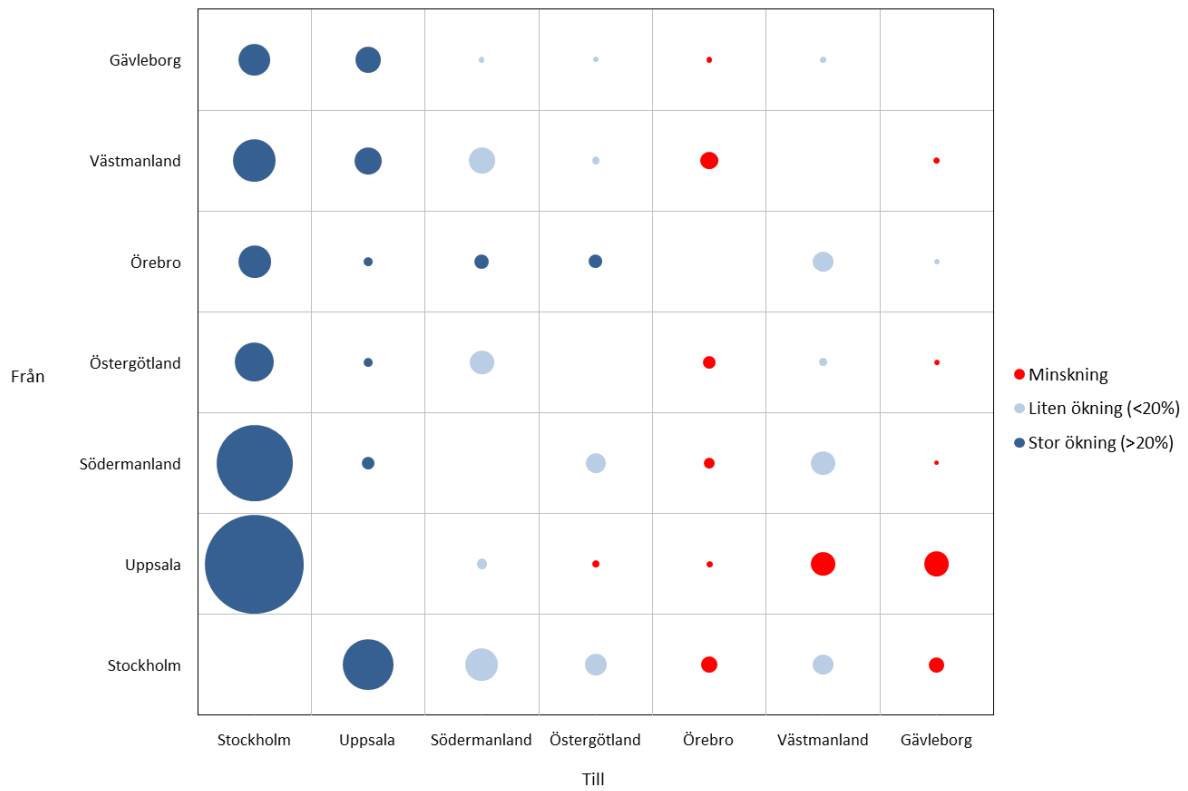
5.4 PENDLINGSFRAMSKRIVNINGAR

I framskrivningar för pendling i Mälardalen är det endast Stockholms läns nettopendling som är positiv. Fram till år 2050 förväntas nettopendlingen till Stockholms län att öka med ca 60 000 personer utifrån 2009 års siffor, och detta utifrån basalalternativet.

län	Bas		
	2009	2030	2050
Stockholm	61364	82100	122030
Uppsala	-23032	-26720	-22760
Södermanland	-11589	-12400	-14510
Östergötland	-3486	-3400	-1230
Örebro	-526	-290	-40
Västmanland	-1365	-3330	-3500

Tabell 1. Nettopendling per län i Mälardalen år 2009, 2030 och 2050, enligt basalalternativ (Källa: Befolkning, sysselsättning och inkomster i Östra Mellansverige – reviderade framskrivningar till år 2050. Rapport 1:2012)

De största pendlingsströmmarna kommer fortsättningsvis i framtiden att gå till Stockholms län, vilket syns i figur 23. Dessa pendlingsströmmar förväntas också öka mest under framskrivningsperioden. De största enskilda pendlingsriktningarna går från Uppsala län till Stockholms län samt från Södermanlands län till Stockholms län. Det är också de pendlingsströmmar som redan idag är relativt små som väntas minska ytterligare fram till år 2050. Framför allt är det pendlingen till Örebro och Gävleborgs län som beräknas minska i omfattning.

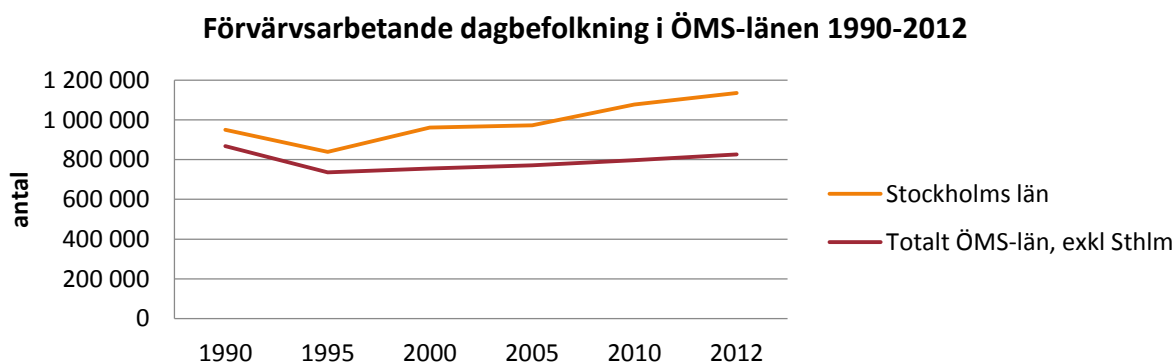


Figur 49. Riktad pendling mellan län i Östra Mellansverige år 2050 samt förändring 2009, enligt basalternativet. (Källa: Befolkning, sysselsättning och inkomster i Östra Mellansverige – reviderade framskrivningar till år 2050. Rapport 1:2012)

6 SYSSLESÄTTNING OCH NÄRINGSLEV

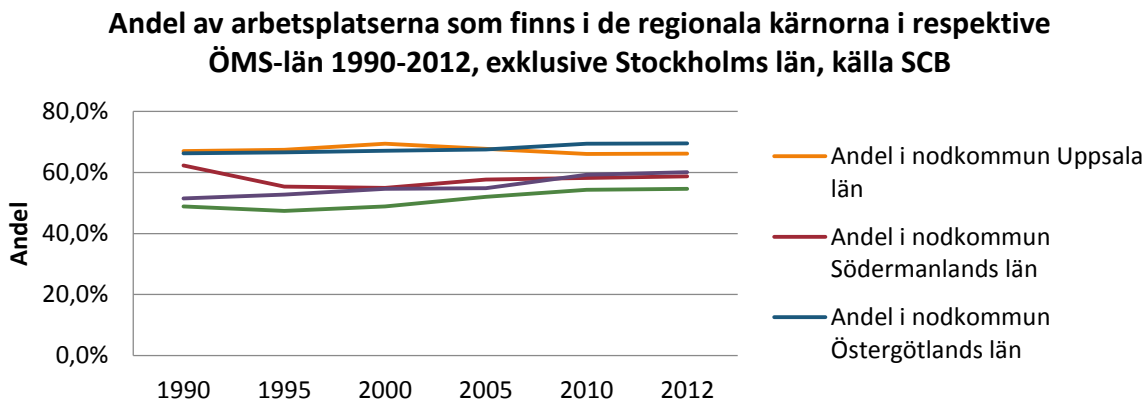
6.1 SYSSLESÄTTNING

Antalet arbetsplatser i Östra Mellansverige uppgick 2012 till nästan 2 miljoner och har ökat från ca 1,6 miljoner år 1995. Nästan hela ökningen har hamnat i Stockholms län. Det är en tendens som förväntas bestå framöver och kommer i framtiden att innebära att arbetspendlingen kommer att öka ytterligare. Det är inte bara pendlingen mot centrala Stockholm som kommer att öka utan man kan även förvänta sig en ökad arbetspendling in mot de större städerna utanför Stockholms län från omlandet runt dessa. Det finns också en pendling ut från de större städerna till kommunerna runt dessa. Denna arbetspendling är givetvis inte lika stor men är av strategisk betydelse för när det gäller arbetskraftsförseringen av särskilda nyckelgrupper.



Figur 50. Förvärvsarbetande dagbefolkningen i Östra Mellansverige 1990-2012, källa SCB och egen bearbetning

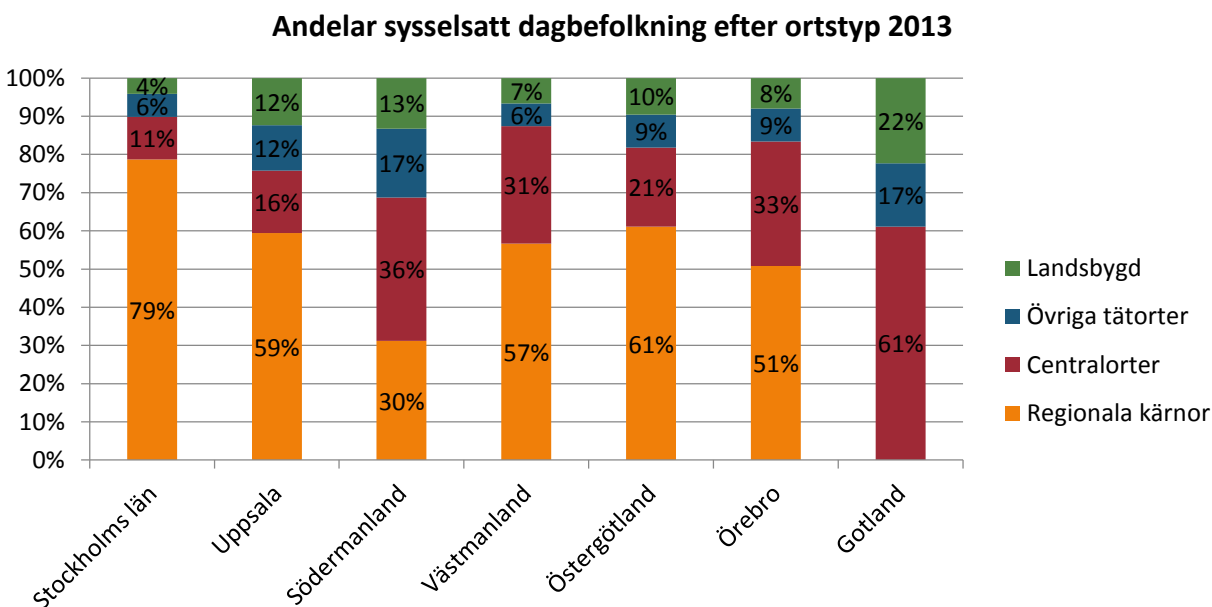
I länen utanför Stockholm koncentreras arbetsplatserna till de regionala kärnorna. Utvecklingen är likartad för samtliga län utom Uppsala, särskilt tydlig är denna tendens i Örebro och Västmanlands län där andelen som arbetar i Västerås och Örebro har ökat med 5-10 procent sedan 1995.



Figur 51. Andel av arbetsplatserna som finns i kommuner med regionala kärnor i länen i Östra Mellansverige, exklusive Stockholms län, 1990-2012, källa SCB, egen bearbetning

Sysselsättning efter ortstyp

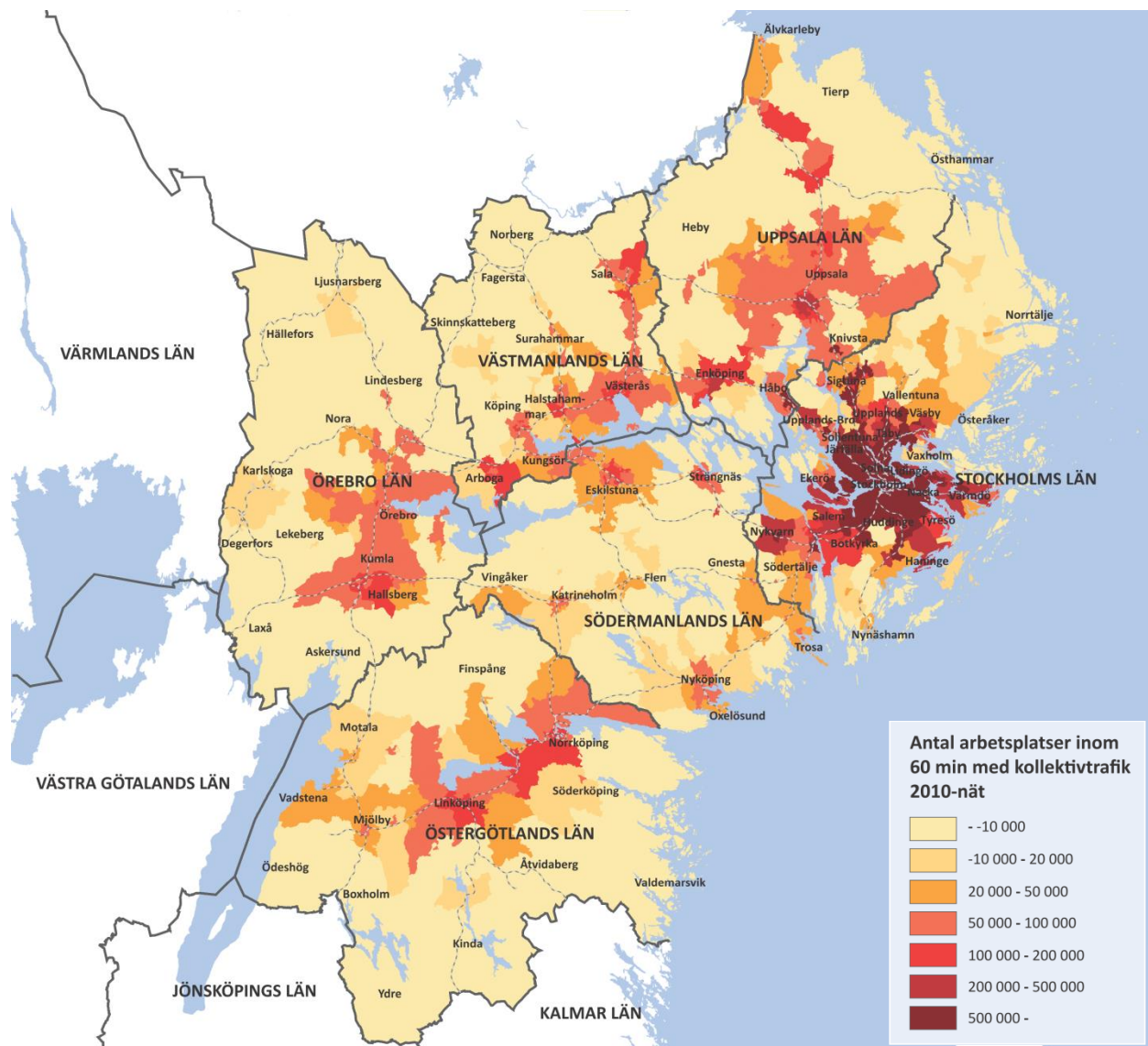
I de centrala delarna av Stockholm finns en stor del av alla arbetsplatserna i länet. 79 procent av all sysselsatt dagbefolkning i Stockholms län finns koncentrerad till den regionala kärnan. De regionala kärnorna i övriga ÖMS dominerar också sysselsättningen och antal arbetsplatser. De regionala kärnorna i sig har högre andelar av sysselsättningen i enskilda län, än alla centralorter tillsammans i länet. Undantaget är Sörmland med sin mer funktionellt splittrade geografi och starka funktionella samband med Stockholms län. Hur den sysselsatta dagbefolkningen är fördelad säger något flerkärnigheten och om tätorternas funktion och roll i ortssystemet.



Figur 52 Andel sysselsatt dagbefolkning efter län och ortstyp 2013, källa SCB och egen bearbetning.

Tillgängligheten till arbetsplatser

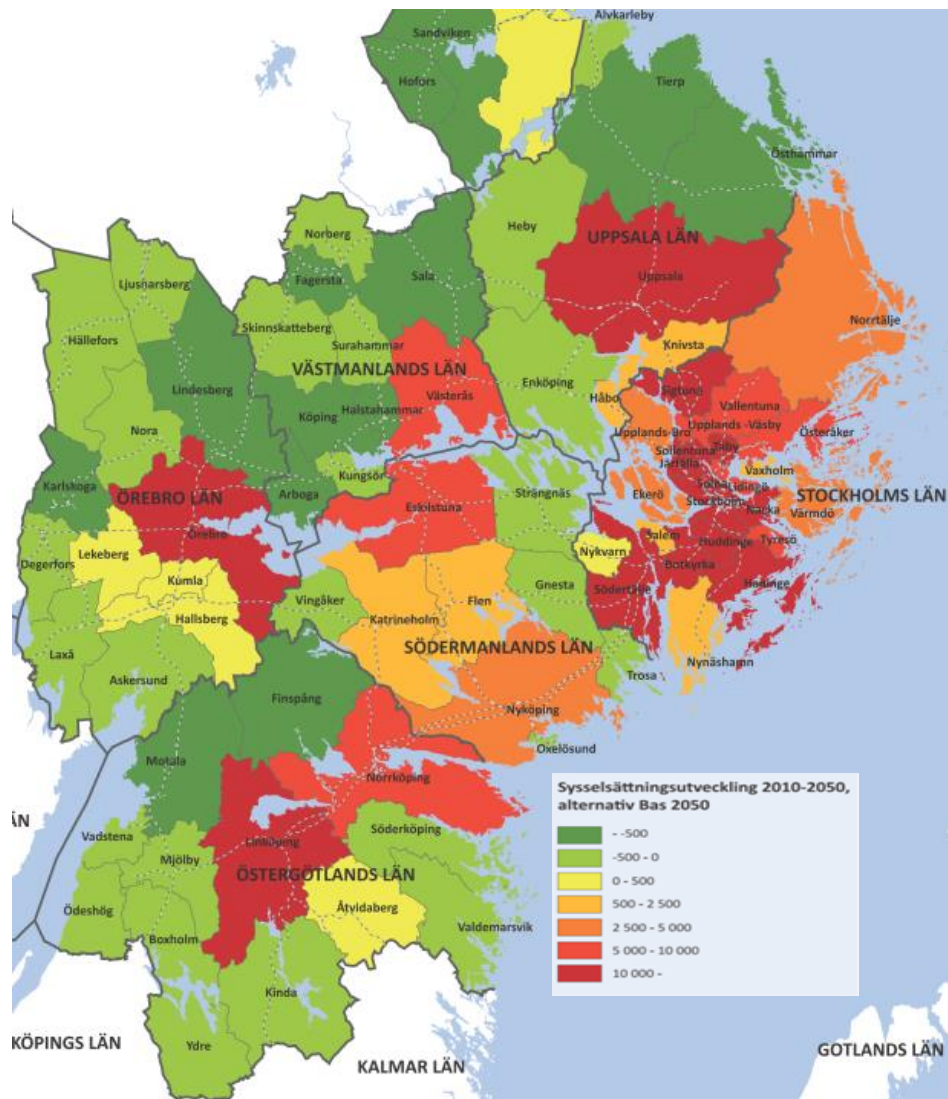
När det gäller tillgängligheten till arbetsplatser är det stora skillnader inom Östra Mellansverige. Framförallt gäller detta med kollektivtrafik. I kartan nedan framgår med stor tydlighet att det är de som bor i de centrala delarna av Stockholm och i de regionala kärnorna som har tillgång till en större arbetsmarknad medan stora delar av Östra Mellansverige har en mycket begränsad tillgång utbud av arbetsplatser. Det säger något om beroendeförhållandet mellan regionala kärnor och omland. Bilden förstärker vilka regionala kärnor, omland och stråk som är viktiga idag utifrån ett tillväxtperspektiv i den flerkärniga ortsstrukturer.



Figur 53. Tillgång till antal arbetsplatser inom 60 minuter med kollektivtrafik 2010, källa Framskrivningar av befolkning och sysselsättning i Östra Mellansverige, rapport 2013:8, Stockholms läns landsting

6.2 SYSSELSÄTTNINGSRAMSKRIVNING

Den pågående koncentrationen av arbetsplatserna i östra Mellansverige till de regionala kärnorna är tydlig och pågår mer eller mindre i samtliga län. Inom länen finns dock skillnader mellan de olika kommunerna. Det är i första i de större kommunerna där det finns tillgång till högre utbildning som antalet arbetsplatser kommer att öka och främst inom Stockholms län. I kartan nedan redovisas förväntad sysselsättningsutvecklingen i de olika ÖMS-kommunerna fram till 2050.

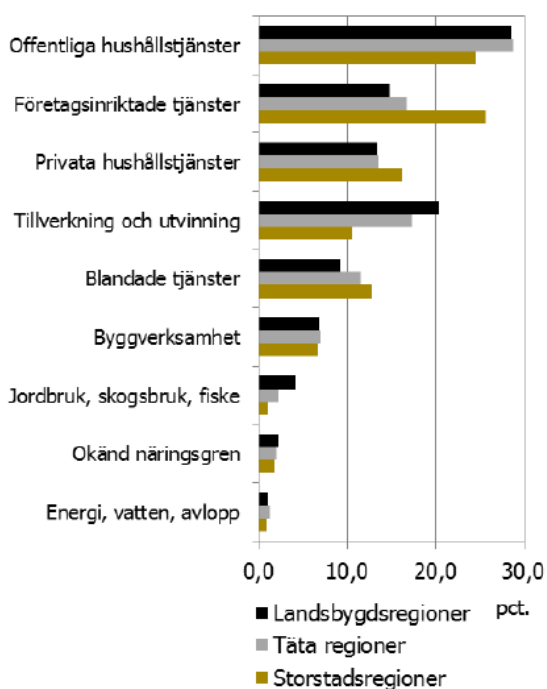


Figur 54. Sysselsättningsutveckling 2010-2050, alternativ Bas2050, källa Framskrivningar av befolkning och sysselsättning i Östra Mellansverige, rapport 2013:8, Stockholms läns landsting

6.3 NÄRINGSLIV OCH STRUKTUROMVANDLING

Det finns ett tydligt samband mellan en regions befolkningsstorlek och en positiv utveckling. Ju mer människor som bor i en region desto större branschbredd och låg arbetsställekoncentration. Ett mångsidigt näringsliv är viktigt för befolkningen i en region då det ger tillgång till en bred arbetsmarknad. Det blir lättare att hitta arbete samtidigt som företagen får lättare att hitta rätt kompetens. Detta innebär också bättre förutsättningar för näringslivsförnyelse. Mindre regioner har oftast en lägre branschdiversifiering och en hög koncentration av arbetsplatser vilket kan innebära svårigheter till förnyelse av näringslivet.

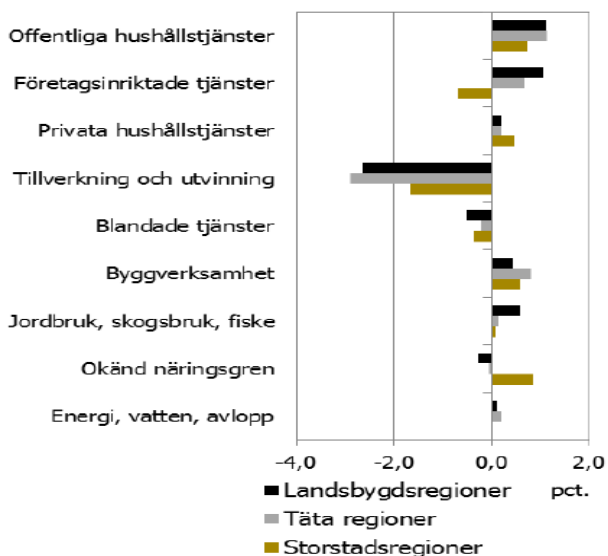
Hur ser då näringsstrukturen ut i olika typer av regioner. Skillnaderna är påtagliga mellan olika delar av Sverige. I storstadsregioner dominerar företagsinriktade tjänster, offentliga hushållstjänster och andra typer av tjänster. Andra tätbefolkade regioner domineras av offentliga hushållstjänster samt tillverkning och utvinning. I mer landsbygdsliknande regioner så dominerar också hushållstjänster samt tillverkning och utvinning men än mer påtagligt, se figur nedan. Inom Östra Mellansverige finns alla dessa av regiontyper representerade.



Figur 55. Andel sysselsatta inom olika näringssektorer och regiontyper, år 2011. Källa SCB/LISA (SNI 2007), Tillväxtanalys.

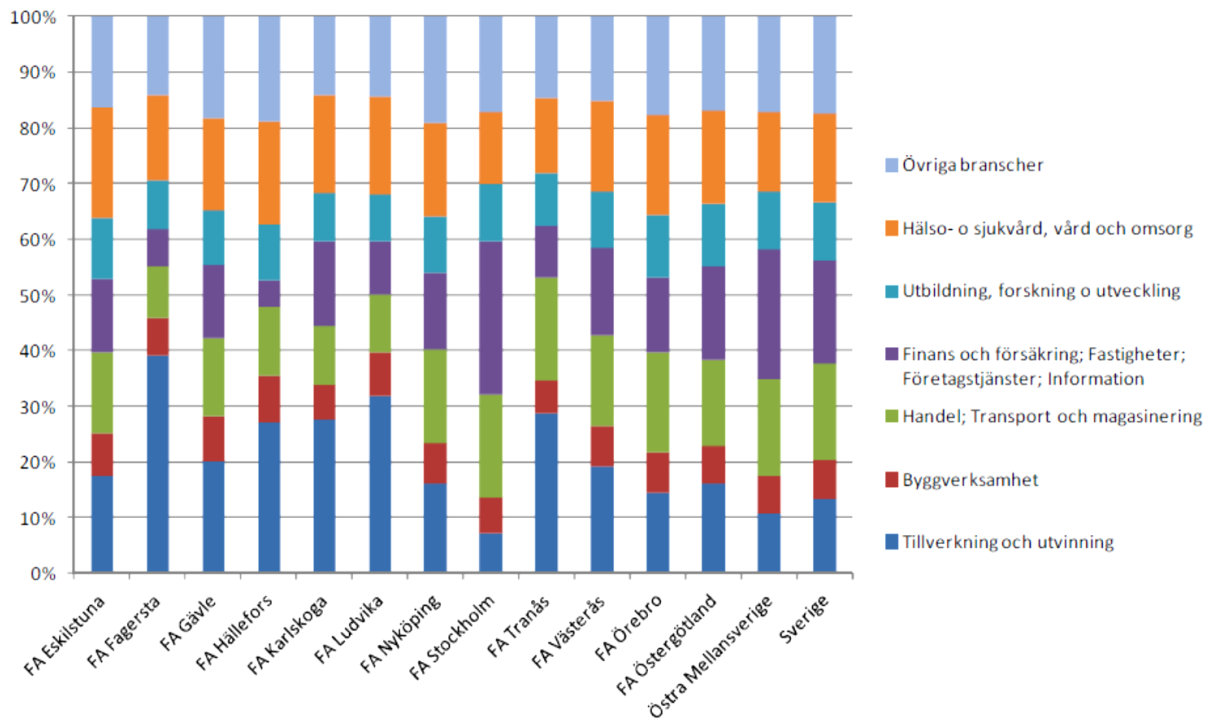
Är då dessa skillnader av näringsstrukturen inom östra Mellansverige ett problem. Om man tittar på hur andelen sysselsatta har utvecklats inom olika delar av näringslivet och regiontyper så kan man se att detta fått effekt på var arbetsplatserna har lokaliserats den senaste perioden. Sysselsättningstillväxten har främst skett inom offentlig verksamhet och företagsinriktade tjänster. Det är framförallt inom näringar som finns i storstadsregionerna som antalet sysselsatta växer och den största nedgången har

varit inom tillverkning och utvinning som är den, efter offentlig verksamhet, största branschen inom mer typiska landsbygdsregioner, se figuren nedan.



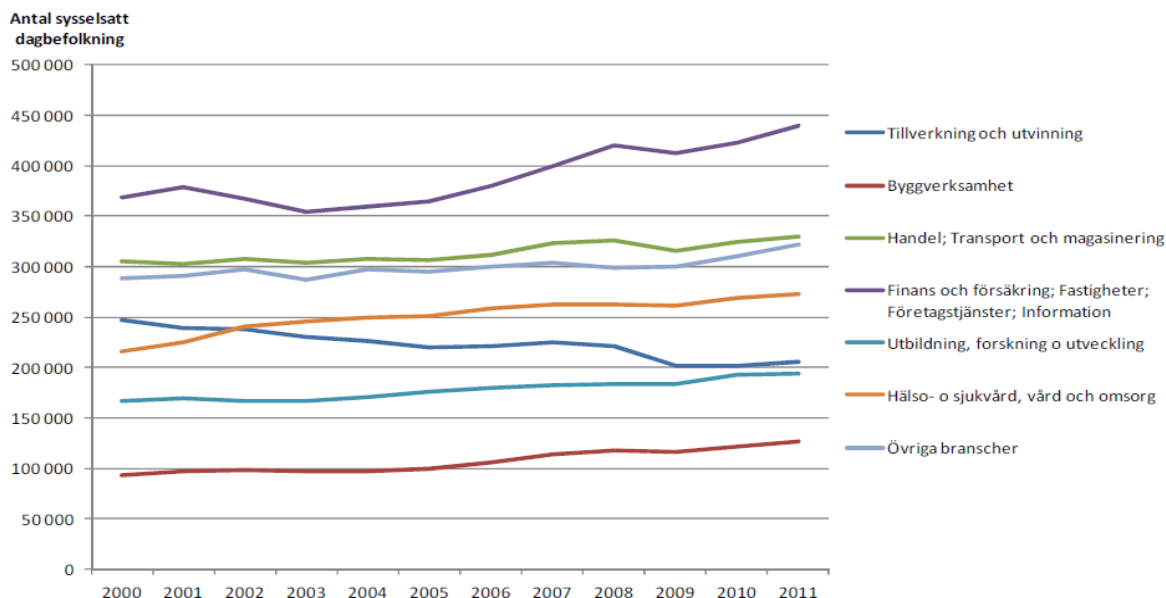
Figur 56. Förändring av andel sysselsatta inom olika näringssektorer i olika regiontyper, år 2007-2011. Källa SCB/LISA (SNI2007), Tillväxtanalys.

Branschstrukturen i östra Mellansverige liknar hur strukturen ser ut i Sverige som helhet på en övergripande nivå. De skillnader som finns, vilka är ganska små, är att det framför allt finns en större andel sysselsatta inom "Finans och försäkring; Fastigheter; Företagstjänster; och Information" i östra Mellansverige än i landet som helhet. Samtidigt uppvisar östra Mellansverige något färre sysselsatta inom "Tillverkning och utvinning" och "Hälso- och sjukvård, vård och omsorg" än i Sverige som helhet. Inom östra Mellansverige finns dock stora skillnader i hur de olika näringsgrenarna fördelar sig i olika delarna av regionen. Framför allt är det inom två typer av näringsgrenar där skillnader är stora inom olika delar av östra Mellansverige – "Tillverkning och utvinning" samt "Finans och försäkring; Fastigheter; Företagstjänster och Information", se diagram nedan.



Figur 57. Andel sysselsatta (dagbefolkning) per bransch i Östra Mellansveriges FA-regioner år 2011. Källa: (Analys för strukturfonderna Östra Mellansverige, Strukturfondsperioden 2014-2020, 2014)

I östra Mellansverige har olika branscher vuxit olika mycket vilket påverkar var sysselsättning i regionen ökat eller minskat. Samtliga näringsgrenar, förutom "Tillverkning och utvinning", har vuxit. Detta innebär att denna minskning inom "Tillverkning och utvinning" framför allt skett i de mer befolkningsglesa delarna av östra Mellansverige. I östra Mellansverige uppvisar i stort samtliga delar minskningar inom tillverkningsindustrin medan "Finans och försäkring; Fastigheter; Företagstjänster samt Information" vuxit i nästan alla delar.



Figur 58. Sysselsatt dagbefolkning i Östra Mellansverige efter näringsgren år 2000-2011. Källa: (Analys för strukturfonderna Östra Mellansverige, Strukturfondsperioden 2014-2020, 2014)

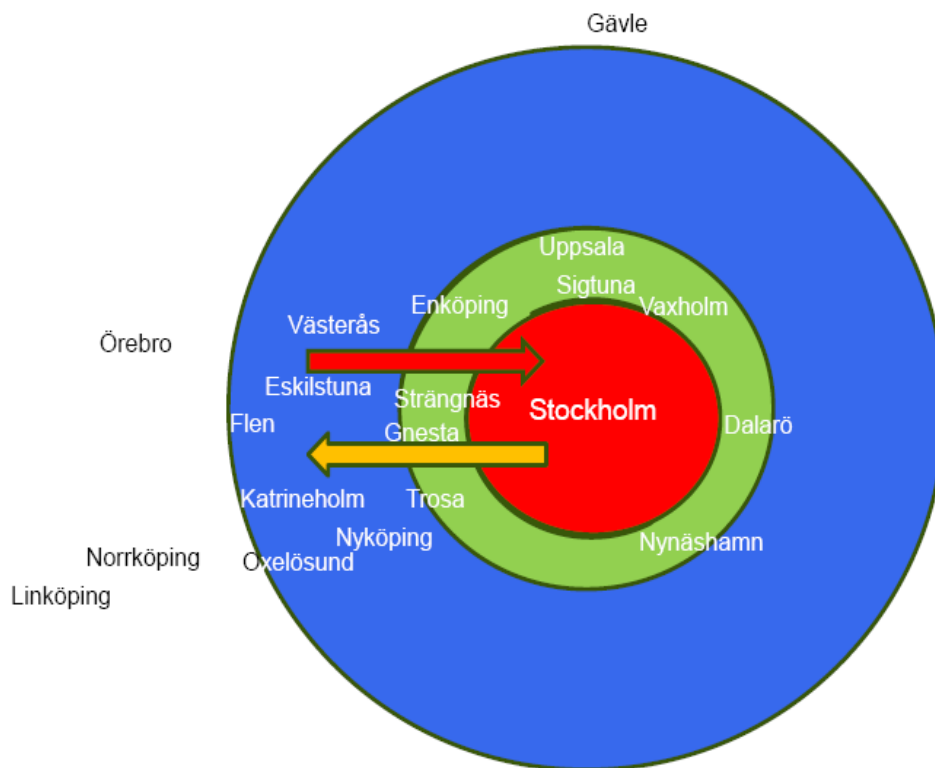
	Tillverkning och utvinning		Byggsamhet		Handel; Transport och magasinering		Finans och försäkring; Fastigheter; Företagstjänster; Information		Utbildning, forskning o utveckling		Hälsa- o sjukvård, vård och omsorg		Övriga branscher		Totalt	
	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal
FA Eskilstuna	-25%	-3 853	34%	1 249	13%	1 099	38%	2 415	1%	78	23%	2 467	14%	1 347	8%	4 803
FA Fagersta	3%	95	12%	70	-8%	-83	25%	132	-20%	-216	2%	33	3%	41	1%	72
FA Gävle	-16%	-2 745	25%	1 152	7%	638	10%	882	-4%	-300	20%	1 958	16%	1 827	5%	3 413
FA Hällefors	-19%	-182	24%	47	7%	24	-6%	-9	-12%	-37	-6%	-35	28%	118	-3%	-74
FA Karlskoga	-19%	-1 258	5%	55	-1%	-23	-6%	-166	-20%	-423	7%	227	19%	435	-6%	-1 154
FA Ludvika	6%	299	-9%	-143	-11%	-216	22%	296	-26%	-532	4%	122	0%	-11	-1%	-185
FA Nyköping	-4%	-206	37%	555	7%	339	33%	984	5%	151	17%	707	22%	982	14%	3 513
FA Stockholm	-14%	-15 298	44%	25 164	8%	16 799	18%	53 301	25%	25 825	32%	39 372	10%	20 596	15%	165 758
FA Tranås	-9%	-286	27%	122	14%	220	12%	102	-2%	-20	6%	69	1%	20	2%	227
FA Västerås	-13%	-2 939	22%	1 364	8%	1 299	20%	2 655	-1%	-75	31%	4 074	2%	336	7%	6 715
FA Örebro	-22%	-4 423	19%	1 245	14%	2 405	37%	3 903	7%	808	14%	2 429	22%	3 475	10%	9 841
FA Östergötland	-25%	-10 392	35%	3 408	6%	1 798	30%	7 400	9%	1 748	20%	5 438	16%	4 469	8%	13 849
Östra Mellansverige	-17%	-41 187	37%	34 287	8%	24 300	20%	71 895	16%	27 007	26%	56 860	12%	33 636	12%	206 798
Sverige	-18%	-135 455	37%	84 312	11%	75 238	25%	167 626	9%	36 972	19%	115 105	18%	119 703	11%	463 501

Figur 59. Förändring av sysselsatt dagbefolkning år 2000-2011 per näringsgren i Östra Mellansveriges FA-regioner. Källa: (Analys för strukturfonderna Östra Mellansverige, Strukturfondsperioden 2014-2020, 2014).

Den nuvarande utvecklingen av näringslivet i östra Mellansverige förväntas se likartad ut i framtiden. Tillverkningsindustrin förväntas minska samtidigt som tjänstenäringarna som främst verkar som underleverantörer till andra näringar förväntas växa mycket i Stockholm men ligga still i övriga ÖMS. Skillnaden i förändring av olika näringsgrenar mellan Stockholms län och övriga ÖMS beror främst på att vissa branscher är betydligt mer beroende av stort arbets- och avsättningsmarknader medan andra branscher är mer beroende av ett stort befolkningsunderlag.

Inom olika delar av regionen syns olika utvecklingstendenser. I de mer perifera och små arbetsmarknadsregioner dominerar i hög grad den sysselsättningsmässigt krympande industrin medan de starkt växande tjänstenäringarna i hög grad är koncentrerade till framför allt Stockholmsregionen men även till ett antal av de större lokala arbetsmarknaderna i östra Mellansverige.

När olika näringsverksamheter utvecklas olika och trycket på mark i centrala lägen kommer att öka förväntas denna utveckling med stor sannolikhet medföra en omlokalisering av näringsverksamheter i regionen. Verksamheter som kräver stora ytor för att fungera kommer med stor sannolikhet att trängas ut från regionens centrala delar, detta gäller så väl Stockholm som de övriga regionala kärnorna inom ÖMS. Denna utveckling kommer förmodligen att påverka behovet av olika typer transportinfrastrukturlösningar inom regionens olika delar. Exakt vad detta innebär ett svårt att i dagsläget bedöma men måste på något sätt beaktas i den kommande infrastrukturplaneringen.



Figur 60. Stockholmsregionens funktionella utvidgning idag och omvandling. Källa: Bo Wictorin

7 SAMMANFATTANDE DISKUSSION

I den sammanfattande diskussionen blir fokus att koppla samman teori, analys av mönster och utveckling och knyta det till transportsystemets funktion och roll för regional utveckling och tillväxt. I uppdraget har funnits en önskan om att visa utvecklingens konsekvenser för ett hållbart transportsystem. Men en diskussion om regional utveckling och transportsystemet blir i lika hög grad en fråga om den utveckling vi ser och hur den påverkar transportsystemet, som transportsystemets roll som ett planeringsverktyg för att nå en önskad utveckling. De politiska målen har som tidigare visats en inriktning på att stödja en flerkärnig utveckling.

Följande diskussion tar i lika hög grad upp infrastruktur och kollektivtrafik som ett regionalt utvecklingsverktyg som konsekvenserna av utvecklingen. En enskild analys med fokus på regional utveckling, funktionella samband och flerkärnighet kan inte visa de fullständiga konsekvenserna för transportsystemet. Det kan endast analyseras när andra aspekter såsom till exempel transportsystemets funktion och standard, tillgänglighetsanalyser, näringslivets transporter och lokaliseringar samt kollektivtrafik undersöks närmare i det bredare arbetet i EBS processen. En väsentlig fråga är hur investeringar i infrastruktur bör prioriteras med hänsyn till de krav som ställs från tänkbara framtida ortsstrukturer? Så långt går vi inte i slutsatser utan lämnar öppet för vidare diskussion. Men i diskussionen som följer lyfts centrala argument fram varför transportsystemet i ÖMS är en viktig faktor för regional utveckling och för att kunna främja funktionella samband och flerkärnighet i östra Mellansverige.

ÖMS har goda förutsättningar för tillväxt och utveckling

Trots tydliga inomregionala skillnader i ÖMS, finns en flerkärnig ortstruktur som gör en positiv utveckling möjlig också utanför Stockholmsregionens funktionella utvidgning. Uppsala, Västerås, Eskilstuna, Norrköping, Linköping och Örebro och deras omland spelar en viktig roll för en utvecklad flerkärnighet. Flerkärnighet är inte självklar idag då Stockholm dominerar den regionala utvecklingen. Stockholms storlek, som i sig har medfört en funktionell utvidgning har inneburit att fler delar av ÖMS fått bättre utvecklingsförutsättningar. Det speglas i att samtliga regionala kärnor har haft en positiv ekonomisk tillväxt. De regionala kärnorna ökar också sin andel av befolkningen. De mer perifera små orterna i ÖMS med begränsad tillgänglighet till regionala kärnor eller som inte ligger längs de stora järnvägsstråken mot Stockholm har inte en lika gynnsam utveckling. Det kommer inte att räcka att Stockholm lyfter de regionala kärnorna för att behålla flerkärnigheten. Delregionala samband och sambanden mellan kärnorna behöver också stärkas på sikt.

Tillgänglighet utvecklar ortstrukturen och skapar en starkare flerkärnighet

Analyserna av funktionella samband av pendling, flyttning och ortstruktur visar att ÖMS ortstruktur är mer funktionellt enkärnig än flerkärnig idag. Med det menas en struktur med starka funktionella samband mellan de regionala kärnorna och Stockholm. Det finns också inslag i ÖMS av flerkärnighet

med en stark interaktion mellan till exempel Linköping-Norrköping och växande funktionella samband till exempel Eskilstuna-Västerås. Men generellt är den inomregionala integrationen mellan kärnorna svag idag.

På nästa nivå i ortshierarkin visar analyserna av funktionella samband en starkare interaktion och integration mellan kommuner med regionala kärnor och dess närmaste omland med centralorter och övriga tätorter. Dessa samband går att se genom mönstren i kartorna för till exempel pendling efter utbildning och inkomst samt hur sysselsatt dagbefolkning är fördelad på olika ortstyper. De mindre orterna i kärnornas omland är viktiga byggstenar för utvecklingen. Många orter kommer troligtvis inte att kunna utvecklas positivt i framtiden utan ett bra samspel med omlandet.

Utvecklingen av pendling, befolkning och flyttning visar att östra Mellansveriges orter behöver komplettera varandra på ett sätt som skapar förutsättningar för att minska konkurrensen mellan sig. I framtiden kommer konkurrensen i den flerkärniga Ortsstrukturen och dess omland att handla mer om invånarna snarare än om arbetstillfällena då sysselsättningsmönstren visar på en koncentration till Stockholm och de regionala kärnorna. De långsiktiga ekonomiska och strukturella effekterna av en funktionell utvidgning av Stockholms bostads- och arbetsmarknad talar mycket för en starkare ekonomisk utveckling i de tätare befolkade delarna i ÖMS. Den här utvecklingen får till följd en ökad fokus på orters attraktivitet och tillgänglighet. Det finns en tydlig risk att de stora regionala skillnader i tillväxt - mellan olika delar av östra Mellansverige - som finns idag består, eller till och med förstärks om inte den flerkärniga Ortsstrukturen förstärks.

Transportsystemet och kollektivtrafiken behöver utvecklas om regionförstoringen ska fortgå

Både mönstren i ortssystemet och kartorna över pendling och flyttning förstärker tesen om vikten av ökade funktionella samband i ortshierarkin på olika nivåer. Den potential till snabb tillväxt som ligger i geografisk vidgning illustreras särskilt tydligt för Stockholms arbetsmarknad där huvuddelen av tillväxten skett genom att fler kommuner successivt förenats i den lokala arbetsmarknaden. Den ökade koncentrationen av arbetstillfällena till Stockholm och de övriga regionala kärnorna förstärker ytterligare synen på regionförstoringens betydelse.

För att ändra utvecklingsmönstren från regionförstoring och starkare funktionella samband, till uteslutande förtätning och flyttningar, med lägre rörlighet som följd i ÖMS, behövs mycket stora åtgärder i städer som troligen både är politiskt och ekonomiskt realistiska på kort sikt. Det skulle bland annat krävas mycket omfattande investeringar i bostäder samt kommunal och regional infrastruktur. Det finns inte heller några sanktionsmöjligheter eller tvingande omständigheter i dag för att förmå människor att flytta mer. En slutsats är därför att förtätning är ett långt ifrån tillräckligt medel för att snabbt expandera de lokala arbetsmarknaderna. Analysen av pendlingen tar också upp om att regionförstoringen mätt i förminskade antal LA-regioner har avstannat. Konsekvensen av flerkärnighetsdiskursen och för en fortsatt geografisk vidgning av arbetsmarknaderna i ÖMS blir att bygga ut transportsystemet och kollektivtrafiken.

Förbättrade transportvillkor och restider ger stor effekt i täta regioner

För att det ska finnas förutsättningar för att företag och hushåll i en region skall kunna dela en gemensam ekonomisk miljö, krävs att villkoren för gods- och persontransporter är gynnsamma. Det främjar också specialisering och komplementaritet. Betydelsen av villkoren är att det ska vara så låga penningkostnader och små tidsuppspoffringar för interaktion som möjligt. En förbättring av transportinfrastrukturen sänker kostnader och priser för användarna av transporttjänster.

Förbättrade transportvillkor har ofta större betydelse för regioner med stor täthet, stor marknadspotential och redan kapacitetsbelastade system än för regioner där transportkapaciteten har en lägre utnyttjandegrad. Vi vet samtidigt att när mindre regioner knyts ihop med större skapas betydande synergieffekter för tillgänglighet, arbetsmarknad och lokaliseringsval för företag. Större infrastrukturinvesteringar bör ge goda effekter på tillväxt och utveckling i ÖMS då storregionen står för en betydande andel av Sveriges BNP och de starkt växande tjänstenäringarna i hög grad är koncentrerade till Stockholmsregionen men även till ett antal av de större lokala arbetsmarknaderna i Östra Mellansverige.

Befolkningsutvecklingen i Stockholm får konsekvenser för transportsystemet i hela ÖMS

Starkast befolkningsutveckling förväntas i Stockholms län. Trenden för de mindre kommunerna i regionen, är att befolkningen minskar eller är oförändrad, med undantag för de med korta pendlingstider till regioncentra och Stockholmsområdet. I de fall invånarantalet hålls konstant beror detta till stor del på utrikes invandring såväl som en ökad utpendling till större orter. Med en förväntad befolkningsökning på uppemot en miljon människor i ÖMS till 2050 blir en slutsats att störst belastning på transportsystemet förväntas i Stockholm. Risken är uppenbar för växande trängseffekter, störningskänslighet och kapacitetsbrister i framtiden. De negativa konsekvenserna för transportsystemet i Stockholmsregionen kan också ge ringar på vattnet till andra län och påverka de funktionella sambanden negativt. Detta gäller både för gods- och persontransporter. I den här utvecklingen har flerkärnigheten en outnyttjad potential.

Stockholm som motor för ÖMS utveckling och tillväxt

I ett större globalt perspektiv utsätts Sverige för ett ständigt konkurrenstryck. Den globaliserade ekonomin skapar en internationell arbetsdelning som innebär att ett land som Sverige får allt svårare att behålla olika typer av produktion inom landet. Konkurrensen gör det nödvändigt att steg för steg ställa om ekonomin till kunskapsintensiv tjänsteproduktion. I omvandlingsprocessen spelar Stockholm som en storstadsregion en avgörande roll.

Den nya ekonomiska geografin visar att stora regioner har en rad egenskaper som gör dem extra viktiga i en föränderlig och kunskapsbaserad ekonomi. De svenska storstadsregionerna är små i ett internationellt perspektiv. Därför är det viktigt för ÖMS som en helhet med en utspridd, befolkningsstruktur i jämförelse med andra länder, att understödja Stockholms konkurrenskraft. Detta

kan ske genom att öka de funktionella sambanden genom flyttning, pendling och arbetsmarknad. Genom en flerkärnig utveckling finns goda möjligheter till en fortsatt regionförstoring.

En sådan utveckling måste dock understödjas av en omfattande utbyggnad av transportsystemet särskilt i Stockholm och mellan andra regionala kärnor. Att transportsystemet är av stor betydelse för ekonomisk tillväxt visas entydigt. Sveriges särskilda geografiska förutsättningar tillsammans med stödet från teorierna inom den nya ekonomiska geografin leder oss till slutsatsen att investeringar i transportsystemet är ett av de mest centrala tillväxtpolitiska verktygen för ett växande Östra Mellansverige. En fortsatt kraftig utveckling av transportsystemet är nödvändig i ÖMS om arbets- och godstransporter skall kunna göras på ett mer långsiktigt hållbart sätt i framtiden.

8 REFERENSER

- Amcoff, J. (2003). *Regional befolkningsomfördelning bland unga och gamla*. Institutet för Framtidsstudier.
- Analys för strukturfonderna Östra Mellansverige, Strukturfondsperioden 2014-2020*. (2014) Regionförbundet Sörmland, Regionförbundet Örebro, Regionförbundet Uppsala, Länsstyrelsen Västmanland, Regionförbundet Östsam.
- En Bättre Sits. (2012). *Övergripande mål för transportsystemet. Ett gemensamt måldokument för sju län i östra Mellansverige: Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland*. Stockholm: Mälardalsrådet. Hämtat från www.enbattresits.se
- En Bättre Sits. (2014). *En bättre Sits*. Hämtat från SAMMANSTÄLLNING AV TEMAARBETE SEP 2013-FEB 2014: NULÄGE OCH UTMANINGAR FÖR ÖSTRA MELLANSVERIGE: www.enbattresits.se
- Grove, A. (2012). EMERGING POLYCENTRIC CITY-REGIONS IN GERMANY. REGIONALISATION OF ECONOMIC ACTIVITIES IN METROPOLITAN REGIONS. *ERDKUNDE Vol. 66 No. 4*, 295-311.
- Hedin, S. o. (2013). *En ny Ekonomisk geografi*. Stockholm: TMR, Stockholms läns landsting.
- Larsson Johan P, P. L. (2013). *Östergötlands centralortssystem: en analys av platser. Tillgänglighetens betydelse för platsers utveckling*. Linköping: Östsam.
- Lorentzon, S. (2012). *ORTSSTRUKTURER I SVERIGE, Mono- och polycentriska strukturer i LA-regioner*. Göteborg: Göteborgs Universitet, handelshögskolan.
- M.J. Burger, E. M. (2014). Regional Spatial Structure and Retail Amenities in the Netherlands. *Regional Studies. Volume 48, Issue 12, December 2014*, 1972-1992.
- Meijers, M. B. (2012). Form Follows Function? Linking Morphological and Functional Polycentricity. *Urban Studies*, 49 (5) , 1127-1149.
- Niels Boje Grotha*, S. S.-J. (2011). Polycentricity: An Issue in Local Development Strategies? Findings from the Baltic Sea Region. *European Planning Studies Volume 19, Issue 5, 2011*, 727-751.
- Region Skåne, Avdelningen för regional utveckling. (2011). *Flerkärnighet i Skåne*. Malmö: Region Skåne.
- Tillväxtanalys. (2013). *Regional tillväxt 2013 – en rapport om regional tillväxt och utveckling*. Östersund: Tillväxtanalys.
- TMR, Stockholms Läns Landsting. (2010). *RUFS 2010 - Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen*. Stockholm: TMR, Stockholms Läns Landsting.
- Trafikanalys. (2011). *Arbetspendling i storstadsregioner – en nulägesanalys. Rapport 2011:3*. Trafikanalys.
- WSP. (2013). *Befolkning, sysselsättning och inkomster i Östra Mellansverige – reviderade framskrivningar till år 2050*. Stockholm: TMR Stockholms läns landsting.

ÅF. (2007). *Regional funktionsanalys, slutrapport*. Stockholm: Mälardalsrådet.

ÅF. (2014). *Arbetspendling i Stockholm-Mälardalen 2012*. Stockholm: Mälardalsrådet.

9 BILAGOR

Bilaga 1. SCB definition av tätorter

SCB:s tätortsavgränsning beräknas som alla hussamlingar med minst 200 invånare med som mest 200 meter mellan husen. Avståndet kan tillåtas överstiga 200 meter när det gäller hussamlingar inom en större Orts influensområde. Maximigränsen mellan husen kan också sättas lägre än 200 meter i de fall då det i små tätorter saknas en tydlig tätortskärna (centrum, city) och i de fall då gränsen mellan tätort och landsbygd är diffus, med andra ord då bebyggelsen i tätorten icke framstår som avsevärt tätare än inom övriga närliggande bebyggda områden. Vid avgränsningen av tätbebyggda områden medräknas också obebodda hus, samt hus som uteslutande används som arbetsplats. Som hus tillhörande tätortsbebyggelse betraktas dock ej jordbrukets ekonomibyggnader, såvida dessa är fritt liggande i förhållande till huvudegendomen. Även om avståndet mellan husen överstiger 200 meter, betraktas det inte som avbrott i bebyggelsen, när området mellan husen utnyttjas till allmännyttiga ändamål såsom vägar, parkeringsplatser, parker, idrottsplatser och kyrkogårdar. Detsamma gäller sådana obebyggda områden som lagerplatser, järnvägslinjer och kajer. Uppdelningen i tätbebyggda och glesbebyggda områden är oberoende av den administrativa indelningen. Hussamlingar som utgör en direkt fortsättning av ett tätbebyggt område i en grannkommun, inkluderas därför i tätorten (SCB, 2005). (se SCB 2007, 2010).