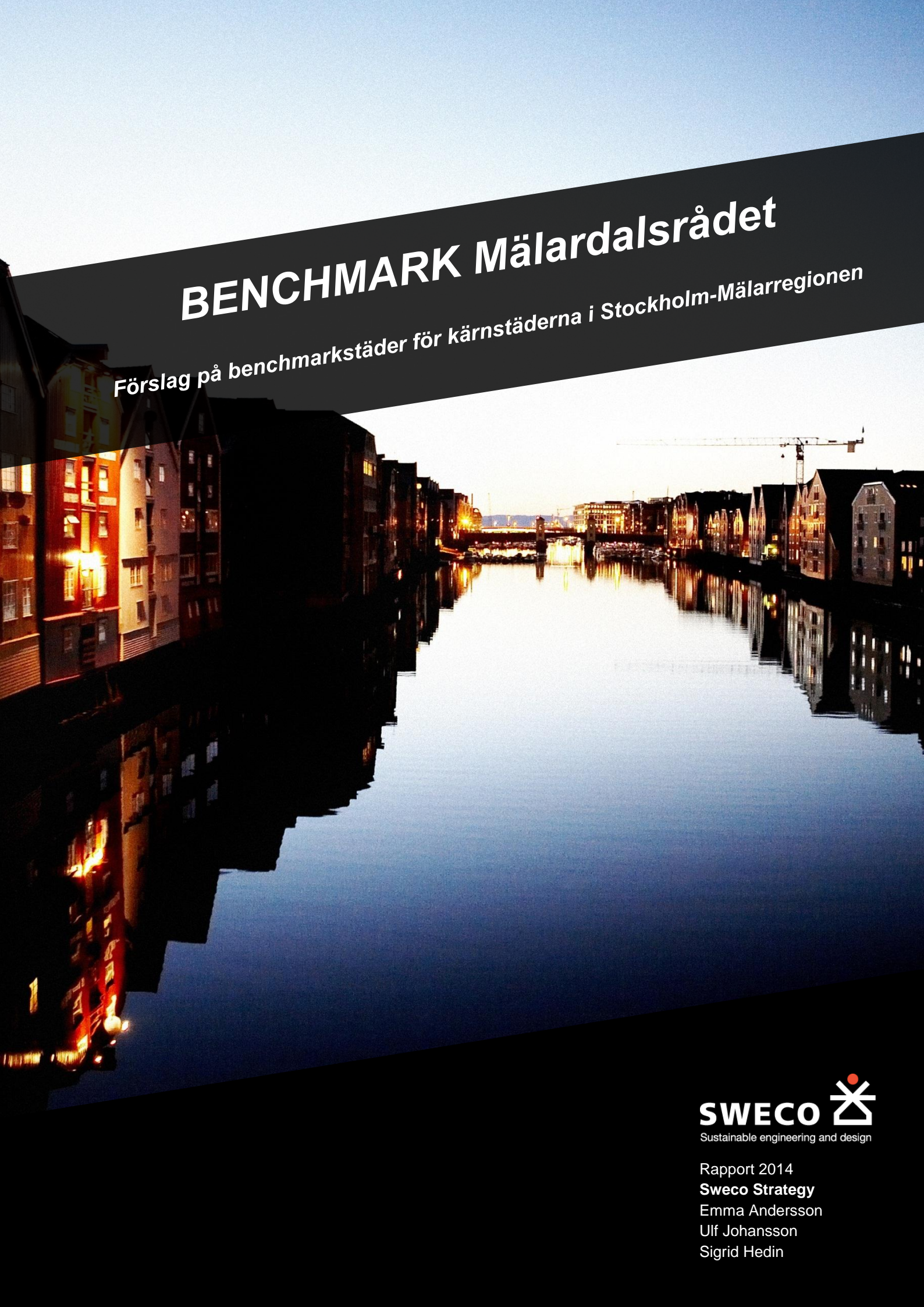


BENCHMARK Mälardalsrådet

Förslag på benchmarkstäder för kärnstäderna i Stockholm-Mälardalsregionen



SWECO 
Sustainable engineering and design

Rapport 2014
Sweco Strategy
Emma Andersson
Ulf Johansson
Sigrid Hedin

INNEHÅLL

FÖRORD	2
INLEDNING	3
Bakgrund	3
Uppdraget	3
Specifika utmaningar och möjligheter för Stockholm-Mälardalen	4
GENOMFÖRANDE	6
Urvalsprocess	6
STADSPROFILER – DE TRE STÄDERNA	10
Drammen – Från industristad till funktionell kärnstad	11
Utrecht – Kreativitet och regional konkurrenskraft	22
Darmstadt – ”The city of science”	33
Sammanfattning – De tre städernas relevans för kärnstäderna i Stockholm-Mälardalen	45
BRUTTOLISTAN – DE SJU STÄDERNA	47
Utrecht	47
Sheffield	49
Darmstadt	51
Lodz	52
Augsburg	54
Roskilde	55
Drammen	56



FÖRORD

Under våren 2014 fick konsultföretaget Sweco Strategy i uppdrag av Mälardalsrådet att ta fram en rapport om benchmarkarbete i Stockholm-Mälardalenregionen. Uppdraget avsåg att identifiera ett urval av europeiska kärnstäder som ur ett jämförandeperspektiv är av intresse för kärnstäderna i Stockholm-Mälardalenregionen.

Utvärderingen har huvudsakligen genomförts av konsulterna Emma Andersson, Ulf Johansson och Sigrid Hedin. Sweco vill tacka Kai Böhme (Sweco/Spatial Foresight) och Mats Johansson (KTH) för värdefulla synpunkter under uppdragets gång. Sweco vill även tacka representanterna i de utvalda kärnstäderna som bidragit med information och kommentarer kring städernas utvecklingsarbete.

Stockholm i maj 2014

Emma Andersson

Ulf Johansson

Sigrid Hedin

INLEDNING

Bakgrund

Att bredda kunskapen om Stockholm-Mälardalsregionens position gentemot omvärlden är en viktig del av Mälardalsrådets verksamhet, där jämförelser med andra regioner är ett viktigt inslag. När den globala konkurrensen hårdnar är det helt avgörande för Stockholm-Mälardalsregionen att hela tiden ha en internationell utblick och hålla sig ajour med hur andra regioner agerar. Att ha ett internationellt och strategiskt perspektiv på utvecklingen i den egna regionen är inte bara intressant, det är också en viktig grund för utarbetandet av regionala utvecklingsstrategier och prioritering av insatser. I arbetet med olika jämförelser är benchmarkingarbete en väl beprövad metod för att jämföra och lära av andra internationellt konkurrenskraftiga storstadsregioner i världen. Sådant arbete bidrar också erfarenhetsmässigt till att stärka relationer och utbyte mellan ledande företrädare från näringsliv, politik och akademi på hemmaplan – en väl så viktig komponent i ett framgångsrikt, regionalt utvecklingsarbete.

Mälardalsrådet har genomfört ett antal benchmarkresor under de senaste åren, där fokus hittills har legat på storstäder. Ledande företrädare för politik, akademi och näringsliv från Stockholm-Mälardalsregionen har deltagit. Mälardalsrådet planerar framöver att anordna benchmarkresor även till något mindre städer belägna i en storstadsregion – så kallade kärnstäder. Gemensamt för kärnstäderna är att de tillhör en storstadsregion och spelar kompletterande roller i förhållande till storstaden. Syftet med studien är framförallt att finna exempel på städer som utgör goda exempel, och kan bidra med inspiration och kunskap kring utvecklingen av kärnstäderna i Stockholm-Mälardalsregionen. Målgruppen för benchmarkarbetet är representanter för politik, akademi och näringsliv i Stockholm-Mälardalsregionens regionala kärnstäder med omland: Eskilstuna, Nyköping, Södertälje, Uppsala, Västerås och Örebro.

Uppdraget

Uppdraget innebär att genomföra en utredning med två huvudmoment:

- Ta fram en urvalslista på 5 – 6 städer utanför Sverige som utifrån olika kriterier är lämpliga jämförelseobjekt.
- I samråd med uppdragsgivaren göra ett urval av 3 städer och ta fram korta, beskrivningar (profiler) av dem.

Förslaget ska presenteras för Mälardalsrådets styrelse och kunna utgöra underlag för styrelsens beslut.

Specifika utmaningar och möjligheter för Stockholm-Mälardalenregionen

Ett syfte med benchmarkingstäder är att de ska bidra till lärande och generera nya perspektiv på samhällsutveckling. Benchmarkingstäderna bör därför i så hög grad som möjligt vara relevanta för de specifika utmaningar som Stockholm-Mälardalenregionen står inför, exempelvis i termer av flerkärnighet, kunskap och innovation, bostadspolitik, kollektivtrafik, och regional styrning.

Enligt den gemensamma målbilden för Stockholm-Mälardalenregionen är en av regionens övergripande mål att integreras och växa samman – både fysiskt och mentalt. En av de prioriterade strategierna är bland annat att skapa bättre förutsättningar för flerkärnighet och samspel mellan regionens städer. Flerkärnighet ska bland annat främjas genom bebyggelseutveckling, infrastruktur och transportsystem inom regionen. En annan prioriterad fråga som formuleras i den gemensamma målbilden är att skapa goda boendemiljöer genom ökad samordning mellan landsbygds-, stads-, och regional utveckling.



Figur 1: Arbetspendling 2012 i stockholm-mälardalenregionen, källa: mälardalsrådet/åf

utbildningen i regionen och hitta former för samverkan mellan olika högskolor. Täta och kunskapsintensiva miljöer ska även uppmuntra till forskning och innovation. Sverige och Stockholm-Mälardalenregionen tappar forskningsandelar i takt med att den

flerkärnighet och samspel mellan regionens städer. Flerkärnighet ska bland annat främjas genom bebyggelseutveckling, infrastruktur och transportsystem inom regionen. En annan prioriterad fråga som formuleras i den gemensamma målbilden är att skapa goda boendemiljöer genom ökad samordning mellan landsbygds-, stads-, och regional utveckling.

Ytterligare en aktuell utmaning för Stockholm-Mälardalenregionen är att utveckla regionen som en attraktiv region inom kunskap, forskning och innovation är Arbetsmarknaden förändras och efterfrågan på personer med minst treårig eftergymnasial utbildning ökar. På vissa håll i regionen är dock övergångsfrekvensen till högskolan betydligt lägre än riksgenomsnittet.

En av de prioriterade strategierna är därför att bygga ut den högre

internationella konkurrensen om kapital och investeringar blir allt större.¹ För att öka regionens innovationskraft pågår idag ett arbete kring regionala innovationsstrategier. Behovet att utveckla en sammanhållen regional styrning är bland annat identifierat av OECD (2006)² som en av Stockholmregionens största utmaningar för ökad tillväxt och utveckling.

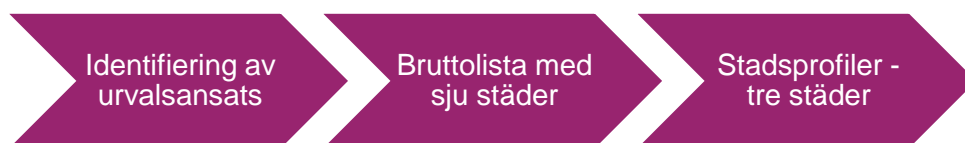
¹ Gemensam målbild för Stockholm-Mälardalenregionen - en syntes av de regionala utvecklingsprogrammen (2009)

² OECD (2006) Territorial reviews, Stockholm, Sweden

GENOMFÖRANDE

Urvalsprocess

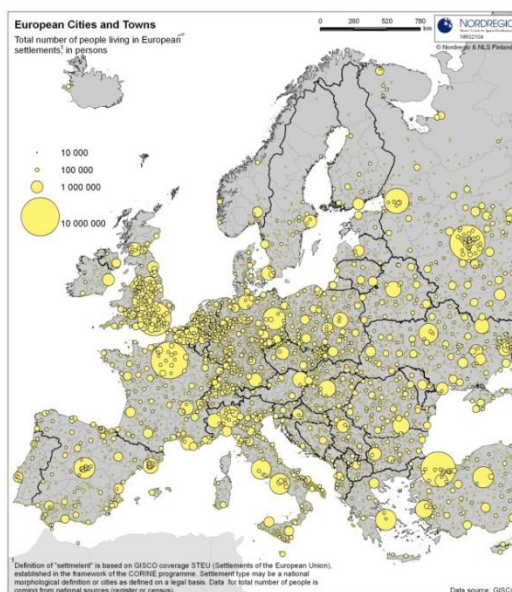
I syfte att identifiera lämpliga städer för benchmarking har Sweco valt att utgå från tre analysmoment som sammanfattas nedan.



Identifiering av urvalsansats

Det första delmomentet innebar dokumentstudier samt inläsning på möjliga ansatser för att välja ut benchmarkingstäder. För att identifiera en lämplig urvalsansats har det inledande momentet i uppdraget främst varit att göra en övergripande faktainsamling för att få kunskap om möjliga ansatser och kriterier att beakta i urvalet. Materialinsamlingen har bestått av rapporter, litteratur och policy-dokument.

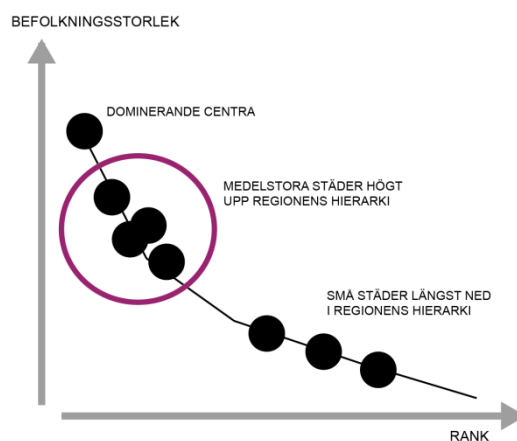
För att öka jämförbarheten med Sverige har urvalet av städer begränsats till att inkludera städer som går under EU:s gemensamma territoriella politik (sammanhållningspolitiken). Urvalet har följaktligen geografiskt avgränsats till europeiska städer.



Figur2: Europeiska städer i förhållande till folkmängd, källa: Nordregio 2014

Utifrån europeiska mått är dock de svenska storstäderna befolkningsmässigt relativt små. En utmaning med urvalet är därför att hitta städer som har relativt liknande befolkningsstorlek som städerna i Stockholm-Mälarenregionen. I jämförelse med Sverige har många av de europeiska städerna en högre befolkningstäthet. Även avstånden mellan städerna är kortare i många av de centraleuropeiska städerna.

Ett sätt att komma runt denna begränsning är att titta på den relativa befolkningsstorleken istället för befolkningsstorleken i absoluta tal, och på så sätt identifiera medelstora städer som ligger i närheten till en storstad. Att studera den relativa fördelningen av städer i en region är en vanlig ansats för att analysera regionens karaktär och funktionalitet. Den teoretiska modell som kan användas i detta syfte brukar benämnas "ranksize rule" och bygger på att det finns en regelmässig fördelning mellan tätorternas storlek och dess plats i tätortshierarkin. Enligt ranksize rule kommer tätorternas storlek halveras nedåt i hierarkin.³ Detta innebär att den näst största tätorten i en region ska vara hälften så stor som den största tätorten. Den tredje största tätorten i en region ska vara en tredjedel så stor som den största tätorten, osv.



I verkligheten finns det dock många regioner som avviker från fördelningen enligt rank-size rule. Inte sällan brukar det finnas variationer långt upp i hierarkin, där det ofta finns stora skillnader i tätorternas storlek. Samtidigt tenderar de mindre tätorterna i en region att storleksmässigt likna varandra, vilket innebär att linjen ofta "planar ut" ju längre ner i hierarkin man kommer. Denna fördelning illustreras i figuren ovan och är också exempel på hur strukturen i Stockholm-Mälarenregionen ser ut idag. I urvalet av städer för Stockholm-Mälarenregionen handlar det således om att identifiera städer som ligger högt upp i regionens ortshierarki (markerad med lila cirkel i figuren) och hur de storleksmässigt förhåller sig till den dominerande staden i regionen.

³ Adolphson, Johansson and Van Well. (2006). Polycentrism, monocentrism och regionförstoring. Alternativa och/eller komplementära utvecklingsförlöpp. KTH, Stockholm

Bruttolista – sju städer

Det andra momentet var att ta fram en lista med förslag på sju benchmarkingstäder som kortfattat har beskrivits utifrån identifierade faktorer och aspekter. Urvalet av städer baseras främst på dokumentstudier och konsultation från sakkunniga på Sweco Strategy, Spatial Foresight och KTH. Varje stad har kortfattats beskrivits utifrån ett antal identifierade faktorer och aspekter. För att underlätta jämförbarheten mellan städerna har varje stad beskrivits utifrån en matris innehållande de olika kriterierna och aspekterna. Centrala källor för beskrivning av städerna har varit ESPON, Eurostat och städernas/regionernas egna hemsidor och policy-dokument.

Stadsprofiler– tre städer

Utifrån det första urvalet har slutligen tre städer valts ut i samråd med Mälardalsrådet. I ett benchmarkingsyfte har dessa tre städer bedömts som mest intressanta för städerna i Stockholm-Mälardalenregionen. De tre städerna har sedan beskrivits utifrån ett antal teman som har bedömts relevanta för kärnstäderna i Stockholm-Mälardalenregionen:

Teman	Vägledande frågor
Befolkningsstruktur och trender	Vilken folkmängd har staden? Hur har den demografiska utvecklingen sett ut de senaste åren?
Roll i regionen	Vad finns för relation mellan kärnstad och storstad - finns det en stark beroenderelation eller är staden "självständig"? Hur ser arbetsmarknaden ut i regionen? Har städerna olika specialisering gällande arbete och ekonomi? Har staden universitet, samt hur stor andel är utbildade?
Pendling	Hur interagerar staden med andra städer när det kommer till pendling? Hur stor andel pendlar in till staden respektive pendlar ut från staden?
Styrning	Har städerna komparativa fördelar i förhållande till varandra? Hur diversifierar sig städerna?
Goda exempel	Vilka goda exempel i staden kan lyftas fram?

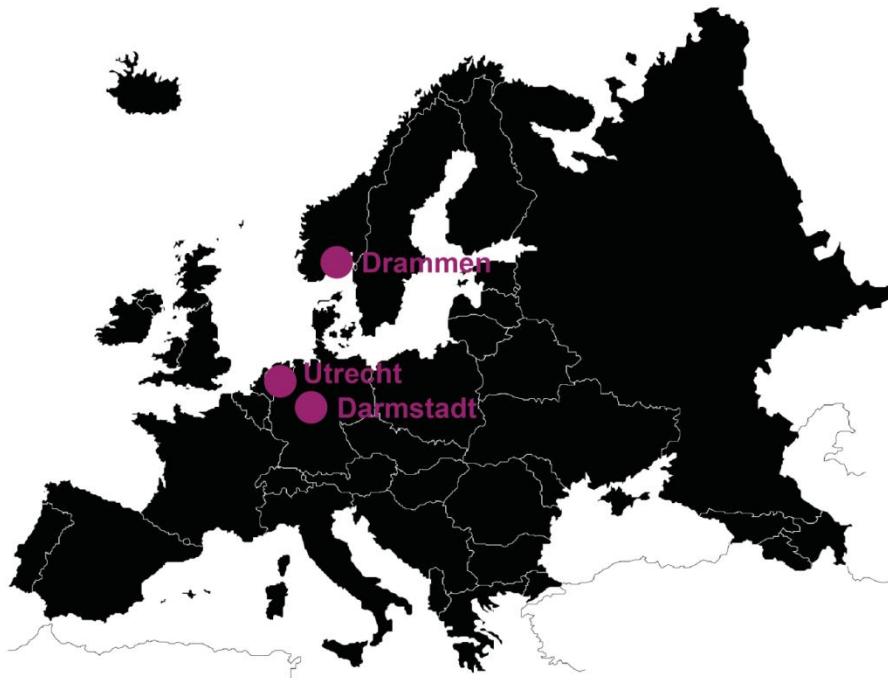
Stadsprofilerna har tagits fram genom dokumentstudier och intervjuer med relevanta representanter från respektive stad⁴. Syftet med intervjuerna har varit att lyfta fram kvalitativa aspekter kring städerna och dess utveckling. Exempel på frågor som varit centrala i moment är:

- Arbetar staden med att profilera sig gentemot storstadsregionen, och hur har man i så fall gjort detta?
- Vad kan Mälardalenregionen lära av staden? Finns det goda exempel att lyfta fram?
- Hur samspelar staden med storstadsregionen?
- Vad drar staden nytta av/bidrar med genom sin närhet till storstadsregionen?

⁴ De representanter som bidragit med kommentarer är: Jomar Lygre Langeland (tidigare planchef i Drammen kommun), Kai Hartmann (Darmstadt kommun), Marco Bontje (University of Amsterdam) och Koen Elzerman (stadsplanerare, Nederländerna).

STADSPROFILER – DE TRE STÄDERNA

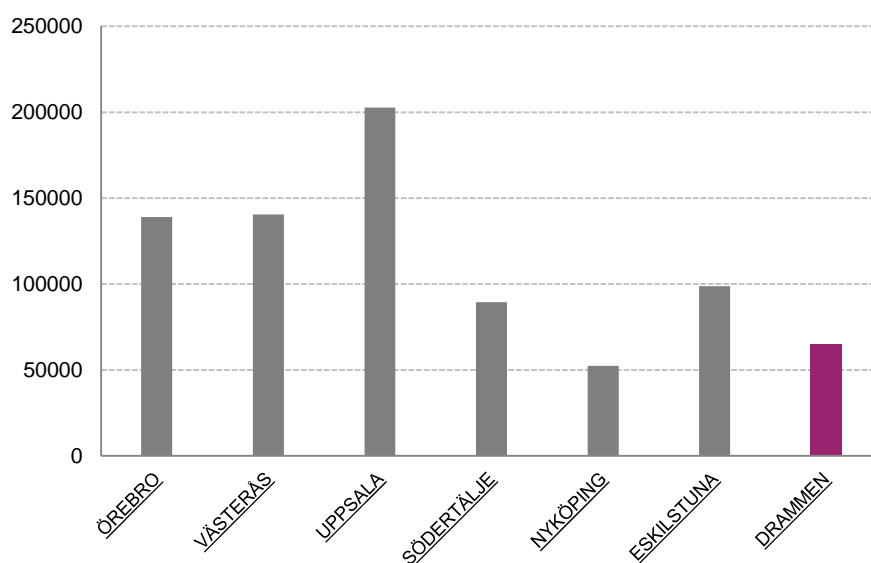
I följande kapitel presenteras de tre städerna som Sweco har valt ut i samråd med Mälardalsrådet: Drammen, Utrecht och Darmstadt



Drammen – Från industristad till funktionell kärnstad

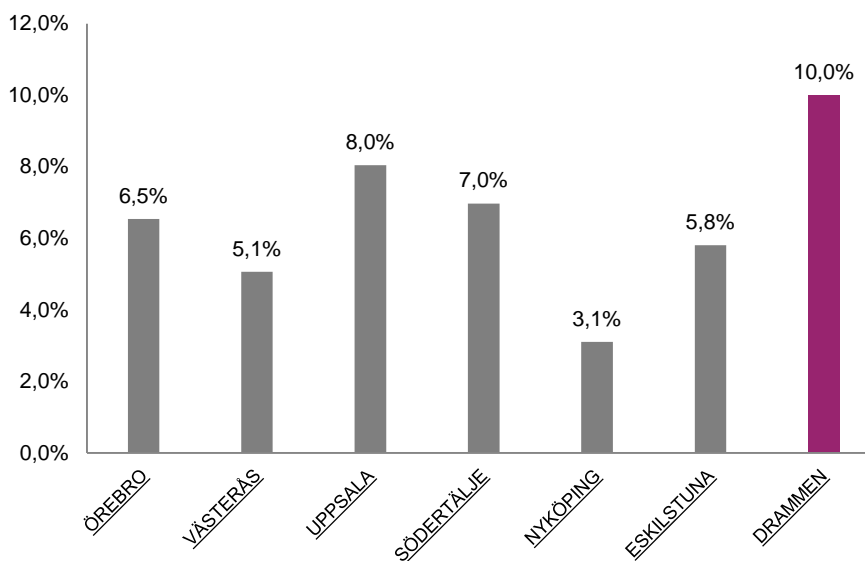
Befolkningsstruktur och trender

Drammen har en folkmängd på 64 597 invånare (2012) och är en av de större städerna i Osloregionen. I jämförelse med städerna i Stockholm-Mälarenregionen är Drammen mindre än de befolkningsmässigt stora städerna Uppsala, Västerås och Örebro. När det kommer till folkmängd är det framförallt Nyköping som ligger på relativt lika nivå som Drammen.



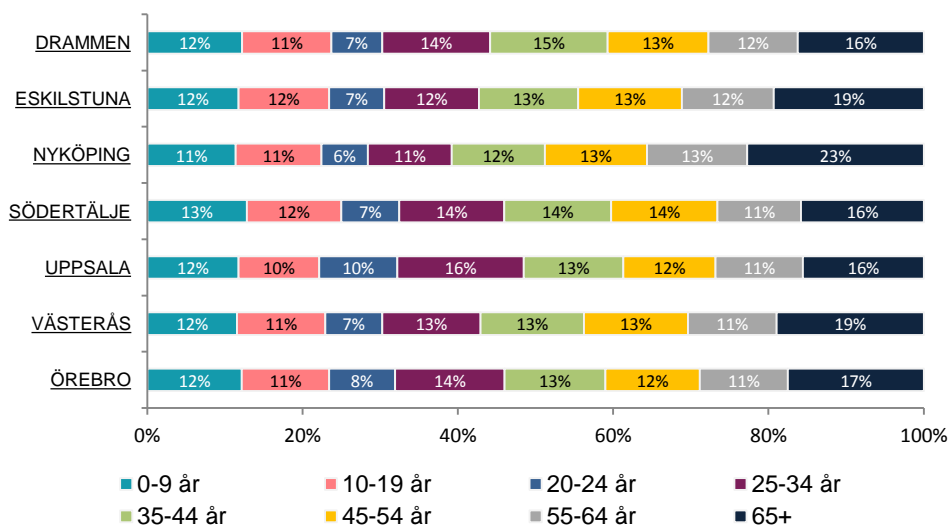
Figur 3: Folkmängd 2012, källa: SCB och SSB

Kännetecknande för Drammen är att staden har haft en mycket stark tillväxt de senaste åren. Detta mönster framträder tydligt i statistiken för stadens befolkningsförändring. Mellan åren 2007-2012 hade Drammen en befolkningstillväxt på 10 %, vilket är en större befolkningsökning än vad samtliga städer i Stockholm-Mälarenregionen har haft mellan samma årsintervall. Den starka befolkningstillväxten i Drammen bedöms vara en konsekvens av ett flertal faktorer. Framförallt har Drammen kommit att utgöra en kompletterande funktion till Oslos bostadsmarknad. Även om bostadspriserna i Drammen har ökat de senaste åren i Drammen, är priserna fortfarande på en mycket lägre nivå än bostadspriserna i Oslo.



Figur 4: Befolkningsförändring mellan 2007 – 2012, källa: SCB och SSB

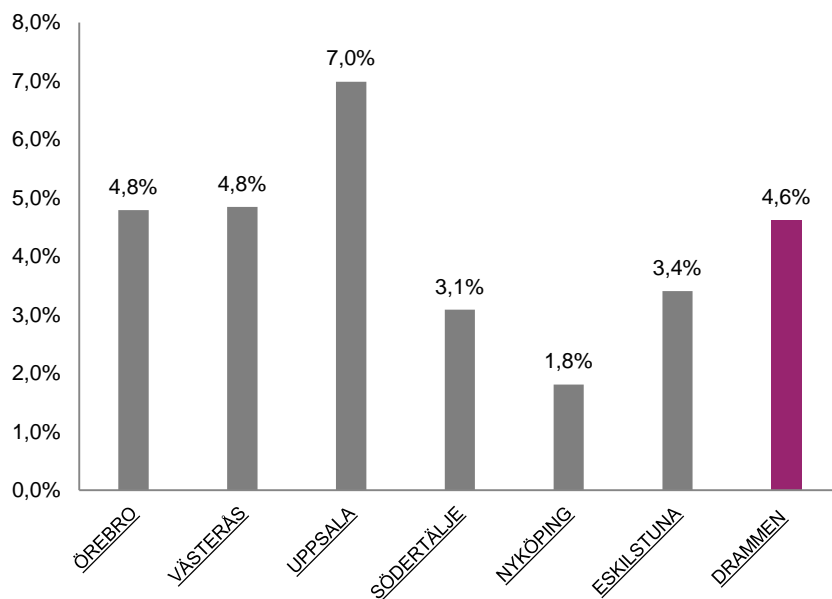
Befolkningsstrukturen i Drammen är överlag relativt lik strukturen i Stockholm-Mälardalenregionens kärnstäder. Befolkningsmässigt liknar Drammen framförallt städerna Örebro och Södertälje. Avseende de yngre åldersgrupperna är mönstret återkommande för samtliga kärnstäder. Åldergrupperna 0-9 år utgör ca 12 -13% och åldergruppen 10-19 år utgör ca 10-12% av totalbefolkningen. I jämförelse med kärnstäderna i Stockholm-Mälardalenregionen har Drammen en något större andel personer i åldergruppen 35-44 år. Enligt kommunplanen för Drammen har utvecklingen sedan 2009 varit att andelen vuxna med äldre barn (dvs. 35-54 år) är den åldergrupp som har ökat mest i kommunen.



Figur 5: Befolkningsstruktur 2012, källa: SCB och SSB

Drammens roll i regionen – ”avlastar” Oslo

I förhållande till folkmängd utgör Drammen idag ca 4,6 % av den sammantagna folkmängden i Osloregionen. I detta avseende har Drammen vissa likheter med många av kärnstäderna i Stockholm-Mälarenregionen. Störst jämförbarhet finns med städerna Örebro och Västerås som utgör ungefär lika stor andel av Stockholm-Mälarenregionen.



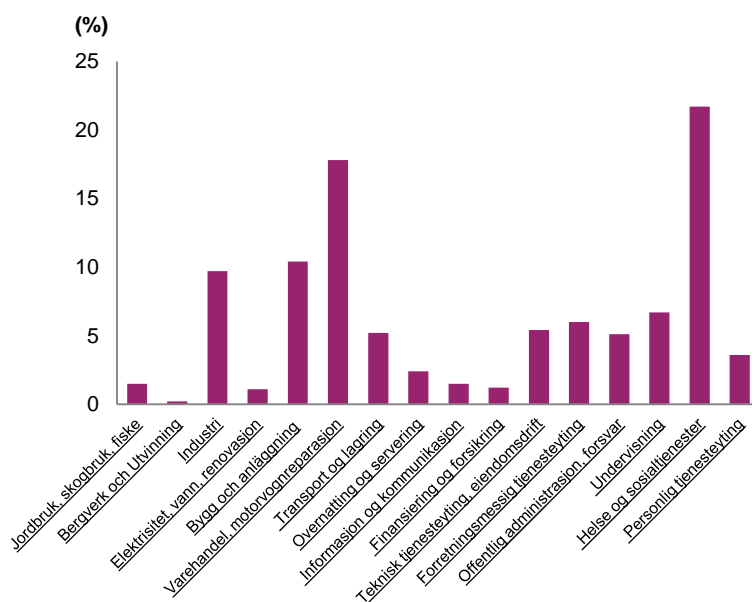
Figur 6: Drammens andel av Stor-Oslo regionen, i jämförelse med kärnstädernas andel av Stockholm-Mälarenregionen. Andelen baseras på folkmängd i respektive kärnstad dividerat med total folkmängd i respektive region

Enligt den representant i Drammen som Sweco talat med bidrar staden i många avseenden med att ”avlasta” Oslo. Detta gäller framförallt när det kommer till bostadsfrågan. Tillgången till bostäder är en stor konkurrensfördel för kommuner i utkanten av Osloregionen. Enligt Drammens senaste kommunplan är möjligheten till bostad även det som främst bidrar till att många väljer att flytta till Drammen (snarare än möjligheten till exempelvis jobb)⁵. Trots att priserna i Drammen är lägre än Oslo finns det fortfarande utmaningar kopplade till bostadsmarknaden. Framförallt är det många grupper som idag inte har råd att köpa en bostad, och är därför hänvisade till hyresmarknaden. Dessa grupper är framförallt ungdomar som vill köpa sin första bostad.

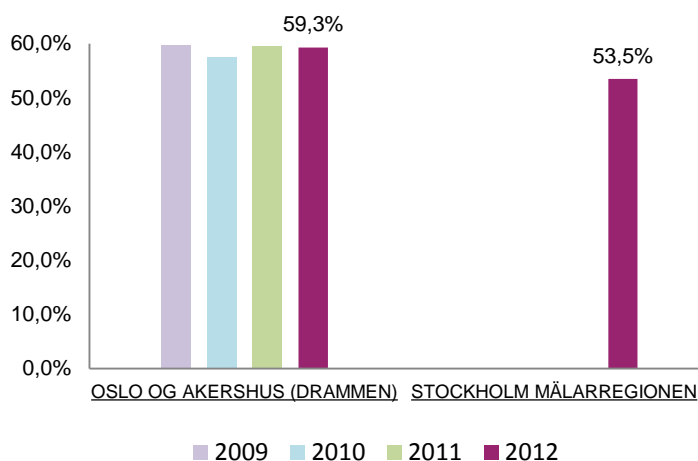
Avseende Drammens roll i regionen har staden ett näringsliv präglad av serviceekonomi. Traditionellt har staden varit en hamnstad med fokus på träindustri, men idag har många av dessa tjänster ersatts av tjänster inom kunskaps- och

⁵ Kommuneplan for Drammen 2007 - 2018 – Analysedel

servicesektorn. Även om den traditionella produktionsindustrin har sjunkit de senaste åren är det fortfarande ca 10 % av befolkningen i Drammen som arbetar inom industrin. Stört andel sysselsatta finns inom hälso- socialtjänster, samt inom varuhandel.



Figur 7: Andel sysselsatta per näringsgren 2012, källa: SSB



Figur 8: Andel högskoleutbildade 2009-2012, Källa: Eurostat⁶

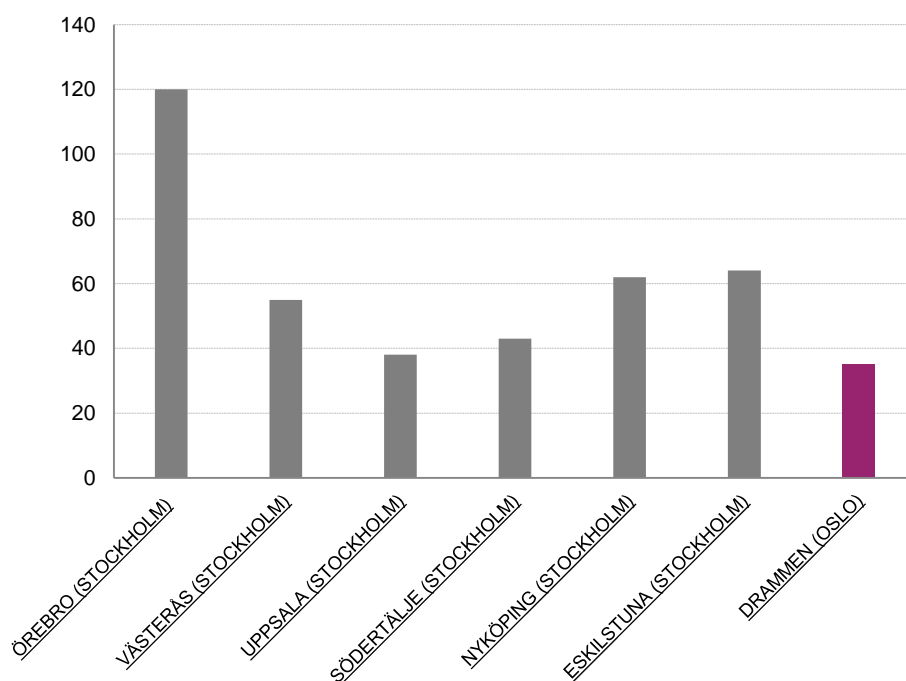
Genom Buskerud University collage (*högskolan i Buskerud*) har Drammen tillgång till ett flertal högskoleutbildningar. Universitetsområdet ligger relativt centralt i

⁶ Definition enligt : The share of the population aged 30-34 years who have successfully completed university or university-like (tertiary-level) education

Drammen och ca 1000 studenter studerar vid campus i Drammen varje år. Utbildningsnivån i regionen är också relativt hög. I regionen Oslo-Åkerhus är andelen högskoleutbildade 59,3 %, vilket är en högre andel i jämförelse med högskoleutbildade i Stockholm-Mälarenregionen.

Pendling i Drammen – många likheter med Stockholm-Mälarenregionen

Osloregionen med sitt stora pendlingsomland skiljer sig från andra regioner i Norge men har mycket gemensamt med Stockholm-Mälarenregionen när det kommer till pendlingsmönster. Båda regionerna har exempelvis en relativt hög befolkningstäthet, inslag av polycentriska ortstrukturer, samt en stor andel långdistanspendlare. Andelen personer som pendlar inom Osloregionen har fortsatt att öka stadigt de senaste åren och mycket talar för att de som dagligen pendlar anser att det är en permanent lösning. I det här fallet handlar det om att många bosatta i Osloregionen flyttar till den ort de önskar bo på, snarare än till den ort där de har sin arbetsplats.⁷



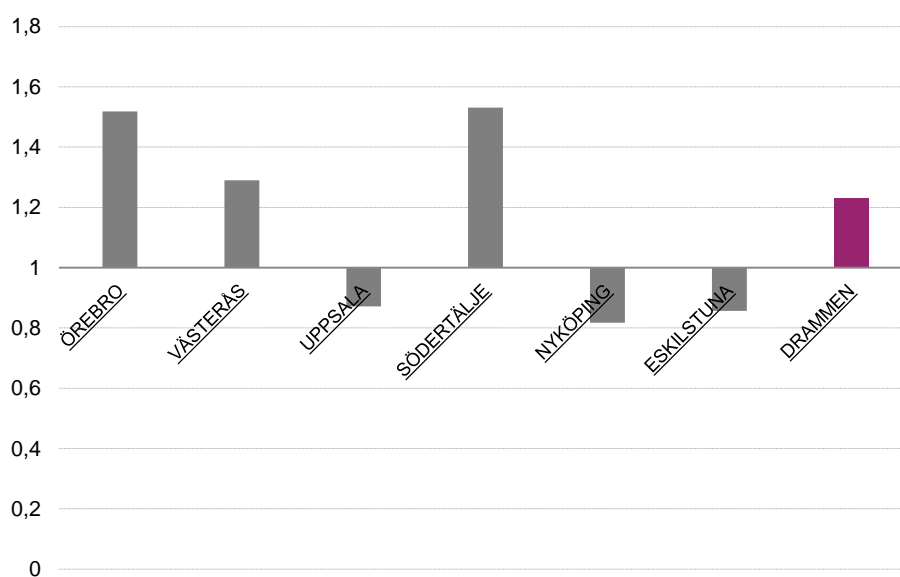
Figur 9: Pendlingsavstånd till närmsta storstad i minuter

Enligt den representant i Drammen som Sweco har talat med är det gynnsamma läget ca 50 km från Oslo onekligen en förutsättning för stadens attraktivitet. Det går sex stycken regionaltåg i timmen till Oslo och restiden är under 40 minuter (35 minuter). Avståndet i tid att pendla till närmaste storstad är således mycket kortare än vad det

⁷ Institutet för transportekonomi (2012) Langpendling innenfor intercitytriangelet

är för de flesta kärnstäder i Stockholm-Mälardalenregionen att pendla in till Stockholm. Drammen kan i den meningen främst jämföras med Uppsala eller Södertälje - som ligger på relativt lika avstånd från närmaste storstad.

	ÖREBRO	VÄSTERÅS	UPPSALA	SÖDERTÄLJE	NYKÖPING	ESKILSTUNA	DRAMMEN
Inpendling	16 288	13 732	19 449	20 613	4 966	6 334	16 000
Utpendling	10 727	10 650	22 324	13 468	6 079	7 391	13 000
Pendlingskvot	1,52	1,29	0,87	1,53	0,82	0,86	1,23



Figur 10: Pendlingskvot i respektive kärnstad, källa: SCB 2012⁸ och Asplan Viak 2012⁹

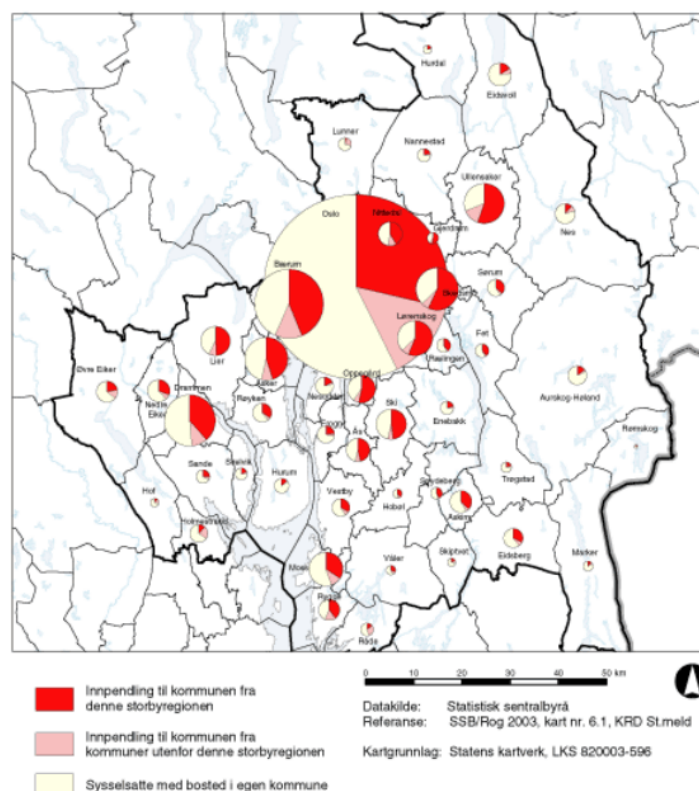
Ett sätt att mäta graden av attraktivitet för en kommun är att studera och jämföra pendlingskvoter i kärnstäderna. Pendlingskvot är framförallt ett mått på kommunernas attraktivitet i arbetsmarknadshänseende. En pendlingskvot räknas fram genom att dividera antalet personer som pendlar in till en kommun med antalet personer som pendlar ut från kommunen. Om lika många pendlar in från kommunen

⁸ Statistiken avser pendlare över kommungräns, förvärvsarbetare 16+ år,

⁹ Kartläggning av dagens verksamheter i Buskerudbyen (2012)

som ut blir pendlingskvoten 1 – oavsett den totala pendlingens omfattning. Om pendlingskvoten blir 1,5 betyder det att 50 procent fler pendlar in till kommunen än ut. Om pendlingskvoten blir 0,5 innebär det att 50 procent färre pendlar in jämfört med ut.

I Drammen är pendlingskvoten 1,2, vilket betyder att det är fler som pendlar in till Drammen än vad det är som pendlar ut från staden. Liknande pendlingskvoter återfinns även i några av Stockholm-Mälarenregionens kärnstäder, såsom exempelvis Västerås. I Södertälje och Örebro är pendlingskvoten något högre (ca 1,5). Den positiva pendlingskvoten i Drammen är troligtvis en följd av att staden har en hög andel inpendling från närliggande kransorter inom den egna regionen, exempelvis Vestfolk och Nedre Eikers. Inpendlingen från övriga regionen är betydligt lägre. Även om Drammen ligger nära Oslo är det relativt få som pendlar från Oslo till Drammen (1080 personer). Det är betydligt fler som pendlar motsatt riktning (3871 personer). Ungefär 50 % av Drammens befolkning både bor och arbetar inom den egna kommunen (se karta nedan)



Figur 11: pendling i Osloregionen, 2003

Styrning och samverkan

I Norge finns idag tre folkvalda nivåer. På den nationella nivån är stortinget det högsta beslutande organet. Den statliga administrationen består av 18 departement och underliggande förvaltningsmyndigheter. På den regionala nivån (fylkeskommunerna)

är fylkestinget det högsta beslutande organet, och på kommunal nivå är kommunstyret det högsta beslutande organet. Det kommunala systemet i Norge är mycket finmaskigt och för närvarande finns 428 kommuner i Norge. Många kommuner har mindre än 5 000 invånare.

Till skillnad från de svenska regionerna har de norska regionerna (19 fylkeskommuner) formellt ansvar och befogenhet att arbeta med regionala planfrågor. Deras övergripande frågor är framförallt kopplade mot utbildning, kollektivtrafik och regionalt utvecklingsarbete.¹⁰

Historiskt har synen på städer som tillväxtmotorer varit problematiskt i Norge. Detta har sin grund i den regionalpolitiska debatten under 1970 talet då det fanns en önskan att utveckla bosättningar i glesbygden. Traditionellt har därför Norges utvecklingsstrategier syftat till att bevara den rådande bosättningsstrukturen i hela landet, utan att involvera stadspolitikern.

Enligt Drammens kommunplan pågår idag en debatt om en ny nationell regionstruktur. Enligt en föreslagen reform skulle då fylkeskommunerna sammanslås till färre och större demokratiskt styrda regioner. Regionen skulle därmed också ges ett större mandat och fler uppgifter inom exempelvis infrastruktur, näringspolitik och regional utveckling (som i vändliga fall är de statliga myndigheternas uppgifter). Intresset för sammanslagningen har dock visast sig svalt, och de statliga myndigheterna har även varit ovilliga i att ge ifrån sina uppgifter i den utsträckning som det var tänkt.

Enligt den representant från Drammen som Sweco har talat med samverkar Drammen i ett flertal olika konstellationer. Närheten till Oslo gör att Drammen bland annat är en del av den så kallade Osloregionen - ett samarbete med 75 kommunen i närheten av Oslo. Osloregionens övergripande frågor är kopplade mot regional tillväxt och internationell konkurrens. Drammen samverkar även med Vestregionen - ett samarbete tillsammans med 16 kommuner väster om Oslo. Även om Drammen arbetar med att orientera sig mot Oslo som en del av en funktionell huvudstadsregion, är kommunen också regioncenter för sin egen regionen: Buskerudbyen. Representanten från Drammen betonar därför att staden inte enbart profilerar sig som en del av Oslo - utan även som en stark kärna i den egna regionen.

Goda exempel – Stadsomvandling med djärva ambitioner

Från 1990-talet och framåt har Drammen genomgått stora förändringar, framförallt när det kommer till stadens fysiska utveckling. Traditionellt har staden varit en trästad, känd för sina stora tunga industrier som präglat stadens näringsliv. Historiskt har Drammen genomgått vissa "kriser" med ett flertal bränder och stora upp- och nedgångar inom stadens industrier. Med anledning av att markfrågan pressade upp bostadspriserna under 1970-1980 talet byggdes ett flertal bostadshus i stadens

¹⁰ Tillväxtanalys (2013) rapport 2013:01 kommunal översiktsplanering och regionala utvecklingsprogram

ytterkanter i slutet av 90-talet. Konsekvensen blev att stadskärnan i mångt och mycket "glömdes bort". För att bryta den negativa utvecklingen som definierat Drammen från 1970-talet och framåt initierades under 1990-talet ett samarbete mellan staten, kommunen och fastighetsägare. Tanken var att utarbeta visioner och strategier med fokus på hela kommunen. Enligt den representant från Drammen som Sweco har talat med har staden genomgått stora förändringar på senare år. De strategier som bidragit till stadsomvandlingen i Drammen är bland annat:

- Rening av älven 1986-1995
- Ny älvsbredd 1994-2007
- Ett nytt vägsystem 2000-2010
- Satsning på centrum, i kommunaldelsplanen från 2006
- Fokus på stadsliv och aktiviteter
- Kommunala investeringar i centrum
- Förtätning av stadsbebyggelsen
- Kunskapsbaserat arbete i samarbete med näringslivet

Ovanstående fysiska förändringar bedöms även vara viktiga faktorer för att Drammen har blivit en attraktiv boendeort för många i Osloregionen. De strategier som har tagits fram av kommunen har även ärats med ett flertal priser, bland annat European Planning Award 2008, samt Bymiljøpriset 2003 och 2008.



Figur 12: Bron Epsilon i Drammen, källa: <http://www.drammen.no>

Faktaruta – Stadsomvandlingen i Drammen

VAD HANDLAR DET OM?	Fysisk utveckling av Drammen kommun för att vända den negativa spiral som staden haft sedan 1970-talet.
VAD HAR GJORTS?	Ett flertal strategier riktade mot hela kommunen. Fokus på offentliga rum, kajer och strandpromenader. Även förbindelsen mellan stadsdelarna, som skiljs åt av älven, har förbättrats för att skapa en mer sammanhållen stad. Denna strategi går under benämningen "Byaksen"
VEM HAR VARIT MED?	Staten, kommunen, fastighetsägare och stadens medborgare. Staten har stått för viss medfinansiering
LÄS MER	https://www.drammen.kommune.no/ → Byaksen

Att lära från Drammen

Utifrån ett benchmarkperspektiv finns mycket att lära från Drammen. Den representant i Drammen som Sweco har talat med framhåller framförallt att städerna i Stockholm-Mälarenregionen bör hitta mycket inspiration från Drammen när det kommer till konkreta genomförandestrategier för fysisk stadsutveckling. De förändringar som skett i centrala Drammen har blivit uppmärksammade på ett flertal håll runt om i Europa.

Eftersom Osloregionen har många likheter med Stockholm-Mälarenregionen när det kommer till pendlingsmönster, kan det vara intressant att titta på hur Drammen arbetar när det kommer till strategier för långdistanspendling. Bland annat kan det vara intressant och studera vidare hur Drammen har utvecklat sin relation till Oslo, samt till de övriga orterna i Buskerudbyen. Drammen är en del av den funktionella Osloregionen när det kommer till arbetsmarknad och service, samtidigt som staden även är en egen funktionell kärna i regionen med en hög andel befolkningstillväxt och en attraktiv stadsutveckling som gör att många väljer att bo i Drammen.

Eftersom det norska plansystemet skiljer sig från det svenska när det kommer till regional planering, kan det även vara intressant för städerna i Stockholm-Mälarenregionen att titta på hur Drammen arbetar med regionala planfrågor.

Sammanfattning – Drammens relevans för kärnstäderna i Stockholm-Mälardalenregionen

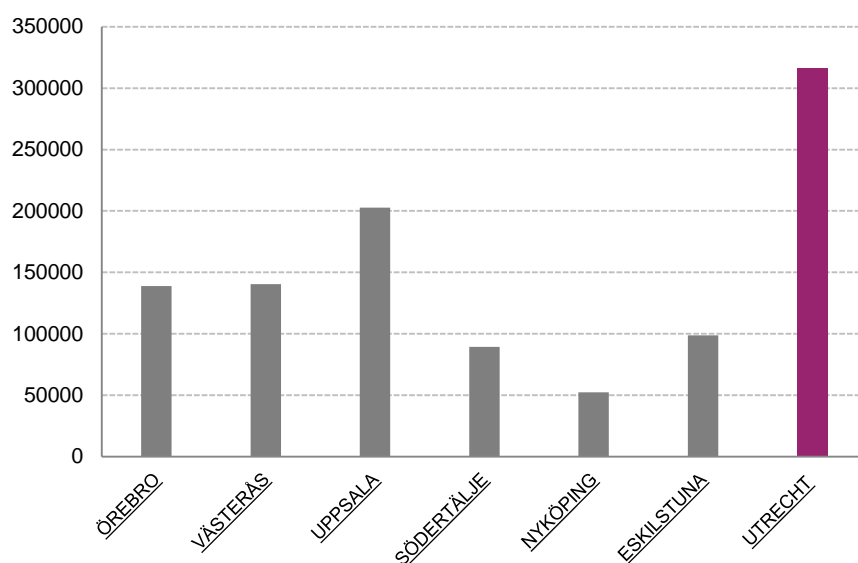
	Befolkningsstruktur och trender	Roll i regionen	Pendling	Styrning och samverkan	Goda exempel
Neutral	X				
Relevant		X		X	
Mycket relevant			X		X

Utrecht – Kreativitet och regional konkurrenskraft

Utrecht ligger i Nederländerna, strax sydöst om Amsterdam. Tillsammans med städerna Haag, Rotterdam och Amsterdam ingår staden i den så kallade Randstadregionen. De senaste åren har Utrecht kommit att bli en mycket populär region med ett gott företagsklimat och en hög andel högskolestuderande.

Befolkningsstruktur och trender

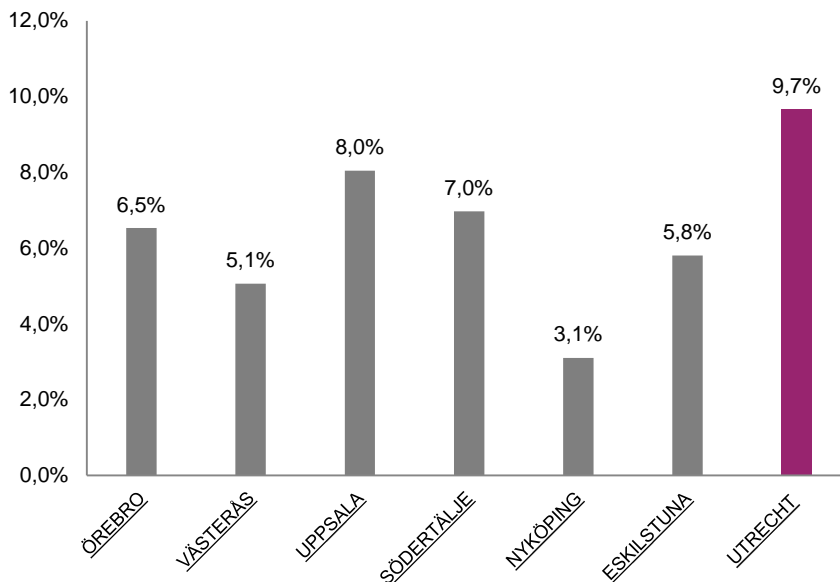
Utrecht har en folkmängd på 316 275 Invånare (2012) och är den fjärde största staden i Nederländerna. Den höga befolkningstätheten i Nederländerna har onekligen ett genomslag på städernas storlek, och de flesta kärnstäder i landet har överlag en mycket hög folkmängd. I svenska mått kan Utrecht räkas som en storstad, och i jämförelse med Stockholm-Mälarenregionen är Utrecht större än samtliga kärnstäder.



Figur 13: Folkmängd 2012, källa: SCB och Eurostat

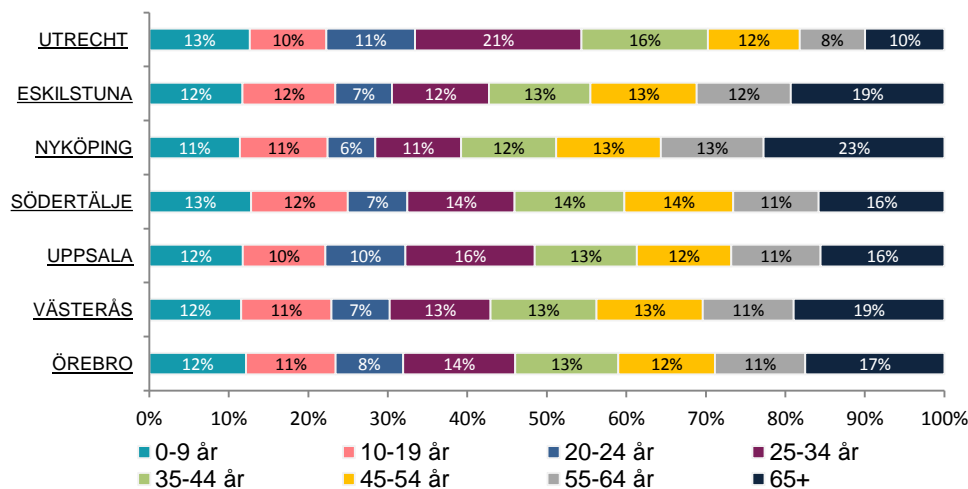
I jämförelse med övriga städer i Randstadregionen har Utrecht haft en stark befolkningstillväxt de senaste åren. Detta mönster framgår även av statistiken för befolkningsförändring i figuren nedan. Mellan åren 2007-2012 hade Utrecht en sammantagen befolkningsförändring på 9,7 %. I Stockholm – Mälarenregionen är det framförallt Uppsala och Södertälje som haft relativt liknande befolkningstillväxt (även om båda dessa städer ligger några procentenheter under Utrechts nivåer). Att Utrecht har haft en befolkningsmässig tillväxt beror på ett flertal faktorer. En av de representanter i Utrecht som Sweco har talat med lyfter fram att staden bland annat lyckats framgångsrikt när det kommer till samverkan mellan universitetet och

näringsliv. Detta har även bidragit till att Utrecht har kommit att bli en attraktiv miljö för nystartade företag.



Figur 14: Befolkningsförändring mellan 2007 - 2012, källa: SCB och Eurostat

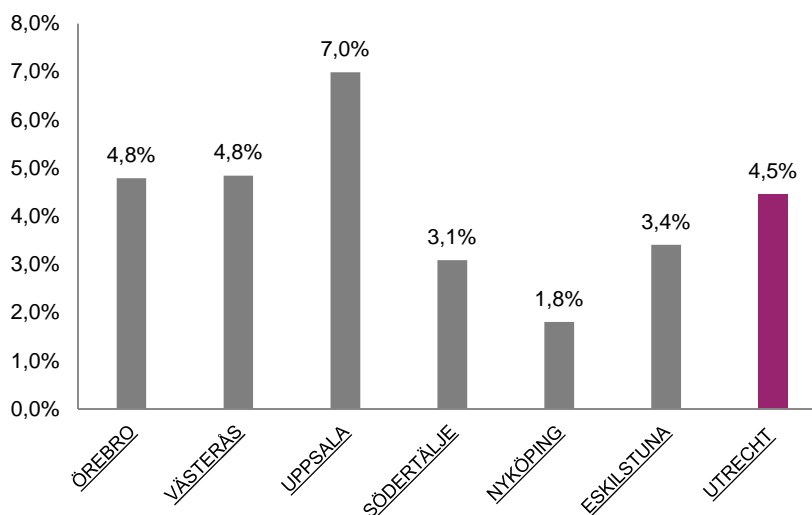
Kännetecknande för Utrecht är att staden har en mycket ung befolkning. Detta framgår tydligt när Utrecht jämförs med kärnstäderna i Stockholm-Mälarenregionen. Avseende de yngre åldersgrupperna är mönstret återkommande för samtliga kärnstäder. Åldersgrupperna 0-9 år utgör ca 12 -13% och åldersgruppen 10-19 år utgör ca 10-12% av totalbefolkningen. I jämförelse med kärnstäderna i Stockholm-Mälarenregionen har Utrecht däremot en mycket större andel personer i åldersspannet 20-34 år. I Utrecht utgör åldersgruppen 25-34 år 21 % av totalbefolkningen. Detta är en betydligt högre andel unga än i någon av Stockholm-Mälarenregionens kärnstäder. Utifrån befolkningsstruktur har Utrecht därmed mest likheter med Uppsala. I jämförelse med Uppsala (och även de övriga kärnstäderna) har dock Utrecht en mycket lägre andel personer i åldersgruppen 65 +. Anledningen till Utrechts unga befolkning är framförallt att staden är en känd universitetsstad i Nederländerna och internationellt.



Figur 15: Befolkningsstruktur 2012, källa: SCB och Eurostat

Utrechts roll i regionen – utbildning och kreativa näringar

I hela Randstadregionen bor det i dag ca 7,1 miljoner invånare. I förhållande till folkmängd utgör Utrecht därmed ca 4,5 % av den sammantagna folkmängden i Randstadregionen. Även om Utrecht befolkningsmässigt är mycket större än samtliga kärnstäder i Stockholm-Mälardalenregionen finns vissa likheter när det kommer hur stor andel som staden utgör av regionen. Störst jämförbarhet finns med städerna Örebro och Västerås som utgör ungefär 4,8 % av Stockholm-Mälardalenregionen.



Figur 16: Utrechts andel av Randstadregionen, i jämförelse med kärnstädernas andel av Stockholm-Mälardalenregionen. Andelen baseras på folkmängd i respektive kärnstad dividerat med total folkmängd i respektive region

Trots stadens centrala plats i regionen och geografisk närhet till kringliggande städer, har Utrecht utvecklat en stark lokal profil där en stor andel både bor och arbetar i staden. Även om staden på många sätt drar nytta av sin närhet till Amsterdam, framhåller representanter i staden att Utrecht inte är lika "beroende" av Amsterdam som många andra städer i närheten till Amsterdam (exempelvis Alemere eller Harleem).

På frågan om Utrechts roll i regionen framhåller de representanter som Sweco talat med att Utrecht har lyckats utveckla en kunskapsintensiv ekonomisk profil, som har visat sig vara mycket framgångsrik. De fyra städerna som tillhör Randstadregionen har bland annat specialiserat sig inom olika ekonomiska områden. Amsterdam är riktad mot finanssektorn och kreativa näringar, Rotterdam har en stor andel företag inom finans och arkitektur, Haag är ett centra för administration (juridik) och Utrecht har ett stort antal företag inom medicin, ICT och kreativa näringar. Mer än 58 % av sysselsättningen i Utrecht finns inom privata servicesektorn (transport, kommunikation, finans, kreativa näringar etc.) och 32 % arbetar inom offentliga sektorn. Endast 10 % av alla jobb finns inom industri och konstruktion.

DE 10 MEST KONKURRENSKRAFTIGA REGIONERNA ENLIGT EU REGIONAL COMPETITIVENESS INDEX 2013		
1	UTRECHT	100
2	LONDON AREA (INNER LONDON, OUTER LONDON, BEDFORDSHIRE, HERTFORDSHIRE AND ESSEX)	94
3	BERKSHIRE, BUCKINGHAMSHIRE AND OXFORDSHIRE	94
4	REGION OF STOCKHOLM	93
5	SURREY, EAST AND WEST SUSSEX	91
6	REGION OF AMSTERDAM (FLEVOLAND AND NOORD-HOLLAND)	90
7	REGION OF FRANKFURT (DARMSTADT)	89
8	REGION OF PARIS (ÎLE DE FRANCE)	89
9	REGION OF COPENAGHEN (HOVEDSTADEN)	89
10	ZUID-HOLLAND	88

I nära samarbete med stadens universitet har staden lyckats utveckla (och locka till sig) ett flertal kunskapsintensiva företag. Avseende stadens ekonomiska profil har Utrecht en stor andel företag inom de kreativa näringarna. I det avseendet drar Utrecht mycket nytta av att ligga nära det kreativa centrat Amsterdam. Närheten till Amsterdam bidrar bland annat till nätverkande, samarbeten och face-to-face kontakter mellan olika företag – vilket framhålls som viktiga faktorer för företag inom de kreativa näringarna. Att Amsterdam är en halvtimme bort med bil eller tåg framhålls således som en av anledningarna till att staden har

blivit ett eget centra för kreativa och kunskapsintensiva företag.

Stadens konstskola (Hogeschool voor de Kunsten Utrecht) bidrar även till ett naturligt "inflöde" av företag inom de kreativa näringarna. Utrechts position som kreativt- och kunskapsintensivt centrum gör att staden har haft en mycket god ekonomisk tillväxt

de senaste åren. En av representanterna i Utrecht menar även att staden om några år kanske till och med kommer att ses som en "konkurrent" till Amsterdam när det kommer till de kreativa näringarna.

Den starka tillväxten och stadens position som kunskapsstad har bidragit till att staden rankas som den mest konkurrenskraftiga regionen i Europa enligt EU regional competitiveness index 2013. Utrecht kommer således före både Stockholm (4:a) och London (2:a).¹¹ Indexet baseras på ett flertal faktorer såsom innovation, institutioner, hälsa, humankapital och infrastruktur.

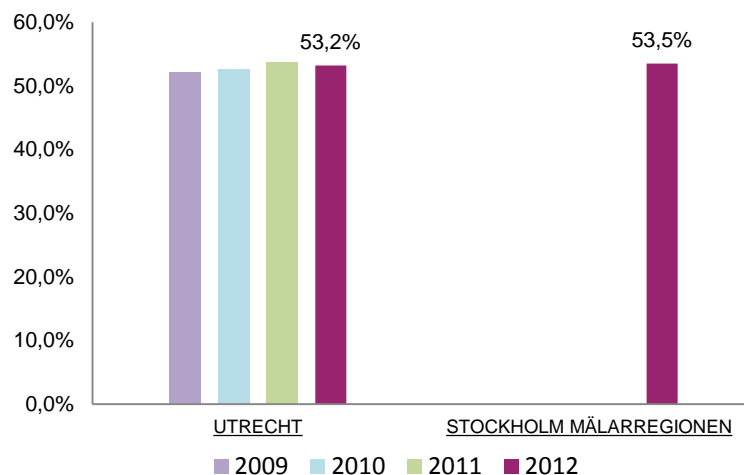


Figur 17: Utrecht University, källa: <http://architect.com>

Som nämnts tidigare är Utrecht en känd universitetsstad och staden har följaktligen en hög andel högskoleutbildade. År 2012 var andelen högskoleutbildade i Utrecht 53,2 %, vilket är i nivå med genomsnittet för Stockholm-Mälardalenregionen (53,5 %). Stadens popularitet bland studenter och företag har dock också kommit att skapa utmaningar

¹¹ Europa Kommissionen (2013) EU Regional Competitiveness Index 2013

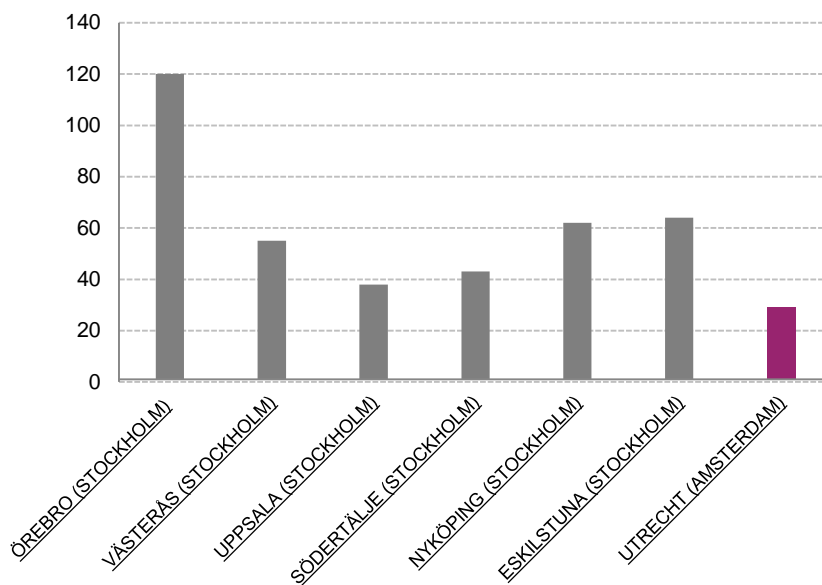
för staden, framförallt när det kommer till bostäder. Priserna på bostäder är överlag höga och det krävs lång väntetid för ett bostadskontrakt. Det höga antalet som pendlar dagligen i Utrecht bidrar även till problem för stadens infrastruktur. Trafikstockningar och överfulla tåg framhålls som en av stadens stora utmaningar.



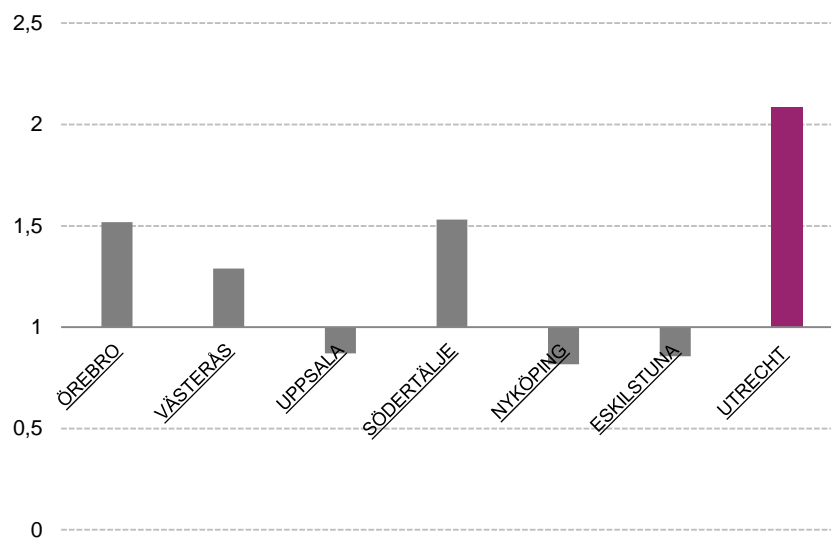
Figur 17: Andel högskoleutbildade, källa: Eurostat

Pendling i Utrecht – höga pendlingsflöden inom regionen

I jämförelse med städerna i Stockholm-Mälardalenregionen har Utrecht en mycket hög inpendling. Av diagrammet nedan framgår att Utrecht har en positiv pendlingskvot på 2,0. Detta betyder att det är mer än dubbelt så många som pendlar in till Utrecht än vad det är som pendlar ut från Utrecht. En av anledningarna till den höga pendlingskvoten är att Utrecht har ett stort omland där det finns en flertal närliggande orter där många pendlar in och jobbar i Utrecht. Stadens position som kunskapsstad är en annan anledning till att Utrecht har en stor andel inpendlare. Ett flertal studenter pendlar dagligen till staden för att studera på Utrecht University.



Figur 18: Pendlingsavstånd till närmsta storstad i minuter



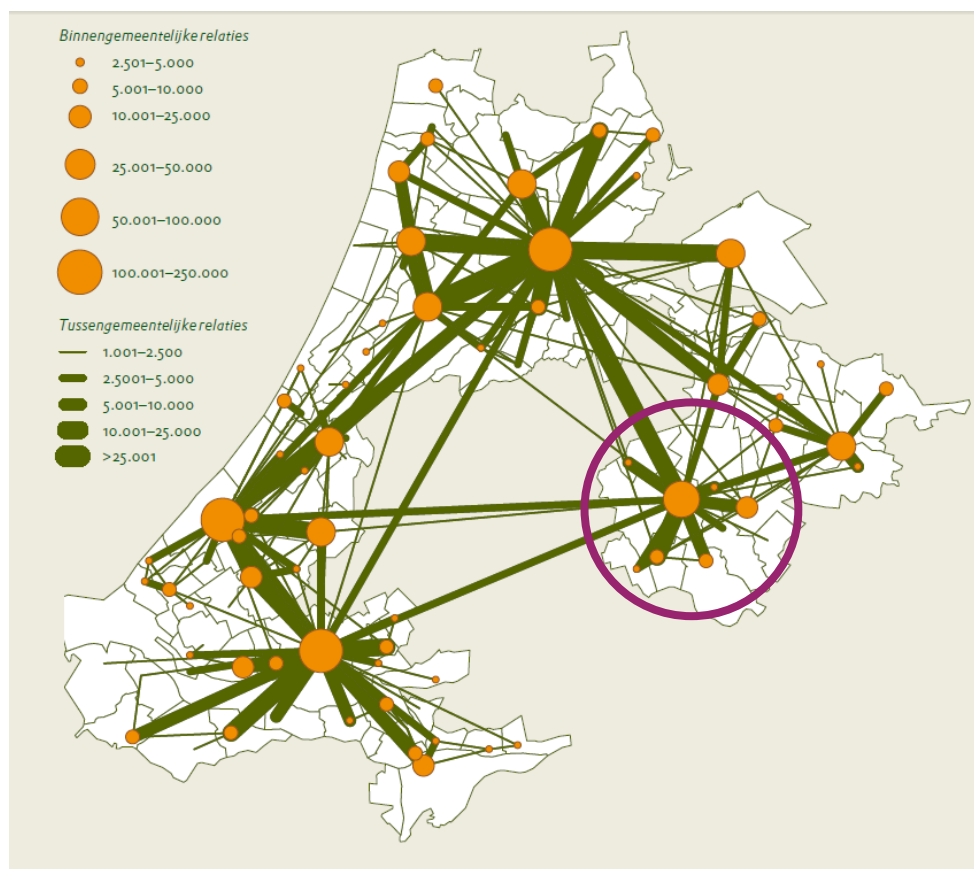
Figur 19: Pendlingskvot i respektive kärnstad, källa: pendlingsstatistik från SCB 2012¹² och Utrecht kommun

¹² statistiken avser pendlare över kommungräns, förvärsarbetare 16+ år,

	ÖREBRO	VÄSTERÅS	UPPSALA	SÖDERTÄLJE	NYKÖPING	ESKILSTUNA	UTRECHT
Inpendling	16 288	13 732	19 449	20 613	4 966	6 334	122 000
Utpendling	10 727	10 650	22 324	13 468	6 079	7 391	58500
Pendlingskvot	1,52	1,29	0,87	1,53	0,82	0,86	2,09

Även om Randstadregionen är flerkärnig (i termer av befolkning), är den inte en funktionellt integrerad region när det kommer till hur medborgarna bor och arbetar. Pendlingsströmmarna mellan städerna är exempelvis mycket begränsade inom Randstadsregionen. De mesta av pendlingen sker inom de egna regionerna eller till den närliggande regionen. Detta innebär att det finns vissa pendlingsströmmar mellan Amsterdam och Utrecht, samt mellan Rotterdam och Haag. Men det är generellt relativt små pendlingsströmmar över kommun/region gränser.¹³ Ovanstående resonemang framträder även i pendlingskartan över Randstadregionen. I Utrechts fall återfinns starkast linjer mellan Utrecht och Amsterdam, medan linjerna till Rotterdam och Haag är relativt tunna. När det kommer till utbyte har Utrecht således störst interaktion med Amsterdam. Det relativt höga pendlingsflödet beror troligtvis på att Amsterdam avståndsmässigt är mycket nära Utrecht (40 km), och med regionalståg tar det endast ca 30 minuter att åka till Amsterdam från Utrecht. I pendlingskartan ovan framgår även Utrechtregionens "stjärnmönstrade" pendlingsmönster, vilket avspeglar Utrechts centrala position med ett flertal kringliggande mindre orter som ligger centrerade likt en cirkel runt staden.

¹³ OECD (2007) territorial Reviews, Randstad Holland, Netherlands



Figur 20: pendling i Randstadregionen, källa: Ruimtelijk Planbureau, Den Haag, 2006

Styrning och samverkan

Nederländerna har liksom Sverige tre politiska nivåer, den nationella nivån med regering och parlament i Haag, den regionala nivån bestående av 12 stycken provinser, samt den lokala nivån med ca 430 kommuner. I många storstadsregioner finns även kommunförbund, så kallade *stadsregio* eller *plusregio*. De största är Stadsregio Amsterdam, Stadsregio Rotterdam och Stadsregio Haaglanden (Haag). I Utrecht finns även Regio Utrecht som är en sammanslagning av ett flertal kommuner kring Utrecht. Nederländernas Stadsregios har liknande uppgifter som Sveriges länsstyrelser och landsting och arbetar bland annat med regional planering och kollektivtrafikprogram.

Traditionellt har den nationella nivån haft det yttersta ansvaret för den rumsliga planeringen i Nederländerna genom den så kallade storstadspolitiken (*grotestedenbeleid*). Storstadspolitiken har tidigare baserats på tre pelare: den sociala, den ekonomiska och den fysiska. På senare år har även trygghetsaspekten kommit att utgöra en egen pelare. De nuvarande policy-arbetet i Nederländerna har generellt ett

tydligt fokus på kultur, kreativitet, urbana nätverk (förtätning) och nationella landskap (rekreation, bebyggelsestrukturer).¹⁴

Kännetecknande för samhällsplaneringen i Nederländerna är att ansvaret har allt mer kommit att decentraliseras från staten till stadsregionerna och kommunerna. Brist på samverkan mellan sektorer, intressen och initiativ har dock försvårat utvecklingen av ett regionalt självstyre. En diskussion som pågår i Nederländerna just nu är hur regionerna ska styras framöver. Ett politiskt förslag är bland annat att skapa en "superprovins" genom att slå samman provinserna Utrecht, Noord-Holland och Flevoland.

Goda exempel – strategier för hållbara vardagsresor

En av Utrechts stora utmaningar är kopplade till infrastruktur (såsom trängsel, trafikstockningar, överfulla tåg och bussar). I ett led att vidareutveckla hållbara transportlösningar och öka medvetenheten om hållbara resalternativ för medborgarna, har Utrecht initierat ett projekt riktat mot strategier för hållbara vardagsresor. Projektet är framförallt inriktat mot att involvera den privata sektorn i transportfrågan i så kallade private-public partnership. I den meningen ämnar projektet ta ett helhetsgrepp på resvanor genom att även fokusera på människors vardagsliv och ekonomi. Tanken är att utveckla ett flertal lösningar som ska få människor att vilja använda hållbara resalternativ.

Faktaruta – strategier för hållbara vardagsresor

VAD HANDLAR DET OM?	Behavioural Change for Sustainable Urban Mobility handlar om att skapa lösningar för hållbara vardagsresor i Utrecht.
VAD HAR GJORTS?	Projektet ämnar ta ett helhetsgrepp och involverar både privata och offentliga aktörer. Fokus i projektet ligger på att underlätta hållbara vardagsresor för medborgarna. Arbetet för hållbar mobilitet i Utrecht prioriteras i ett flertal lokala styrdokument, bland annat i stadens policy dokument "Utrecht Attractive and Accessible 2030", samt i åtgärdsplaner för cykling, kollektivtrafik, parkering, hållbara godstransporter, renare luftkvalitet etc.
VEM ÄR MED?	Utrechtregionen (provinsen) leder projektet med hjälp av ett flertal samarbetspartners, exempelvis

¹⁴ Amsterdam institute for Metropolitan and International Development Studies (2007) The Amsterdam Metropolitan Area: towards a creative knowledge region?

	Utrecht University, Institute for Sustainability London, Regionalmanagement Nordhessen GmbH. ASTER, Bologna
LÄS MER	http://www.civitas.eu/content/utrecht

Att lära från Utrecht

Utrecht skiljer sig från Stockholm-Mälardalenregionen eftersom regionen har en tät befolkningsstruktur och en mycket flerkärnig regionstruktur. Dessutom är Utrecht befolkningsmässigt mycket större än samtliga städer i Stockholm-Mälardalenregionen. Ur ett benchmarkperspektiv är dock Utrecht mycket intressant när det kommer till stadens roll i regionen. Särskilt intressant är hur staden har lyckats med att diversifiera sig från övriga städer som en ekonomisk konkurrenskraftig stad inom kreativa näringar och ICT. För kärnstäderna i Stockholm-Mälardalenregionen kan det även vara intressant att titta på hur Amsterdam och Utrecht interagerar med varandra. Staden tycks dra nytta av att ligga nära Amsterdam (i termer av nätverk, kontakter med andra företag etc.), samtidigt förefaller staden inte vara beroende av Amsterdam. Ur ett benchmarksyfte föregår Utrecht även som ett mycket gott exempel avseende utbildning, forskning och samverkan mellan universitet och näringsliv.

Sammanfattning – Utrechts relevans för kärnstäderna i Stockholm-Mälardalenregionen

	Befolkningsstruktur och trender	Roll i regionen	Pendling	Styrning och samverkan	Goda exempel
Neutral				X	
Relevant			X		X
Mycket relevant	X	X			

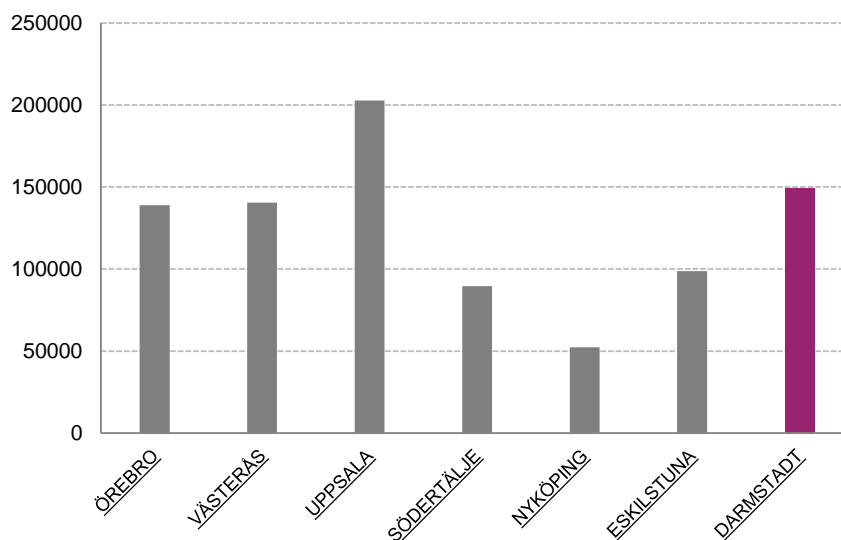
Darmstadt – ”The city of science”

Darmstadt ligger i Tyskland, strax söder om Frankfurt. Darmstadt tillhör regionen Rhen-Main, som är en av Tysklands största polycentriska storstadsregioner. Förutom Darmstadt består regionen av sex stycken större urbana centra: Frankfurt, Wiesbaden, Mainz, Hanau, Offenbach och Aschaffenburg.

Befolkningsstruktur och trender

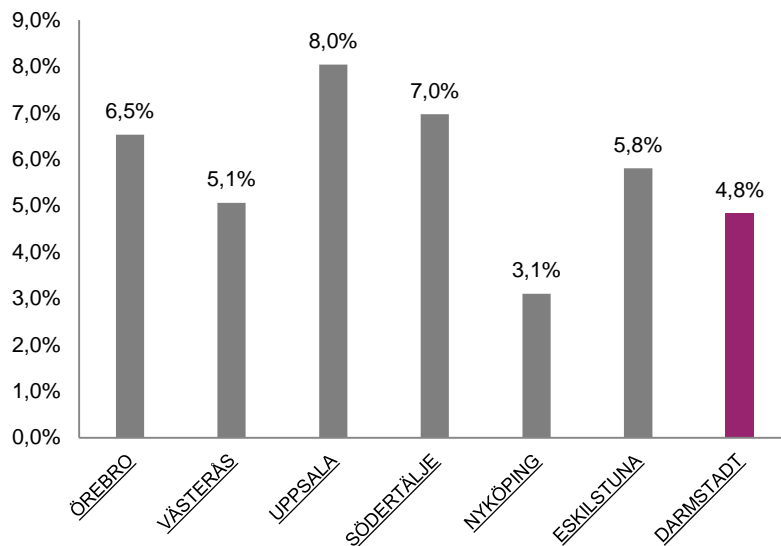
Darmstadt har en folkmängd på 149 052 invånare (2012) och är en av de större städerna i Rhen Main regionen. I jämförelse med städerna i Stockholm-Mälarenregionen är Darmstadt något större än de befolkningsmässigt mindre städerna Nyköping, Södertälje och Eskilstuna. När det kommer till folkmängd är det framförallt Örebro och Västerås som ligger på relativt lika nivå som Darmstadt.

Mellan åren 2007-2012 har Darmstadt haft en befolkningstillväxt på 4,8 %, vilket ligger på en ungefär liknande nivå som tillväxten i Västerås de senaste åren. Även om den sammantagna tillväxten i regionen varit relativt stark de senaste decennierna har befolkningen omfördelats inom regionen. Under 1970-1980 talet flyttade många ut till förorterna. En konsekvens av detta var att många urbana centra fick en stagnerande tillväxt, medan många kommuner belägna i regionens ytterkanter fick en relativt stark befolkningstillväxt. Mellan 1980-1990 talet var tillväxten i Darmstadt följaktligen inte lika stark som den varit de senare åren. Befolkningstillväxten förefaller främst beror på migration från övriga regioner och en stark ekonomisk utveckling i regionen överlag.¹⁵



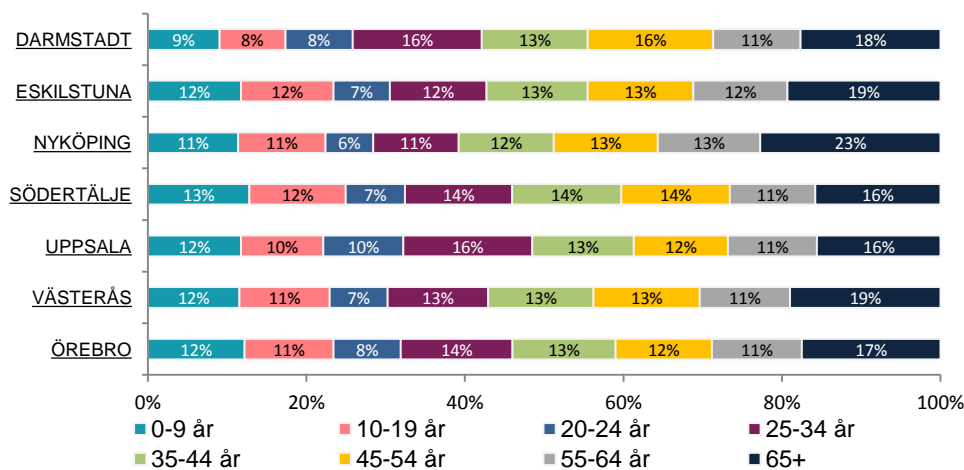
Figur 21: Folkmängd 2012, källa: SCB och Eurostat

¹⁵ Institute of community studies/ The Young Foundation & Polynet Partners (2005) POLYNET Action 1.1 Commuting and definition of functional urban regions: Rhine-Main



Figur 22: Befolkningsförändring mellan 2007 - 2012, källa: SCB och Eurostat

Befolkningsstrukturen i Darmstadt är överlag relativt lik strukturen i Stockholm-Mälardalenregionens kärnstäder. Däremot har Darmstadt en lägre andel i de yngre åldersgrupperna 0-19 år. I jämförelse med kärnstäderna i Stockholm-Mälardalenregionen har Darmstadt en något större andel personer i åldergruppen 25-34 år. I detta avseende har Darmstadt stort jämförbarhet med Uppsala.

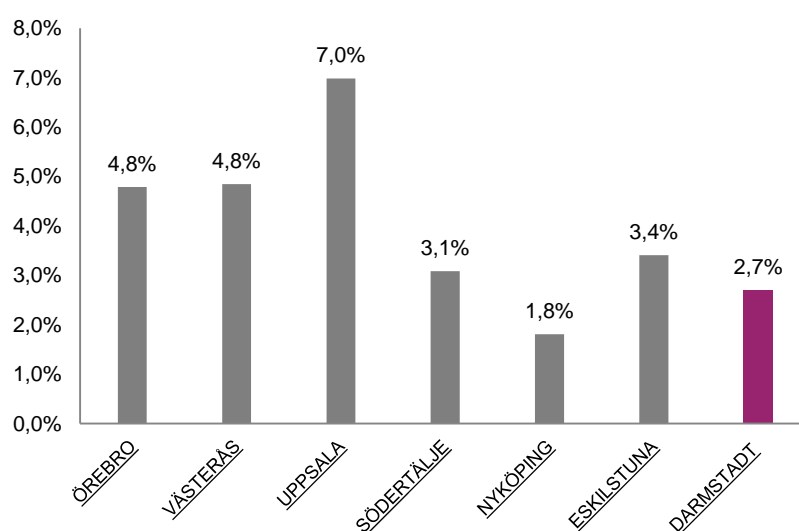


Figur 23: Befolkningsstruktur 2012, källa: SCB och Eurostat

Roll i regionen – ”kunskapsstaden”

Darmstadt tillhör Rhen-Main regionen, men gränsar även till Rhein-Neckar regionen som ligger strax söder om Darmstadt. På så sätt har staden även naturliga kopplingar till många av städerna i Rhein-Neckarområdet såsom Mannheim, Heidelberg och Ludwigshafen.

I Rhen-Main regionen bor i dag ca 5,5 miljoner invånare. I förhållande till folkmängd utgör Darmstadt därmed 2,7 % av den sammantagna folkmängden i regionen. Även om Darmstadt befolkningsmässigt är något större än vissa kärnstäder i Stockholm-Mälarenregionen finns vissa likheter med de mindre kärnstäderna när det kommer hur stor andel som staden utgör av regionen.

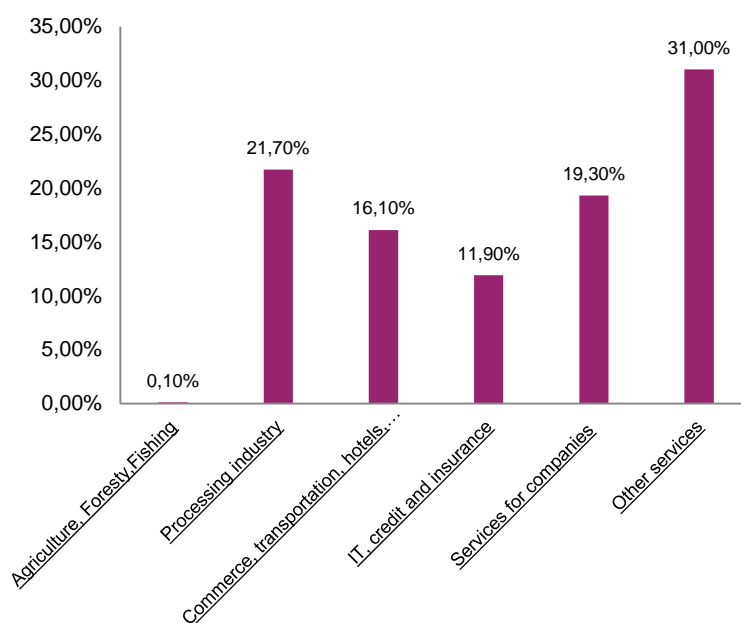


Figur 24: Darmstadts andel av Rhen-Main regionen, i jämförelse med kärnstädernas andel av Stockholm-Mälarenregionen. Andelen baseras på folkmängd i respektive kärnstad dividerat med total folkmängd i respektive region

Kännetecknande för Rhen-Main och grannregionen Rehn-Neckar är att regionerna har en hög grad av diversifiering. Detta innebär att städerna i regionen har utvecklat en egen ”nisch” och därmed är specialiserade inom olika ekonomiska områden. Landsbygden har även en särskild ställning för regionens utveckling, livskvalitet och image, då den bidrar med ett flertal rekreativsområden och vinodlingar etc. Specialiseringen inom regionen har historiska orsaker som har sätter sin prägel på den existerande näringslivsstrukturen, samt stärker de enskilda städernas eller områdenas unika utvecklingsmöjligheter och image. I Rhen-Main är några av städerna profilerade mot servicesektorn (Frankfurt, Mainz), och ett flertal av städerna har fortfarande en industriell prägel. Listan nedan redogör för hur de olika städerna i Rhen-Main skiljer sig åt:

- Darmstadt – "City of science" / IT kluster
- Frankfurt – Servicetjänster / Ekonomi / Trafiknod
- Wiesbaden – Servicetjänster
- Mainz – Servicetjänster med fokus på mediaföretag
- Hanau – Tillverkningsindustri / Hamnstad
- Offenbach – Tillverkningsindustri / "City of Design"
- Aschaffenburg – Tillverkningsindustri / Logistik

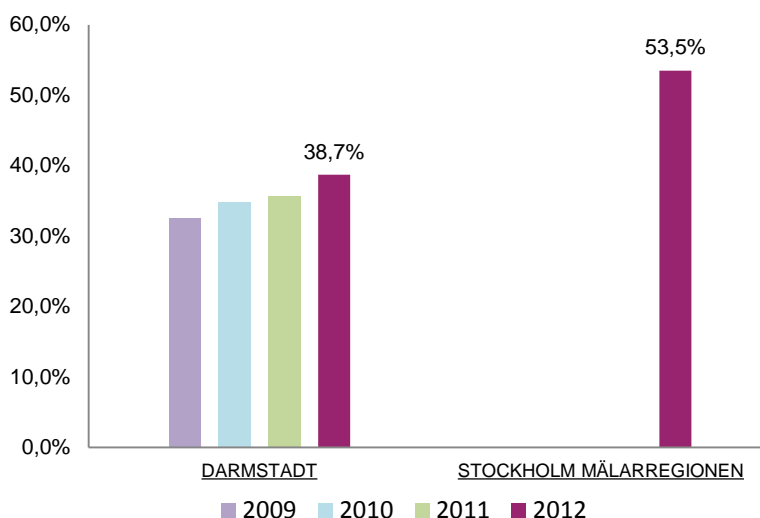
Avseende Darmstadts roll i regionen har staden ett näringsliv präglad av bland annat IT, biomedicin och energiteknik. Traditionellt har staden varit en industristad men idag har många av dessa tjänster ersatts av tjänster inom kunskaps- och servicesektorn. Även om den traditionella produktionsindustrin har sjunkit de senaste åren utgör den ca 20 % av ekonomin i staden.



Figur 25: Darmstadts ekonomiska profil 2011, källa: Darmstadt kommun

Enligt den representant i Darmstadt som Sweco har talat med är städernas diversifiering en mycket viktig förutsättning för dynamiken i regionen. Representanten i Darmstadt betonar även att det riktas mycket ljus på arbetet med diversifiering, både i en regional- och internationell kontext. Samtidigt är en dynamisk region också känslig för förändringar på den globala marknaden. Genom en brett spektrum av specialiseringar i olika delar av regionen hoppas man kunna hantera regionens sårbarhet. En annan både fördel och sårbarhet är den geografiska närheten till andra stora metropolregioner. I synnerhet Rhein-Neckar – som delvis även

överlappar med Rhen-Main. Detta område är även en konkurrent när det gäller att attrahera nya näringslivsaktörer och investeringar. I största allmänhet verkar regionens arbete med diversifiering vara en framgångsfaktor för både Rhein-Neckar och Rhen-Main, särskilt när det kommer till stabilitet och motståndskraft mot finansiella kriser. För Darmstadt är det framförallt viktigt att man har kunnat utveckla en egen profil som en "kunskapsstad". Staden har i dag sammantaget ca 38 000 studenter fördelat på stadens universitet och två högskolor. Utöver detta har staden även ett 30-tal forskningsinstitutioner.



Figur 26: Andel högskoleutbildade 2009-2012, källa: Eurostat

Trots att staden är en universitetsstad är utbildningsnivån överlag lägre i Darmstadt i jämförelse med genomsnittet för Stockholm-Mälarenregionen. År 2012 var andelen högskoleutbildade i Darmstadt 38,7 %, vilket är betydligt lägre än genomsnittet för Stockholm-Mälarenregionen (53,5 %). Mellan åren 2009 - 2012 har dock andelen högskoleutbildade i Darmstadt stigit med ca 6 procentenheter.

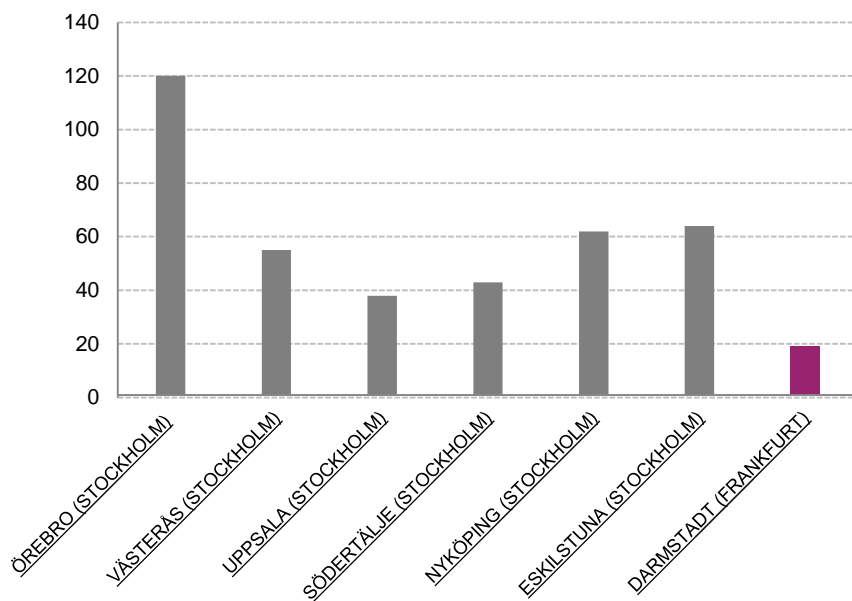
När det kommer till Darmstadts roll i regionen är närheten till Frankfurt onekligen en fördel för stadens attraktivitet. Det tar ca 20 minuter med tåg till Frankfurt och Frankfurts flygplats är också mycket tillgänglig från staden. Samtidigt som Frankfurt beskrivs som regionens "motor" menar representanten i Darmstadt att stadens närhet till Frankfurt inte är den enda förklaringen till att staden haft en positiv utveckling. Darmstadt ligger exempelvis mycket strategiskt lokaliserat i mitten av Europa och har överlag mycket goda kommunikationer. Stadens mix av industri och handel har också visat sig vara en lyckad ekonomisk kombination. Även om Darmstadt därmed drar fördelar av sin närhet till Frankfurt, förefaller utbytet med övriga regionen också vara av stor betydelse för staden.

Senaste årens utveckling har gjort att staden förra året rankades som en av de mest konkurrenskraftiga regionerna i Europa enligt EU regional competitiveness index 2013. Indexet baseras på ett flertal faktorer såsom innovation, institutioner, hälsa, humankapital och infrastruktur.

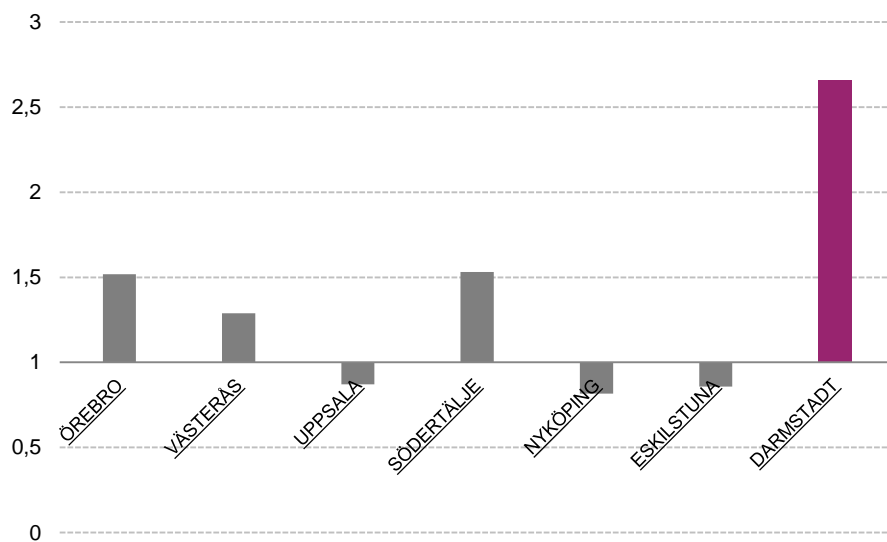
<i>DE 10 MEST KONKURRENSKRAFTIGA REGIONERNA ENLIGT EU REGIONAL COMPETITIVENESS INDEX 2013</i>		
1	UTRECHT	100
2	LONDON AREA (INNER LONDON, OUTER LONDON,BEDFORDSHIRE, HERTFORDSHIRE AND ESSEX)	94
3	BERKSHIRE, BUCKINGHAMSHIRE AND OXFORDSHIRE	94
4	REGION OF STOCKHOLM	93
5	SURREY, EAST AND WEST SUSSEX	91
6	REGION OF AMSTERDAM (FLEVOLAND AND NOORD- HOLLAND)	90
7	REGION OF FRANKFURT (DARMSTADT)	89
8	REGION OF PARIS (ÎLE DE FRANCE)	89
9	REGION OF COPENAGHEN (HOVEDSTADEN)	89
10	ZUID-HOLLAND	88

Pendling i Darmstadt

Darmstadt – som ligger endast 35 km från Frankfurt - har en mycket hög inpendling. Av figuren nedan framgår att Darmstadt har en positiv pendlingskvot på 2,65. Detta betyder att det är mer än dubbelt så många som pendlar in till Darmstadt än vad det är som pendlar ut från Darmstadt. En av anledningarna till den höga pendlingskvoten är att Darmstadt har ett stort omland där det finns ett flertal närliggande orter där många pendlar till antingen Frankfurt, Mannheim, Ludwigshafen eller Darmstadt. Att staden har ett universitet och ett flertal stora industriella företag är troligtvis också en av anledningarna till den höga andelen inpendlare. Att pendlingskvoten är hög i Darmstadt kan också bero på att kommunen är relativt liten till ytan. Många tyska kommuner har små administrativa gränser, vilket gör att det som upplevs som en stad kan mycket väl vara två olika kommuner. De små administrativa indelningarna i storstadsområden innebär ofta att pendling över kommungränserna blir mycket hög.



Figur 27: Pendlingsavstånd till närmsta storstad i minuter



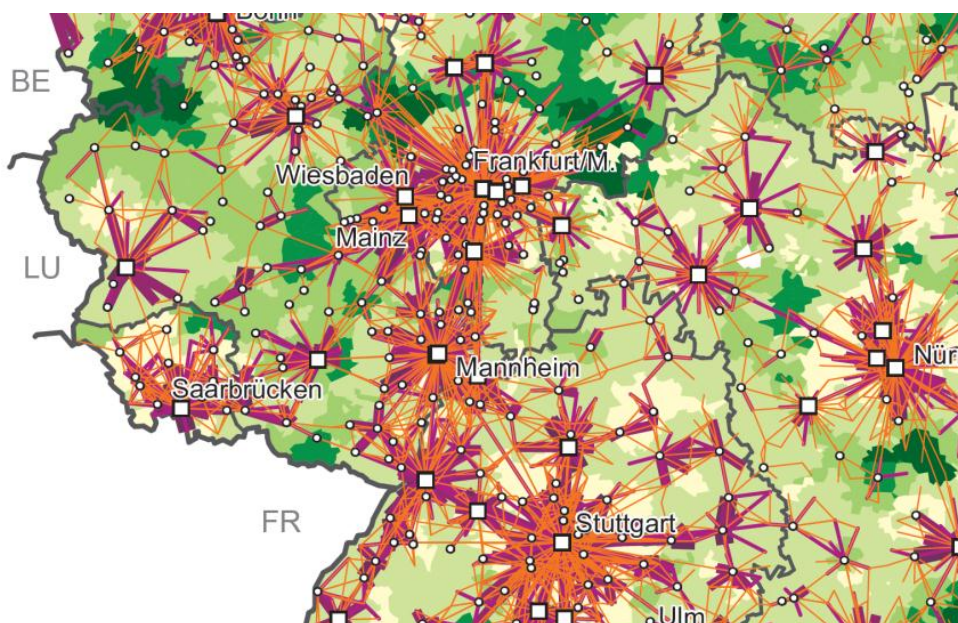
Figur 28: Pendlingskvot i respektive kärnstad, källa: SCB 2012¹⁶ och Darmstadtts kommun

¹⁶ Statistiken avser pendlare över kommungräns, förvärsarbetare 16+ år,

	ÖREBRO	VÄSTERÅS	UPPSALA	SÖDERTÄLJE	NYKÖPING	ESKILSTUNA	DARMSTADT
Inpendling	16 288	13 732	19 449	20 613	4 966	6 334	64 250
Utpendling	10 727	10 650	22 324	13 468	6 079	7 391	24 168
Pendlingskvot	1,52	1,29	0,87	1,53	0,82	0,86	2,66

Av pendlingskartan nedan framgår hur Darmstadt ligger i en rad olika pendlingsnätverk - mitt emellan Frankfurts pendlingsnätverk i norr och Mannheims pendlingsnätverk i söder. Beaktas pendlingsströmmar uppvisar Rhen-Main regionen vissa polycentriska tendenser, d.v.s. det finns ett flertal städer i regionen som har en positiv pendlingskvot. Även om Frankfurt utgör det viktigaste funktionella arbetsmarknadsområdet i regionen går pendlingsströmmarna inte endast mot Frankfurt. I regionen som helhet finns däremot vissa asymmetriska mönster mellan regionens yttre städer och de städer som ligger centralt i regionen. Mer än 200 000 pendlar dagligen till regionens centralt belägna städer, medan endast 24 000 pendlar i motsatt riktning.¹⁷

¹⁷ Institute of community studies/ The Young Foundation & Polynet Partners (2005)
POLYNET Action 1.1 Commuting and definition of functional urban regions: Rhine-Main



Figur 29: pendling i Darmstadt med omnejd, källa: BBSR 2012

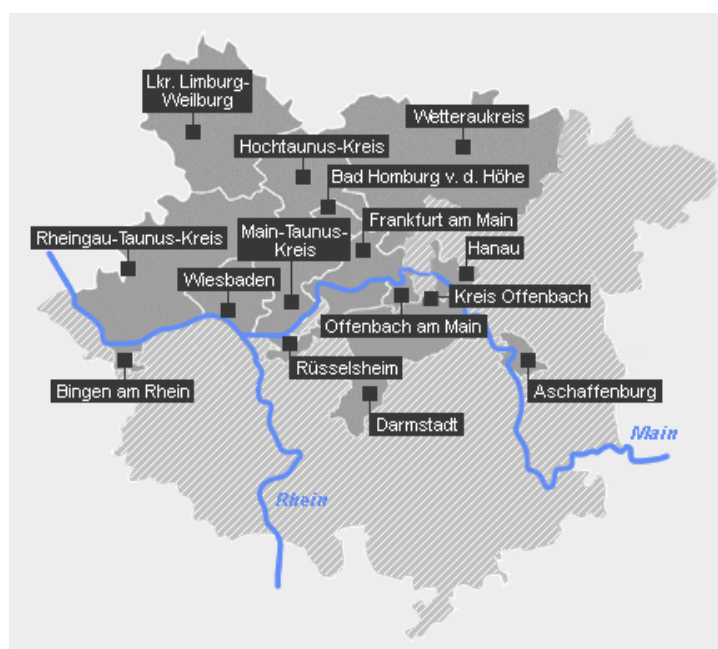
Styrning

I Tyskland har förbundsstaten (Bund) en lagstiftande ramkompetens inom planeringen. På grund av Tysklands federala karaktär får emellertid förbundsstaten inte ingripa i Ländernas lagstiftningskompetens. Utöver den rena lagstiftningen författar förbundsstaten vart fjärde år en Raumordnungsbericht (riksplaneprogram) som tar upp den rumsliga utvecklingen, nationella utvecklingstendenser, genomförda åtgärder samt konsekvenser av det europeiska samarbetet. De 16 Länderna är förpliktade till en rumslig planering som täcker hela deras territorium, Landesplanung. Planeringen omfattar både program och fysiska planer. Landesplanung konkretiseras i en Raumordnungsbericht som är bindande.

Även om Förbundsstaten bara har begränsad makt att styra den regionala planeringen och utvecklingen har den en betydande roll då den anger tonen i debatten. Men hänsyn till flerkärnighet och regional balans har förbundsstaten lanserat två intressanta debatter under de sista decennierna. Den ena handlar om de fördelar en flerkärnig ortstruktur och regional samverkan för med sig. Den andra handlar om utvecklande av s.k. metropolregioner som är större än metropolerna och har en diffus avgränsning som går på tvärs av administrativa gränser såsom delstatsgränser (Rhen-Main regionen är exempel på en sådan region).

På senare år har även några av Tysklands större regioner upprättat regionala instanser för att koordinera den rumsliga och ekonomiska utvecklingen av regionen. Detta har skett både i Rhen-Neckar och Rhen-Main, där båda regionerna spänner över olika delstatsgränser. Eftersom städerna i Rhen-Main på många sätt är sammanflätade har det länge pågått diskussioner hur regionen ska planeras, och vilka nivåer som ska

ansvara för vad. Sedan mitten av 1990-talet har regionfrågan fått extra mycket fokus, och regionala frågor har fått allt mer utrymme i det kommunala planeringsarbetet. De senaste årens behov av bättre samarbete gjorde att man år 2011 införde ett regionalt organ i Rhen-Main. Det regionala organet som går under namnet Frankfurt Rhen-Main är en plattform för kommunerna och ansvarar för att utveckla regionens framtida visioner. Det regionala organet ansvarar bland annat för upprättandet av regionens översiktsplan (Regional preparatory land-use plan) och regionens landskapsplan. Genom "Frankfurt Rhen-Main Metropolitan region Act" åtar sig den kommunala planeringen att ta de regionala planerna i beaktande och vice versa.¹⁸



Figur 30: Rhen-Main regionen, källa: www.frankfurt-rhein-main.de

Goda exempel – ”Darmstadtium”

Enligt den representant i Darmstadt som Sweco har talat med har staden ett flertal pågående intressanta projekt kopplade till planering och stadsutveckling. Just nu arbetar staden bland annat med ett flertal nya bostadsprojekt för att möta behovet av nya lägenheter. Staden arbetar även med att utveckla Darmstadts profil som en kunskapsstad inriktad mot vetenskap och forskning. Bland annat har staden nyligen upprättat en konferensanläggning – Darmstadtium. Projektet är initierat genom ett samarbete mellan staden och Darmstadts tekniska universitet, och tanken är att anläggningen ska ge möjligheter för stora konferenser inom forskning, utbildning och näringsliv etc.

¹⁸Stadtplanungsamt, Frankfurt (2014) <http://www.stadtplanungsamt-frankfurt.de>



Figur 31: Darmstadtium, källa: <http://www.darmstadtium.de>

Faktaruta – Darmstadtium

VAD HANDLAR DET OM?	Konferens- och vetenskapscenter - “Darmstadtium”
VAD HAR GJORTS?	I ett led att utveckla stadens profil som en kunskapsstad har staden uppfört ett nytt konferenscenter i samarbete med stadens tekniska universitet. Byggnaden stod klar 2008 och sedan dess har det hållits ett flertal stora event i staden. Tanken är att byggnaden ytterligare ska konkretisera stadens profil inom vetenskap, ekonomi, politik etc.
VEM HAR VARIT MED?	Projektet är ett samarbete mellan Darmstadts tekniska universitet och Darmstadts kommun. Ett flertal partners är även knutna till projektet.
LÄS MER	http://www.darmstadtium.de

Att lära från Darmstadt

Ur ett benchmarkperspektiv finns mycket att lära från Darmstadt. I största allmänhet verkar regionens arbete med diversifiering vara en framgångsfaktor för både Rhein-Neckar och Rhen-Main, särskilt när det kommer till städernas olika roller i regionen. För Darmstadt är det framförallt viktigt att man har kunnat utveckla en egen profil som en ”kunskapsstad”. I den bemärkelsen skulle det vara intressant för kärnstäderna

att vidare studera hur Darmstadt har arbetet med att specialisera sig i regionen och resonerat kring vilka kvaliteter staden har velat lyfta fram, samt varför det blev just dessa kvaliteter. Detta skulle kunna ge ett intressant inspel till hur kärnstäderna i Stockholm-Mälarenregionen ska utvecklas och vilka unika kvaliteter som kan lyftas fram.

För Stockholm-Mälarenregionen är Darmstadt även intressant när det kommer till styrning och samverkan med den övriga regionen. De senaste årens behov av bättre samarbete gjorde att man år 2011 införde ett regionalt organ i Rhen-Main som ansvarar för att ta fram regionala planer. I den bemärkelsen kan det vara intressant att titta på hur det regionala samarbetet fungerar, samt hur man har arbetat när det kommer till samvekan mellan administrativa gränser (exempelvis mellan delstaterna) i regionen.

Sammanfattning – Darmstadts relevans för kärnstäderna i Stockholm-Mälarenregionen

	Befolkning sstruktur och trender	Roll i regionen	Pendling	Styrning och samverkan	Goda exempel
Neutral	X				X
Relevant			X		
Mycket relevant		X		X	

Sammanfattning – De tre städernas relevans för kärnstäderna i Stockholm-Mälarenregionen

I ett led att identifiera intressanta benchmarkstäder har Drammen, Utrecht och Darmstadt valts ut som tre potentiella kärnstäder. Samtliga dessa städer är europeiska städer som tillhör en storstadsregion och ligger i nära anslutning till en storstad. I jämförelse med Stockholm-Mälarenregionens städer har de tre valda städerna relativt god tillgänglighet till närmaste storstad. Avståndet mellan Utrecht och Amsterdam är endast 30 minuter, och mellan Darmstadt och Frankfurt är avståndet ca 20 minuter. För vissa kärnstäder i Stockholm-Mälarenregionen är avståndet till Stockholm betydligt längre. Samtidigt som avstånd och befolkningsstorlek kan skilja städerna åt är samtliga identifierade kärnstäder mycket intressanta utifrån ett benchmarkperspektiv. Ett genomgående tema för Drammen, Utrecht och Darmstadt är att städerna är regionalt konkurrenskraftiga. Både Utrecht och Darmstadt har exempelvis blivit rankade bland de 10 mest konkurrenskraftiga regionerna i Europa. Att städerna har lyckats specialisera sig och hittat sin egen "nisch" har troligtvis en stor förklaring till att städerna har haft en sådan positiv utveckling de senaste åren.

Ett annat genomgående tema är att städerna både drar nytta av att ligga nära sin storstad, samtidigt som de också förefaller vara relativt självständiga. Drammen är en del av den funktionella Osloregionen när det kommer till arbetsmarknad och service, samtidigt som staden även är en egen funktionell kärna i regionen med en attraktiv stadsutveckling som gör att många väljer att bo i Drammen. Samma mönster tycks finnas i Utrecht där staden drar nytta av att ligga nära Amsterdam (i termer av nätverk, kontakter med andra företag etc.), samtidigt som interaktionen till Amsterdam och andra städer inte är så hög som den skulle kunna vara.

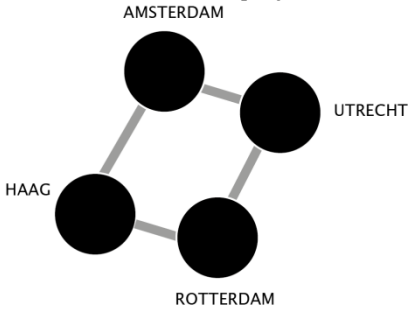
Eftersom Stockholm-Mälarenregionen har en stor andel pendlare kan det även vara intressant att titta på hur de tre benchmarkstäderna arbetar med att utveckla smidiga möjligheter för vardagsreor i regionen. Här finns det framförallt stor jämförbarhet med Osloregionen som har många likheter med Stockholm-Mälarenregionen när det kommer till pendlingsmönster. Bland annat kan det vara intressant och studera vidare hur Drammen har utvecklat sin relation till Oslo, samt till de övriga orterna i Buskerudbyen.

En pågående debatt i Sverige idag rör regionfrågan och i synnerhet hur planeringsansvaret ska fördelas mellan lokal-, regional- och nationell nivå. Med anledning av detta kan det även vara intressant att titta på hur de tre valda städerna arbetar med styrning mellan nivåer och sektorer. För Stockholm-Mälarenregionen kan framförallt Darmstadt vara intressant när det kommer till styrning och samverkan med den övriga regionen. De senaste årens behov av bättre samarbete gjorde att man år 2011 införde ett regionalt organ i Rhen-Main som ansvarar för att ta fram regionala

planer. I den bemärkelsen kan det vara intressant att titta på hur det regionala samarbetet fungerar, samt hur man har arbetat när det kommer till samvekan över administrativa gränser (exempelvis mellan delstaterna) i regionen.

BRUTTOLISTAN – DE SJU STÄDERNA

Utrecht

STORLEK	Utrecht har en folkmängd på 316 275 Invånare (2012) och är den fjärde största staden i Nederländerna. ¹⁹
SAMSPEL MELLAN STÄDERNA	<p>Utrecht är den största staden i Utrecht regionen (ca 1,2 milj. Invånare) och består av 26 kommuner. Utrecht har en strategiskt geografisk lokalisering i centrala Nederländerna och ligger strax sydöst om Amsterdam.</p> <p>Utrecht utgör en viktig nod i Randstadregionen som är en ekonomiskt konkurrenskraftig region bestående av de fyra största städerna i Nederländerna (Haag, Rotterdam, Amsterdam och Utrecht). De fyra städerna, tillsammans med kringliggande mindre nodstäder, bildar en polycentrisk "ring" av städer.</p>  <p>Även om Randstadregionen är polycentrisk (i termer av befolkning), är den inte en funktionellt integrerad region. Pendlingsströmmarna mellan städerna är exempelvis mycket begränsade. Den mesta av pendlingen sker inom de egna regionerna eller till den närliggande regionen. Detta innebär att det finns vissa pendlingsströmmar mellan Amsterdam och Utrecht, samt mellan Rotterdam och Haag. Men det är generellt relativt små pendlingsströmmar över kommun/region gränser.²⁰</p> <p>Trots stadens centrala plats i regionen och geografisk närhet till kringliggande städer, har Utrecht utvecklat en stark lokal profil där en stor andel både bor och arbetar i staden. 2013 rankades även</p>

¹⁹ Eurostat (2013), Urban Audit, befolkningsstatistik

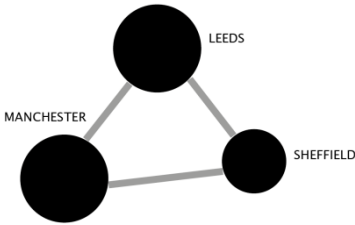
²⁰ OECD (2007) territorial Reviews, Randstad Holland, Netherlands

	Utrecht som den mest konkurrenskraftiga regionen i Europa. Utrecht kom således före både Stockholm (4:a) och London (2:a). ²¹
NÄRINGSLIV	Arbetsstillfällena har generellt ökat i Randstadsregionen från 1990 talet fram till idag. Den största ökningen har skett i Utrecht och Amsterdam, samt i de kringliggande mindre städerna. Utrecht kännetecknas av en kunskapsintensiv arbetsmarknad med en stor andel internationella investeringar.
DIVERSIFIERING	När det kommer till ekonomisk diversifiering finns det en hög grad av komplettering mellan städerna i Randstadregionen: Haag – administration (rättsliga instanser etc.) Rotterdam – logistisk knutpunkt Utrecht – internationella företag och kreativa tjänster Amsterdam – kreativa tjänster
KUNSKAP	Utrecht har en tydlig kunskapsprofil och Utrecht University har ett internationellt gott rykte. Universitetet har även samverkan med andra högskolor och universitet i landet. Bland annat med universitetet i Eindhoven.
STYRNING	Traditionellt har den nationella nivån haft det yttersta ansvaret för den rumsliga planeringen i Nederländerna. På senare år har dock planeringsansvaret flyttat ner till den regionala och lokala nivån. Brist på samverkan mellan sektorer, intressen och initiativ har dock försvårat utvecklingen av ett regionalt självstyre. De nuvarande policy-arbetet har ett tydligt fokus på kultur, kreativitet, urbana nätverk (förtätning) och nationella landskap (rekreation, bebyggelsebegränsningar). ²²
BOSTÄDER	Den tilltagande urbaniseringen har bidragit till att Utrecht har bostadsbrist. Enligt visionen för Randstad 2040 behövs ytterligare 50 000 bostäder i Utrechtregionen.
INFRASTRUKTUR	Nederländernas största tågcentral ligger i Utrecht och staden är därför en trafiknod med mycket goda tågförbindelser till bland annat Amsterdam (Schiphol flyplats) och övriga Randstadregionen.

²¹ Europa Kommissionen (2013) EU Regional Competitiveness Index 2013

²² Amsterdam institute for Metropolitan and International Development Studies (2007) The Amsterdam Metropolitan Area: towards a creative knowledge region?

Sheffield

STORLEK/RANK	Sheffield har en folkmängd på 552 698 Invånare (2011) ²³ och är en av de största engelska städerna utanför London.
SAMSPEL MELLAN STÄDERNA	 <p>Regionen Sheffield utgörs av 11 stycken kommuner och består av fem större urbana områden: Sheffield, Doncaster, Rotherham, Chesterfield and Barnsley. Sheffield gränsar till storstadsregionerna Manchester och Leeds.</p> <p>Beaktas pendlingsströmmar uppvisar regionen vissa polycentriska tendenser – framförallt inom regionens fem nodstäder. Detta beror på att städerna är diversifierade inom olika sektorer. Pendlingsströmmarna mot övriga regioner (Manchester och Leeds) är däremot låga. Andel som pendlar till Leeds är generellt fler än andelen som pendlar till Manchester.²⁴</p>
NÄRINGSLIV	Sheffield har historiskt varit en stad som präglas av tillverkningsindustri och ståltillverkning. Även om andelen som arbetar inom industrin fortfarande är relativt hög (särskilt i jämförelse med många andra engelska städer), har arbetstillfällena inom industrin sjunkit under senare år. Idag genomgår Sheffield en ekonomisk omvandling från industriell verksamhet till fokus på kunskapsintensiva tjänster och kreativa näringar. Omvandlingen marknadsförs av staden som "Creative Sheffield".
DIVERSIFIERING	Städerna i Sheffield regionen har olika specialiseringar med avseende på ekonomi och arbetsmarknad. Donchaster har flygplatsen Robin Hood airport och en växande logistikindustri. Sheffield definieras av sin industri och sina kreativa och digitala näringar. Sheffield har även en beroenderelation till Rotherham som tillsammans utgör en ekonomisk

²³ Eurostat (2013), Urban Audit, befolkningsstatistik

²⁴ Sheffield City Region (2007) Priorities for Sheffield City Region in the Knowledge Economy

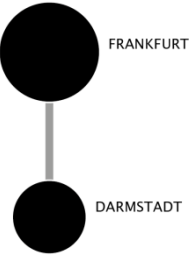
	korridor i regionen. ²⁵
KUNSKAP	Sheffield har två universitet: University of Sheffield och Sheffield Hallam University. I den ekonomiska översiktsplanen för Sheffield framhålls universitet och utbildning som ett prioriterat område. Särskild fokus är riktad mot att öka samverkan mellan universitet och företag i regionen. Samarbetet mellan Sheffield University och Boeing framhålls som ett gott exempel.
STYRNING	<p>Storbritannien har en lång tradition av stadspolitiska åtgärder. De stadspolitiska insatser som genomförs idag ska bidra till uppfyllandet av tre huvudsakliga målsättningar:</p> <p>Stärka ekonomin och minska arbetslösheten, framförallt i utsatta och eftersläpande områden Skapa förutsättningar för företagande, till exempel genom investeringar i infrastruktur, markanvändning och offentlig service Skapa städer där människor vill leva och kan arbeta, och där företag vill investera</p> <p>Stadspolitiken formuleras på nationell nivå och har till uppgift att utforma riktlinjer för ekonomisk, social och miljömässig samhällsutveckling. Dessa utgör sedan ramverk för implementering på regional och lokal nivå.</p> <p>Till skillnad från många övriga europeiska städer har stadspolitiken i Storbritannien ett stort fokus på sociala frågor. Ett av de stora regionalpolitiska målen i Storbritannien handlar om att utjämna de stora regionala skillnaderna vad gäller tillväxttakt som råder i landet. Som en del i det arbetet uppmuntrar staten bildandet av lokala partnerskap där myndigheter, företag och andra aktörer från orten ingår.²⁶</p> <p>Som svar på behovet av en övergripande regional och ekonomisk strategi har Sheffield tagit fram en ekonomisk översiktsplan. Denna är tänkt att ge riktlinjer för stadens ekonomiska utveckling samt översättas till stadens fysiska planramverk (City Centre Masterplan)</p>
BOSTÄDER	Avseende bostadsfrågor är den främsta utmaningen för staden att diversifiera bostadsbeståndet och attrahera olika typer av målgrupper (stundeter/unga, familjer och personer med hög mobilitet och arbeten i kunskapsintensiva företag).

²⁵ Sheffield Economic Masterplan (2008)

²⁶ Tillväxtanalys (2011) Stadspolitik i andra länder - En rapport om stadspolitikens inriktning, omfattning och organisation

INFRASTRUKTUR	Bristen på infrastruktur mellan Sheffield-Manchester-Leeds bedöms vara en av anledningarna till att interaktionen mellan de tre regionerna fortfarande är låg. Tåg från Sheffield till Manchester tar idag ca 50 minuter, och tåg till Leeds tar 40-50 minuter. I den ekonomiska översiktsplanen för Sheffield prioriteras bättre och snabbare tågtrafik mellan städerna.
---------------	---

Darmstadt

STORLEK/RANK	Darmstadt har en folkmängd på 149 052 invånare (2012) och ligger söder om Frankfurt 691 518 invånare (2012). ²⁷
SAMSPEL MELLAN STÄDERNA	 <p>Darmstadt ligger i förbundslandet Hessen som sammantaget har en folkmängd på 6 miljoner invånare. Hessen är indelat i tre förvaltningsdistrikt och 21 distrikt. Darmstadt tillhör regionen Rehn Main, som är en av Tysklands största polycentriska storstadsregioner. Förutom Darmstadt består regionen av sex stycken större urbana centra: Frankfurt, Wiesbaden, Mainz, Hanau, Offenbach och Aschaffenburg</p> <p>Även om Frankfurt är den dominerande staden, uppvisar regionen vissa polycentriska tendenser. Däremot finns asymmetriska mönster mellan regionens yttre städer och de städer som ligger centralt i regionen. Mer än 200 000 pendlar dagligen till regionens centralt belägna städer, medan endast 24 000 pendlar i motsatt riktning. Beaktas pendlingsströmmar utgör Frankfurt det viktigaste funktionella arbetsmarknasområdet i regionen.²⁸</p>
NÄRINGSLEV	Traditionellt har Darmstadt präglas av tillverkningsindustri med specialisering inom kemi och utveckling. Med sitt tekniska universitet och sina flertal IT kluster definieras staden idag som "city och science"
DIVERSIFIERING	<p>Några av städerna i Rehn Main är profilerade mot servicesektorn (Frankfurt, Mianz), och ett flertal av städerna har fortfarande en industriell prägel:</p> <p>Darmstadt – definieras som "city of science" och har ett flertal IT kluster</p>

²⁷ Eurostat (2013), Urban Audit, befolkningsstatistik

²⁸ Institute of community studies/ The Young Foundation & Polynet Partners (2005)

POLYNET Action 1.1 Commuting and definition of functional urban regions: Rhine-Main

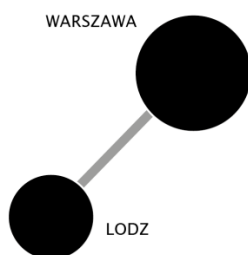
	<p>Frankfurt – Servicetjänster, ekonomi, trafiknod</p> <p>Wiesbaden – Servicetjänster</p> <p>Mainz – Servicetjänster med fokus på mediaföretag</p> <p>Hanau – har en stor tillverkningsindustri och är en viktig hamnstad</p> <p>Offenbach – tillverkningsindustri</p> <p>Aschaffenburg – tillverkningsindustri och logistik</p>
KUNSKAP	Darmstadt har två universitet: Darmstadts tekniska universitet och Darmstadt University of Applied Sciences
STYRNING	<p>Den stadspolitiska huvudaktören på federal nivå är departementet för transport, byggande och stadsplanering (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, BMVBW) I samråd med delstaterna anger BMVBW stadspolitikens generella riktlinjer. Det federala systemet innebär att delstaterna är fria att själva organisera och utföra sin lokala politik inom detta ramverk.²⁹</p> <p>Några av Tyskland större regioner har upprättat regionala instanser för att koordinera den rumsliga och ekonomiska utvecklingen av regionen. Ett exempel är Rehn-Neckar regionen som styrs av ett så kallat public-partnership. Den regionala översiktsplanen (Rehn-Neckar spatial development plan) är juridisk bindande och måste därför beaktas i de lokala utvecklingsplanerna.³⁰</p>
BOSTÄDER	
INFRASTRUKTUR	Darmstadt är en nodstad och ligger strategiskt nära Frankfurt (20 minuter till Frankfurt Airport). I Darmstadt ligger även en av regionens största tågcentraler.

Lodz

STORLEK/RANK	Lodz har en folkmängd på 753 200 invånare och är polens tredje största stad efter Warszawa och Krakow.
SAMSPEL MELLAN STÄDERNA	

²⁹ Tillväxtanalys (2011) Stadspolitik i andra länder - En rapport om stadspolitikens inriktning, omfattning och organisation

³⁰ Metropolregion Rhein Neckar (2013) <http://www.m-r-n.com/>



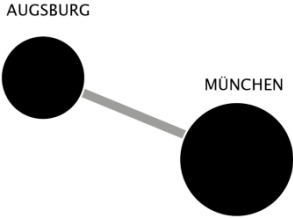
Lodz ligger strategiskt i centrala Polen ca 12 mil från Warszawa. De senaste åren har lokala och regionala aktörer initierat en process för att utveckla Lodz och de kringliggande städerna till en metropolregion (ca 2.5 milj. Invånare). Planprocessen är fortfarande i ett tidigt skede men sammanfattas strategiska inriktningarna för regionen sammanfattas i regionens utvecklingsstrategi: The development strategy for the lodz for the years 2007-2020

NÄRINGSLEV	Staden har traditionellt präglats av textilindustri och kultur. Även om andelen som arbetar inom textilindustrin fortfarande är relativt hög, har arbetstillfällena inom industrin sjunkit under senare år. Staden arbetar nu med att marknadsföra Lodz som ett kreativt centrum för kultur och kreativa näringar.
DIVERSIFIERING	Lodz är profilerad mot textilindustri, kultur och kreativa näringar
KUNSKAP	Lodz har en akademisk profil. I staden finns ett flertal universitet, bland annat University of Lodz och Medical University of Lodz.
STYRNING	I Polen har de regionala instanserna mandat att förbereda och initiera planer för metropolregioner. Däremot finns inga tydliga juridiska riktlinjer avseende hur metropolregioner ska organiseras och styras. Förändringar i den polska lagen bedöms vara en förutsättning för att en övergripande metropolstrategi för Lodzregionen ska implementeras. ³¹
BOSTÄDER	Många av invånarna i Lodz lever i fattigdom. Ett av de prioriterade områdena enligt regionens utvecklingsstrategi är att öka stadens generella levnadsstandard. Särskilt prioriterat är att öka utbudet på bostadsmarknaden, både när det gäller kvalitet och kvantitet.
INFRASTRUKTUR	Lodz Airport ligger några kilometer utanför stadskärnan och är en viktig förutsättning för regionens konkurrenskraft. Lodz är även en knutpunkt i sin region för tågtrafiken i Polen.

³¹ Leibniz Institute of Ecological and Regional Development (2007) Metropolitan Regions of the Central European Space: Metropolitan profiles

	En viktig förutsättning för regionens konkurrenskraft är utvecklingen av moderna trafiksystem och så kallade "communication junctions" bestående av motorväg- och spårbundna knytpunkter). Expresståg mellan Lodz och Warszawa föreslås för ökad integration mellan de två städerna.
--	--

Augsburg

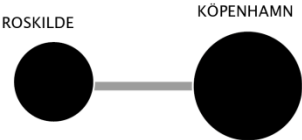
STORLEK/RANK	Augsburg har en folkmängd på 266 647 invånare (2012) ³²
SAMSPEL MELLAN STÄDERNA	<p>Augsburg är en del av Bayern och ligger ca 6 mil norr om München Augsburg ingår i Munich Metropolitan Region (EMM) – ett regionalt samverkansinitiativ som initierades 2007.</p>  <p>Befolkningsmässigt är München mycket större än de andra städerna i regionen. Även pendlingsströmmarna är relativt koncentrade till respektive urbant centra. En stor andel pendlar in till Augsburg från de mindre kringliggande städerna.³³</p>
NÄRINGSLIV	Regionens näringsliv kännetecknas av tillverkningsindustri, bioteknologi och medicin. Ett flertal medicin/IT kluster finns i regionen
DIVERSIFIERING	Augsburg och Münchenregionen är en ekonomisk konkurrenskraftig region, bland annat har regionen ett flertal kluster inom medicin och IT
KUNSKAP	Överlag mycket hög andel högutbildade i regionen. I Augsburg ligger även University of Augsburg,
STYRNING	Den stadspolitiska huvudaktören på federal nivå är departementet för transport, byggande och stadsplanering (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, BMVBW) I samråd med delstaterna anger BMVBW stadspolitikens generella riktlinjer. Det federala systemet

³² Eurostat (2013), Urban Audit, befolkningsstatistik

³³ ERSA-Conference Paper 2006: The Mega-City-Region of Munich: A kingdom of its own or a space of interconnected flows?

	<p>innebär att delstaterna är fria att själva organisera och utföra sin lokala politik inom detta ramverk.³⁴</p> <p>Munich Metropolitan Region (EMM) samverkar och organiseras genom så kallat public-partnership (samarbete mellan bland annat privata företag, kommuner och intresseorganisationer)</p>
BOSTÄDER	Den tilltagande urbaniseringen i regionen innebär ett högt tryck på bostadsmarknaden och markanvändningen. Bostadsbrist och ökade sociala skillnader är en av regionens stora utmaningar.
INFRASTRUKTUR	God förbindelse ur transportsynpunkt. Mycket goda förbindelser med München

Roskilde

STORLEK/RANK	Roskilde har en folkmängd på 48 186 invånare (I kommunen bor ca 83 000 invånare)
SAMSPEL MELLAN STÄDERNA	<p>Roskilde ligger ca 3 mil från Köpenhamn och är en av de större städerna i Köpenhamnsregionen. Befolkningsmässigt är Köpenhamn den dominerande staden, men genom regionens fysiska fingerliknande struktur har Köpenhamnsregionen goda förutsättningar för pendling och interaktion mellan de olika städerna.</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>Roskilde ligger strategiskt nära förbindelser med motorväg och tågtrafik och de flesta Roskildebore har inte längre än 500 meter till närmaste tåg- eller busshållplats. De fördelaktiga pendlingsavstånden medför att många invånare dagligen pendlar. 98 % av invånarna som bor i Köpenhamnsregionen arbetar även inom regionen. 57 % av invånarna arbetar i en annan kommun än där de bor.³⁵</p>
NÄRINGSLEV	Köpenhamnsregionen har ett flertal forsknings- och utbildningsinstitutioner, speciellt inom IT, biomedicin, hälsa och

³⁴ Tillväxtanalys (2011) Stadspolitik i andra länder - En rapport om stadspolitikens inriktning, omfattning och organisation

³⁵ Regional Development Plan of Denmark (2008)

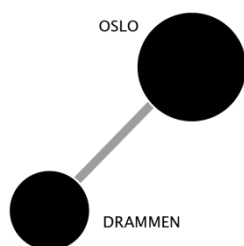
	<p>medicin. Näringslivet är även definierat av jordbruk, kunskaps- och servicetjänster.</p> <p>Enligt Köpenhamnsregionens utvecklingsplan är en av regionens stora utmaningar bristen på välutbildad arbetskraft.</p>
DIVERSIFIERING	
KUNSKAP	Roskilde har ett universitet (Roskilde universitetscenter) och ett forskningscenter med forskning inom förnyelsebar energi.
STYRNING	<p>I jämförelse med de övriga nordiska länderna har Danmark av tradition haft en "svag" regional utvecklingspolitik. Bristen på regional planering beror delvis på att det finns relativt få glesbygdsområden i Danmark. Den regionala utvecklingspolitiken är i princip baserad på EU:s regionalfonds- och socialfondsprogram samt generella nationella riktlinjer där de speciella villkor som råder i perifera områden beaktas.</p> <p>I Danmark saknas en samlad stadspolitik men däremot finns en rad initiativ riktade dels mot de behov som de större städerna står inför, dels mot de regionala obalanser som uppstår när storstadsregionerna växer mest vad gäller befolkning och tillväxt.³⁶</p>
BOSTÄDER	
INFRASTRUKTUR	Som en följd av regionens täthet och befolkningstillväxt har Köpenhamnsregionen ett flertal utmaningar kopplade till trafikrelaterade frågor, exempelvis trängsel, utsläpp, buller etc. ³⁷

Drammen

STORLEK/RANK	Drammen har en folkmängd på 65 000 invånare och är en av de större städerna i vad som brukar benämnas som Osloregionen
SAMSPEL MELLAN STÄDERNA	

³⁶ Tillväxtanalys (2011) Stadspolitik i andra länder - En rapport om stadspolitikens inriktning, omfattning och organisation

³⁷ Regional Development Plan of Denmark (2008)



Drammen ligger ca 5 mil strax söder om Oslo. Interaktionen mellan städerna i Osloregionen skiljer sig från övriga regionen i Norge men har mycket gemensamt med hur interaktionen mellan städerna i Stockholm-Mälarenregionen ser ut. Regionen präglas exempelvis av en stor andel lång-distans pendlare mellan regionens yttre städer till Oslo stad.

NÄRINGSLIV	Den traditionella produktionsindustrin är idag relativt liten och näringslivet präglas av kunskaps- och servicetjänster (elektronik och IT)
DIVERSIFIERING	Drammen är en historisk hamnstad med träindustri. Idag präglas staden av bland annat turism och kultur.
KUNSKAP	
STYRNING	<p>Historiskt har synen på städer som tillväxtmotorer varit problematiskt i Norge. Detta har sin grund i den regionalpolitiska debatten under -70 talet då det fanns en önskan att utveckla bosättningar i glesbygden. Traditionellt har därför Norges utvecklingsstrategier syftat till att bevara den rådande bosättningsstrukturen i hela landet, utan att involvera stadspolitiken.</p> <p>En nationell strategi för Norges storstäder är nu i utvecklingsstadiet. Avsikten är att stärka Osloregionens kvaliteter och att hela landet ska gynnas av ett starkt storstadsområde. Små och mellanstora städer anses vara viktiga komplement till storstäderna, särskilt för att upprätthålla bosättningsmönstret runt om i landet.³⁸</p>
BOSTÄDER	En av de stora utmaningarna för Osloregionen överlag är de höga bostadspriserna. Drammen har generellt lägre bostadspriser än Oslo.
INFRASTRUKTUR	Långdistanspendling är viktigt för utbudet av arbetskraft i Osloregionen. Utbyggnaden av tågnätet mellan städerna i regionen, och effektivare resor är därför prioriterat.

³⁸ Nordregio (2006) Polycentrisk stadsutveckling ur ett europeiskt och nordiskt perspektiv

stad	storlek/rank	samspel mellan städerna	näringsliv	diversifiering	kunskap	styrning	bostäder	infrastruktur	Swecos kommentarer
Utrecht	++	+++	+++	+++	+++	+++	++	++	<p>(20+)</p> <p>Utrecht skiljer sig från Stockholm – Mälarenregionen eftersom regionen har en tät befolkningsstruktur och en mycket flerkärnig regionstruktur. Utrecht är dock intressant ur ett diversifieringsperspektiv: exempelvis hur staden har profilerat sig som "sin egen" gentemot de andra närliggande städerna. Samt hur staden drar nytta av Amsterdams storlek. Utrecht föregår även som ett mycket gott exempel avseende utbildning och forskning</p>
Sheffield	+	+++	+++	+++	+++	++	++	+++	<p>(20 +)</p> <p>Befolkningsmässigt är Sheffield större än städerna i Stockholm-Mälarenregionen. Sheffield är dock en intressant kandidat av många anledningar. Framförallt avseende hur staden förhåller sig till de två relativt stora och närliggande städerna Manchester och Leeds. Kan även vara intressant att se hur staden arbetar med den ekonomiska omvandlingen</p>

stad	storlek/rank	samspel mellan städerna	näringsliv	diversifiering	kunskap	styrning	bostäder	infrastruktur	Swecos kommentarer
									(creative Sheffield) samt vilka strategier staden har för att förstärka pendlingen inom/mellan regionerna.
Darmstadt	+++	+++	++	+++	+++	+++		++	(19+) Befolkningsmässigt är Darmstadt jämförbar med många av Stockholm – Mälardalens regionens städer. Darmstadt är även en intressant stad avseende flerkärnighet och samspel mellan städerna. Speciellt eftersom regionen som helhet har en ringstruktur (pendlingen går från yttre kanterna till städerna i mitten). Staden är även relevant för Stockholm-Mälardalens regionen med avseende på den regionala styrningen och synen på samverkan (public partnership etc.)
Lodz	+	++	++	+++	+++	++	++	+++	(18 +) Lodz är i ett tidigt skede att utarbeta strategier för regionen som helhet. Intressant att se hur dessa strategier formuleras/gestaltas. Stort fokus på infrastruktursatsningar som viktig

stad	storlek/rank	samspel mellan städerna	näringsliv	diversifiering	kunskap	styrning	bostäder	infrastruktur	Swecos kommentarer
									förutsättning för stadens tillväxt.
Augsburg	++	+++	+++	++	++	+++	++	++	<p>(19+)</p> <p>Augsburg och Münchenregionen är en ekonomisk konkurrenskraftig region. Augsburg bedöms därför vara särskilt relevant ur ett näringslivs. Bland annat hur staden/regionen arbetar för forskning, innovation och kluster etc.</p> <p>Staden är även relevant för Stockholm-Mälarenregionen med avseende på den regionala styrningen och synen på samverkan (public partnership etc.)</p>
Roskilde	+++	+++	+++	++	+++	++		+++	<p>(19+)</p> <p>En av Roskildes stora utmaningar är brist på högutbildad arbetskraft. I detta avseende finns det likheter med utmaningarna för Stockholm-Mälarenregionen. Det finns därför goda skäl att utbyta erfarenheter med hur Roskilde och Köpenhamnsregionen arbetar med utbildning</p>

stad	storlek/rank	samspel mellan städerna	näringsliv	diversifiering	kunskap	styrning	bostäder	infrastruktur	Swecos kommentarer
									och arbetskraft.
Drammen	+++	+++	+++	++		++	++	+++	(18+) Det finns många likheter mellan pendlingsmönstren i Osloregionen och Stockholm-Mälarenregionen. I denna mening kan det vara intressant att se hur Drammen arbetar med långdistanspendling (vilka möjligheter/utmaningar) har staden? Även intressant att se hur staden arbetar med turism.