

Rapport 2012:17

LÄNSSTYRELSEN
I STOCKHOLMS LÄN

Infrastrukturens och bostädernas betydelse för innovation och tillväxt i Stockholmsregionen



Rapport 2012:17



LÄNSSTYRELSEN
I STOCKHOLMS LÄN

Infrastrukturens och bostädernas betydelse för innovation och tillväxt i Stockholmsregionen

Projektledare: Jonas Örtquist

Foto omslag: Jacob Forsell

Utgivningsår: 2012

ISBN: 978-91-7281-499-8

För mer information kontakta:
avdelningen för tillväxt
Länsstyrelsen i Stockholms län
Tfn: 08-785 40 00

Besök också vår webbplats www.lansstyrelsen.se/stockholm

Förord

I ett nationellt perspektiv har Stockholmsregionen de senaste åren fått en allt större betydelse för Sveriges samlade tillväxt. Det visar sig bland annat genom att Stockholmsregionens andel av landets nyföretagande och förädlingsvärde i relation till befolkning ökar. En av de viktigaste faktorerna bakom Stockholmsregionens internationellt konkurrenskraftiga och kunskapsintensiva näringsliv är tillgången på kompetens genom en högutbildad arbetskraft samt starka forsknings- och innovationsmiljöer som attraherar investeringar, företag och talanger till regionen. En grundförutsättning är att regionen är tillgänglig – att Stockholm erbjuder en fungerande infrastruktur och tillgång på bostäder som möjliggör rörlighet, pendling och inflyttning av arbetskraft, studenter och forskare till regionen. Kapaciteten i transportinfrastrukturen och bostadsförsörjningen är således viktig för att Stockholmsregionen långsiktigt ska kunna stärka sin position.

Denna studie synliggör kommunikationernas och bostädernas betydelse för utvecklingen av länets kunskapsintensiva näringsliv samt forsknings- och innovationsmiljöer. Det kunskapsintensiva näringslivet är framför allt beroende av fungerande transporter och rörlighet av arbetskraft och kompetens. Analysen visar hur strategiska investeringar och åtgärder i den fysiska planeringen påverkar Stockholmsregionens kunskapsintensiva näringsliv idag och i framtiden. Tillgången på bostäder, väl utbyggda och täta kommunikationer samt närhet till Arlanda är viktiga funktioner för kompetensförsörjning och rörlighet av arbetskraft, forskare och experter mellan företag, kluster och FoI-miljöer. I ett vidare perspektiv har dessa faktorer också en avgörande betydelse för regionens globala attraktivitet och därmed också för hela landets konkurrenskraft.

Detta kunskapsunderlag synliggör sambanden mellan några av Stockholmsregionens stora utmaningar som sällan diskuteras i ett sammanhang. Viktiga faktorer som identifieras i rapporten kan efter en fördjupad analys tydliggöra de förutsättningar som är önskvärda för att stimulera tillväxten i Stockholmsregionen. Studien är framtagen inom ramen för Innovationskraft Sthlm och kommer bland annat att utgöra underlag för diskussion inom forsknings- och innovationsområdet samt inom infrastrukturområdet där regeringen presenterar två propositioner och en nationell innovationsstrategi under hösten.

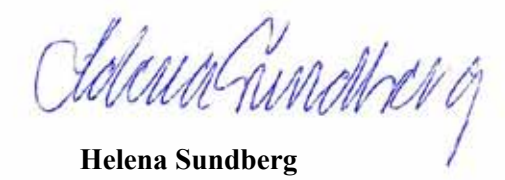
Rapporten är utarbetad av ÅF Infrastructure AB som har haft huvudansvar för arbetet. Visst förarbete har också utförts av WSP Group. Projektledare för arbetet var Jonas Örtquist, utvecklingsledare på Länsstyrelsens avdelning för tillväxt. Arbetet har följts av en referensgrupp bestående av strateger för infrastruktur samt bostäder från Trafikverket och Länsstyrelsen.

Stockholm i juni 2012



Mats Hedenström

Tillväxtdirektör
Länsstyrelsen i Stockholms län



Helena Sundberg

Regionchef
Trafikverket Stockholm

Innehåll

Sammanfattning **9**

Inledning **11**

Bakgrund 11

Det kunskapsintensiva näringslivets lokalisering **13**

Lokaliseringsmodellen 13

Kunskapsintensiva tjänsters lokalisering 15

Stockholms läns kunskapsintensiva näringsliv 2025 20

Infrastruktur, kommunikationer och tillgänglighet **27**

Kluster och FoI-miljöers behov av tillgänglighet 27

Kollektivtrafiksystemet 34

Vägsystemet förstärks 38

Internationell tillgänglighet 40

Regionförstoring 44

Beslutade investeringar 47

Bostäder och tillgänglighet **56**

Befolkning och boende 56

Studentbostäder 58

Bostadsbyggande 61

Boendets betydelse för det kunskapsintensiva näringslivet 62

Kompetensförsörjning 68

Behovs- och konsekvensanalys **75**

Stort bostadsbehov 75

Systemförändrande åtgärder 78

Slutsatser **86**

Tillgänglighet har stor betydelse för innovation och tillväxt 86

Effektiva kommunikationer och god tillgänglighet 87

Tillgänglighet till kluster och FoI-miljöer 88

Internationell tillgänglighet 89

Planerade åtgärder och återstående behov 89

Bostadsbristen är ett allvarligt problem 90

Kunskapsläget – en förklaring av Stockholmsregionens dynamik **91**

Ökad produktivitet ger tillväxt 91

Kunskaper höjer produktiviteten 92

Kunskaper produceras snabbast i storstäder 94

Tillgänglighet och lokalisering 95

Metod **96**

Referenser **98**

Länsstyrelsens rapportserie **100**



Globen City.
Foto: Christina Fagergren/Länsstyrelsen

Sammanfattning

Stockholmsregionen har en stark ställning i Europa när innovationsförmåga och konkurrenskraft jämförs. Flera internationella företag bedriver forskning och utveckling i regionen som lockar till sig kvalificerad kompetens och ger ett brett utbud av kunskapsintensiva företag i regionen. Regionens kunskapsintensiva näringsliv attraherar även många högutbildade från andra regioner i landet, vilket bidrar till en stor inflyttning av högutbildade. Det finns förutsättningar för att fortsätta denna utveckling och för regionen att stärka sin konkurrenskraft i ett globalt perspektiv. Men för att detta ska vara möjligt måste regionen vara öppen och tillgänglig för arbetskraft, kompetens eller företag som söker sig till länet. En tillräcklig kapacitet vad gäller infrastruktur och bostadsförsörjning utgör en grundförutsättning för denna utveckling.

Syftet med denna studie är att analysera tillgänglighetens betydelse för det kunskapsintensiva näringslivet med särskilt fokus på kluster och FoI-miljöer i Stockholmsregionen. Med tillgänglighet avses regionens samlade kapacitet inom infrastruktur och bostadsförsörjning (såsom vägar, järnvägar, flygplatser, hamnar, bredband, bostäder och kontorslokaler). Målet är att skapa ett brett kunskapsunderlag för Länsstyrelsen och Trafikverket som kan användas i tillväxtarbetet i den regionala och nationella dialogen med olika aktörer.

Kunskapsintensiva branscher tenderar att koncentreras. Koncentrationerna i Stockholms län är främst lokaliserade i centrala delar av Stockholms innerstad. Andra områden där kunskapsintensiva tjänster är koncentrerade är bland annat Globen och Slakthusområdet, Nacka strand, Alvik, Solna, Sundbyberg och Kista. Kluster är per definition en sammansättning av företag inom samma eller olika branscher som har täta relationer med varandra och med andra stödjande aktörer. Av tidigare analyser, kompletterande faktaunderlag och intervjuer med representanter och experter inom fem av Stockholmsregionens framträdande kluster (Life Science, IKT, Finans, Mode & Design samt Miljöteknik) går det att dra vissa slutsatser om lokaliseringsmönster i regionen.

Tillgängligheten till arbetskraft är den mest kritiska faktorn. Av den anledningen är de kunskapsintensiva tjänsterna starkt koncentrerade till Stockholms innerstad samt till områden runt noder i persontransportnätverket. Attraktiviteten för kunskapsintensiva företag och verksamheter är beroende av, och ställer krav på, både inomregional tillgänglighet och kontakt med regionala och internationella centrum. Analysen av det kunskapsintensiva näringslivets lokalisering visar att det har hög transportkostnadskänslighet. Det förväntade lokaliseringsmönstret år 2025 förstärker det nuvarande lokaliseringsmönstret. Branscher som är mindre transportkostnadskänsliga och mindre kunskapsintensiva ”trängs ut” till mera perifera delar av länet. I Stockholms innerstad och kranskommuner finns majoriteten av de områden som beräknas ha högst tillväxt i länet fram till år 2025. Det kunskapsintensiva näringslivets lokaliseringsmönster vittnar om att täta avgångar i kollektivtrafiken och hög kapacitet har mycket stor betydelse. Det är dessutom viktigt att ligga nära tunnelbanestationer, eftersom detta ger en mycket hög tillgänglighet.

För att det kunskapsintensiva näringslivet ska kunna fungera tillfredställande är det viktigt med:

* Lokalisering runt noder för persontransporter

* Tät trafikering stora delar av dygnet

* Kopplingspunkter som möjliggör tvärkommunikationer

Näringslivet i allmänhet, och det kunskapsintensiva näringslivet i synnerhet, blir alltmer invävt i globala nätverk. En konsekvens av detta är att det pågår verksamhet på kontoren långt utanför normal arbetstid. Det kan därför förväntas att det kunskapsintensiva näringslivet i framtiden än mer än idag kommer att efterfråga lägen i närheten av noder i persontransportnätverket. Intervjuerna med representanter och experter inom ett antal kluster visar att det för klustrens tillgänglighet och utveckling är viktigt med närhet till tunnelbane-/tågstation. Åtgärdsplaneringen för transportinfrastruktur i Stockholms län för perioden 2010–2021 kommer att förbättra tillgängligheten för vissa kunskapsintensiva miljöer. Exempelvis kommer Citybanan att bidra till att skapa en bättre fungerande och mer integrerad region med kortare restider. Att jobba i norr och bo i söder, eller tvärtom, blir även enklare när vägprojektet Förbifart Stockholm är klart. Även den internationella tillgängligheten via Arlanda flygplats ökar för flera områden söder och väster om Stockholm. Dock återstår flera, väsentliga flaskhalsar för tillgängligheten till Stockholmsregionens kunskapsintensiva områden. Till dessa hör exempelvis bristfälliga kollektivtrafikkopplingar till KI/KS/Hagastaden samt till Nacka.

Tillgången på bostäder har en direkt och avgörande roll för utvecklingen av det kunskapsintensiva näringslivet i Stockholmsregionen. Intervjuade klusterrepresentanter betonar i princip samtliga att bostadsbristen utgör en begränsande faktor. Särskilt framhålls vikten av att förbättra boendetillgången för studenter, gästforskare och företagsetablerare i regionen, inte minst genom stärkt tillgång till ändamålsenliga hyresbostäder. För att säkra kompetensförsörjning behöver regionen vara öppen för studenter och arbetskraft och kunna erbjuda bostäder till rimliga kostnader. Planerat bostadsbyggande 2011–2020 i förhållande till prognostiserad befolkningsökning indikerar fortsatt och accentuerad bostadsbrist i Stockholms län. Utan en parallell utbyggnad av både bostäder och transportinfrastruktur finns en risk att bostadsbyggandet inte kan hållas på erforderlig nivå eller att nya bostadsområden hamnar i områden med sämre tillgänglighet och kommunikationer. Tillgängligheten är viktig också för studentbostädernas attraktivitet. Gemensamt för många lärosäten i regionen är viljan att skapa fler campusnära bostadsområden. Även tillgång till lokaler för nya företag i dynamiska miljöer är en viktig förutsättning för kunskapsintensiva områdens utveckling. För att Stockholmsregionen ska kunna bibehålla och långsiktigt stärka sin innovations- och konkurrenskraft i ett internationellt perspektiv behöver tillgänglighetsfrågan och sambanden mellan infrastruktur, bostäder och ekonomisk tillväxt synliggöras. Denna studie är ett led i denna strävan.

Inledning

Bakgrund

Stockholmsregionen spelar en central roll för hela Sveriges ekonomi. Länet producerar en tredjedel av landets BNP (tjänster och varor), ett av tre nystartade företag etableras här och regionen sysselsätter en fjärdedel av landets arbetande befolkning. Vidare finns en tredjedel av landets högutbildade och drygt en tredjedel av Sveriges FoI-satsningar i Stockholmsregionen. Därutöver har de kunskapsintensiva branscherna inom ”forsknings- och utvecklingsinstitutioner” samt ”företagstjänster” ett samlat förädlingsvärde på cirka 86 miljarder kronor (2008) enbart i Stockholms län, vilket motsvarar drygt 42 procent av Sveriges totala förädlingsvärde inom dessa branscher. Rollen som Sveriges ekonomiska motor är således tydlig.

I förhållande till det geografiska läget i ett europeiskt och internationellt perspektiv, ligger Stockholmsregionen i utkanten av den globala marknaden. Trots det är Stockholm en viktig knutpunkt för kunskapsintensiva och konkurrenskraftiga företag. För att regionen även i framtiden ska kunna konkurrera på den globala marknaden måste emellertid tillgängligheten till regionen stärkas.

Stockholmsregionen har en stark ställning i Europa när innovationsförmåga och konkurrenskraft jämförs. Flera internationella företag bedriver forskning och utveckling i regionen som lockar till sig kvalificerad kompetens och ger ett brett utbud av kunskapsintensiva företag i regionen. I Stockholm–Mälarregionen finns drygt 45 procent av samtliga Sveriges företag med fler än tio anställda som bedriver forskning[1].

Med tillgänglighet avses den samlade kapaciteten inom infrastruktur och bostadsförsörjning (såsom vägar, järnvägar, flygplatser, hamnar, bredband, bostäder och kontorslokaler).

Här finns även flera av landets mest framstående lärosäten, som Karolinska institutet, Kungliga tekniska högskolan och Stockholms universitet. Studenter som studerat vid dessa universitet stannar i stor utsträckning kvar eftersom regionen har ett brett utbud av kvalificerade arbeten. Regionens kunskapsintensiva näringsliv attraherar även många högutbildade från andra regioner i landet, vilket bidrar till en stor inflyttning av högutbildade. Det gör att människor som bor och arbetar i Stockholm har en hög utbildningsnivå, långt över rikets genomsnitt.

Regionens styrka är inom IKT och Life science men i regionen finns även goda förutsättningar för andra sektorer som Miljöteknik samt Mode och Design. Därutöver finns en stor finanssektor i huvudstadsregionen. Det finns således förutsättningar att fortsätta denna utveckling och för regionen att stärka sin konkurrenskraft i ett globalt perspektiv. Men för att detta ska vara möjligt måste regionens olika kluster och kunskapsintensiva områden och miljöer vara tillgängliga och det måste finnas en god struktur för att arbetskraft och kapital ska kunna röra sig inom regionen.

1 SCB:s FoU-undersökning (2005, 2007, 2009), bearbetning av SCB/KTH, Industriell ekonomi

Att det råder stor bostadsbrist för unga studenter, för forskare och för utländska experter som söker sig till Stockholmsregionen är ett stort problem idag. Att kunna erbjuda ett bra boende är viktigt för regionens attraktionskraft och för att locka till sig inhemsk och utländsk spetskompetens. Aktuella rapporter visar att många studenter överväger att flytta från Stockholmsregionen då de saknar bostad. Tillgängligheten till och från de olika miljöerna och att den fysiska infrastrukturen brister är också ett stort problem som måste lösas.

Tillgänglighet – infrastruktur, kommunikationer och tillgång på bostäder är alltså viktiga komponenter som starkt påverkar Stockholmregionens framtida utveckling. Regionen står inför stora utmaningar som kräver kreativa lösningar. Därför måste det göras en god analys av var regionens kunskapsintensiva näringsliv, kluster och innovativa miljöer är lokaliserade, hur de samverkar med varandra och hur tillgängligheten är till och mellan dessa. Vilka begränsningar och behov kan identifieras hos stakeholders och intressenter? Vad får detta för konsekvenser för regionen och dess tillväxt och hur påverkar det regionens ställning internationellt?

Syfte och mål

Syftet med studien är att analysera tillgänglighetens betydelse för det kunskapsintensiva näringslivet med särskilt fokus på kluster och FoI-miljöer i Stockholmsregionen. Målet är att skapa ett brett kunskapsunderlag som Länsstyrelsen och Trafikverket kan använda i planeringsfrågor i den regionala och nationella dialogen med olika aktörer.

Studiens upplägg

Inledningsvis beskrivs det kunskapsintensiva näringslivets lokalisering idag och fram till 2025. Fokus ligger på kunskapsintensiva tjänster och de koncentrationer som finns i Stockholmsregionen. Därefter analyseras i kapitel tre tillgängligheten till Stockholmsregionens kunskapsintensiva näringsliv, kluster samt forsknings- och innovationsmiljöer. Analysen bygger på en blandning av statistik, kunskapsunderlag inom området samt intervjuer med företrädare/experter inom fem av regionens kluster. I kapitel fyra placeras tillgänglighetsanalysen i ett bostads- och kompetensförsörjningsperspektiv. I de avslutande delarna av rapporten finns en behovs- och konsekvensanalys, ett kapitel med övergripande slutsatser samt en kunskapsöversikt och metodbeskrivning för arbetet. Sist i rapporten återfinns referenser till relevant forskning och centrala kunskapsunderlag.

Det kunskapsintensiva näringslivets lokalisering

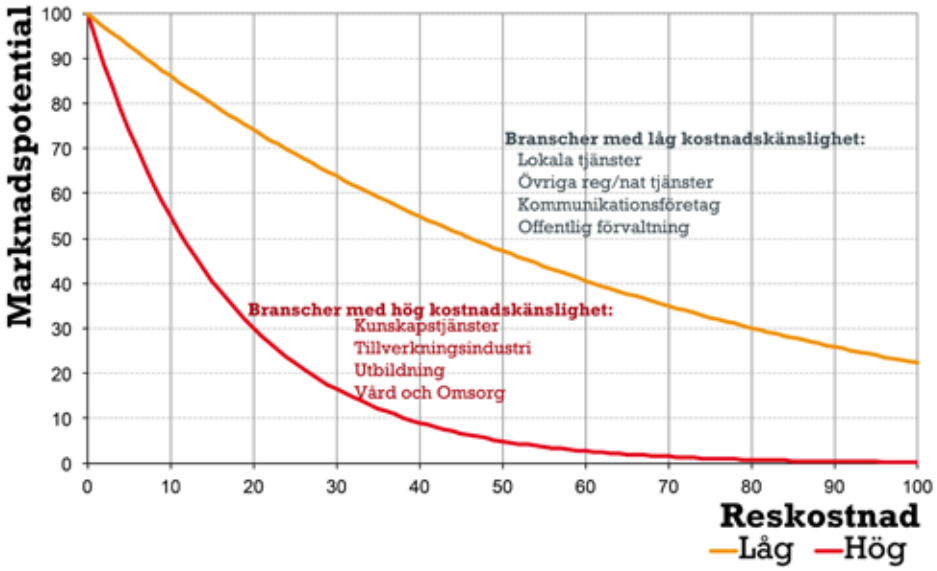
Lokaliseringsmodellen

Analysen av lokaliseringen av kunskapsintensiva tjänster i Stockholmsregionen 2025 följer i stort lokaliseringsmodellen som används i underlagsrapporten till ”RUFS 2010 - Strukturomvandling, lokalisering och lokalefterfrågan i Stockholms län”. Statistiken som används kommer från en områdesdatabas och avser sysselsatt dagbefolkning efter bransch i Stockholms län uppdelat på över 1200 basområden. Lokaliseringsmodellen beräknar respektive områdes andel av branschens totala sysselsättning i Stockholms län. Lokaliseringsmodellen skattas för åtta olika branschgrupper. Resultaten presenteras på aggregerad nivå där branscherna som inte är kunskapsintensiva tjänster summeras till en jämförelsegrupp. I materialet går det inte att särskilja kunskapsintensiv industri från övrig tillverkningsindustri. Detta innebär att fokus ligger på kunskapsintensiva tjänster jämfört med övriga branscher.

Modellen skattas med hjälp av en logit regressionsmodell för varje bransch, där andelens storlek i ett område beror av områdesspecifika egenskaper och reskostnadskänsligheten för respektive bransch. Tillgänglighet är den centrala förklaringsvariabeln i lokaliseringsmodellen där en hög tillgänglighet genererar attraktiva lägesegenskaper. Tillgänglighetsvariabeln definieras på olika sätt för respektive bransch, beroende av vilket tillgänglighetsmått som ger signifikanta resultat.

Då lokaliseringsmodellens syfte är att ligga till grund för en framtida fördelning av sysselsatta är det meningsfullt att använda tillgänglighetsvariabler där det går att beräkna framtida variabelvärden. Exempelvis beräknas tillgänglighetsvariabeln för kunskapsintensiva tjänster och tillverkningsindustrin som tillgänglighet till befolkningen i åldrarna 25–64 år. Tillgänglighetsvariabeln för branscherna ”Utbildning” samt ”Vård och omsorg” baseras på områdets tillgänglighet till befolkningen i åldrarna 6–16 år. Detta innebär att tillgänglighetsvariablerna som används är ett mått på arbetsmarknadens storlek, eller ett mått på marknadens storlek för respektive bransch. För tydlighetens skull benämns tillgänglighetsvariablerna marknadspotential. I måttet för marknadspotential ingår även parametern reskostnadskänslighet, vilken varierar för de olika branscherna. En låg reskostnadskänslighet innebär att marknaden har en större geografisk utbredning.

Figur 1 illustrerar hur marknadspotentialen varierar med den generaliserade reskostnaden för olika branscher. En ökning av den generaliserade reskostnaden från 0 till 10 innebär nästan en halvering av marknadspotentialen för en bransch med hög reskostnadskänslighet. Det innebär att marknaden har en stark lokal avgränsning. Branscher med låg reskostnadskänslighet har en marknad med en förhållandevis stor geografisk utbredning. Så med tillgänglighet avses områdets tillgång till befolkningen i en viss åldersgrupp och alla omgivande områden inom ett rimligt avstånd. Det innebär att tillgänglighet är en variabel som måste definieras på detaljerad områdesnivå för att kunna tjäna som ett mått på ett områdes attraktivitet.



Figur 1. Marknadspotential vid olika värden på den generaliserade reskostnaden för olika branscher.

Källa: WSP, bearbetad av ÅF Infraplan.

Figur 2. Estimerade branscher, tillgänglighetsvariabel och reskostnadskänslighet.

Källa: WSP

Branschgrupp	**Marknads-potential**	**Reskostnads-känslighet**
Kunskapsintensiva tjänster	25-64 år	Hög
Tillverkningsindustri	25-64 år	Hög
Lokala tjänster	6-16 år	Låg
Övriga regionala/nationella tjänster	25-64 år	Låg
Kommunikationsföretag	25-64 år	Låg
Offentlig förvaltning	25-64 år	Låg
Utbildning	6-16 år	Hög

Figur 2 visar vilka branscher som estimeras samt vilken definition av marknadspotential och reskostnadskänslighet som ger signifikanta estimat i lokaliseringsmodellen.

Antalet sysselsatta inom kunskapsintensiva tjänster beräknas öka med cirka 34 procent mellan 2006 till 2025, från drygt 255 000 till drygt 343 000 personer i Stockholms län. Övriga branscher som inte klassificeras som kunskapsintensiva tjänster bedöms öka med cirka 24 procent under motsvarande tidsperiod från drygt 633 000 till drygt 786 000 sysselsatta[2].

Kunskapsintensiva tjänster bedöms således växa snabbare än övriga tjänster i Stockholms län under perioden 2006 till 2025. En viktig aspekt av detta är hur denna tillväxt fördelas över länet och hur den starka tillväxten påverkar lokaliseringen av andra branscher.

Kunskapsintensiva tjänsters lokalisering

Ett väldokumenterat fenomen är att kunskapsintensiva tjänster tenderar att koncentreras till kärnorna i urbana regioner. En förklaring till detta är betydelsen av möten och interaktion för att utbyta och förmedla kunskap mellan de olika aktörerna inom kunskapsintensiva tjänster och på så vis generera en snabbare humankapitalackumulation. Behovet av möten och nära kontakter mellan de kunskapsintensiva näringarna och deras kunder är en viktig orsak till att de kunskapsintensiva tjänsterna tenderar att lokalisera sig till urbana kärnor.[3]

Kunskapsintensiva tjänster förväntas växa mest fram till 2025 med en koncentration i innerstaden och i de urbana kärnorna.

Givet att kunskapsintensiva tjänster tenderar att koncentreras till olika geografiska områden och att kunskapsintensiva tjänster har en högre tillväxttakt än övriga branscher i Stockholms län kan olika hypotetiska scenarion formuleras. Ett alternativ är att tillväxten över branscherna är homogen och alla regioner växer proportionerligt, utan någon inter-regional omfördelning av sysselsatta mellan kunskaps-intensiva tjänster och övriga branscher i ett område. Ett annat alternativ är att områden med en hög koncentration av kunskapsintensiva tjänster attraherar fler aktörer inom kunskapsintensiva tjänster på bekostnad av andra branscher. Ett tredje alternativ är att kunskapsintensiva branscher lokaliseras till ett nytt geografiskt område om tidigare inte var karakteriserat av en hög koncentration av kunskapsintensiva tjänster.

En analys har genomförts av hur de områden som hade högst koncentration av länets kunskapsintensiva tjänster 2006 har utvecklats till 2025. Analysen visar att fördelningen av kunskapsintensiva tjänster i områdena med en hög koncentration är relativt robust då få områden rör sig mellan percentilerna 2006 till 2025 och inga nya områden har så pass hög tillväxt av kunskapsintensiva tjänster att de år 2025 tillhör de 10 procent med högst koncentration av länets kunskapsintensiva tjänster. Det innebär att tillväxten är starkast i de områden som redan har en hög koncentration av kunskapsintensiva tjänster.

2 Beräkningarna av antalet sysselsatta per branschgrupp är hämtade ifrån de antaganden som ligger till grund för RUFS 2010. Siffrorna är hämtade ifrån hög scenariot som ligger i linje med basscenariot för de reviderade grundantagandena där sysselsättningen inte har definierats för dessa branschgrupper.

3 E. Muller, A. Zenker Research policy 30 (2001)

Figur 3. Sysselsatt dagbefolkning och förväntad tillväxt 2006–2025 i Stockholms län.
Källa: WSP

Branschgrupp	2006	2025	Tillväxt
Kunskapsintensiva tjänster	255 500	343 400	34%
Tillverkningsindustri	98 500	95 200	-3%
Lokala tjänster	78 700	117 500	49%
Övriga regionala/nationella tjänster	97 300	104 600	8%
Kommunikationsföretag	71 800	83 500	16%
Offentlig förvaltning	64 600	78 600	22%
Utbildning	96 600	145 600	51%
Vård och omsorg	125 600	161 300	28%
Ej kunskapstjänster	633 100	786 300	24%

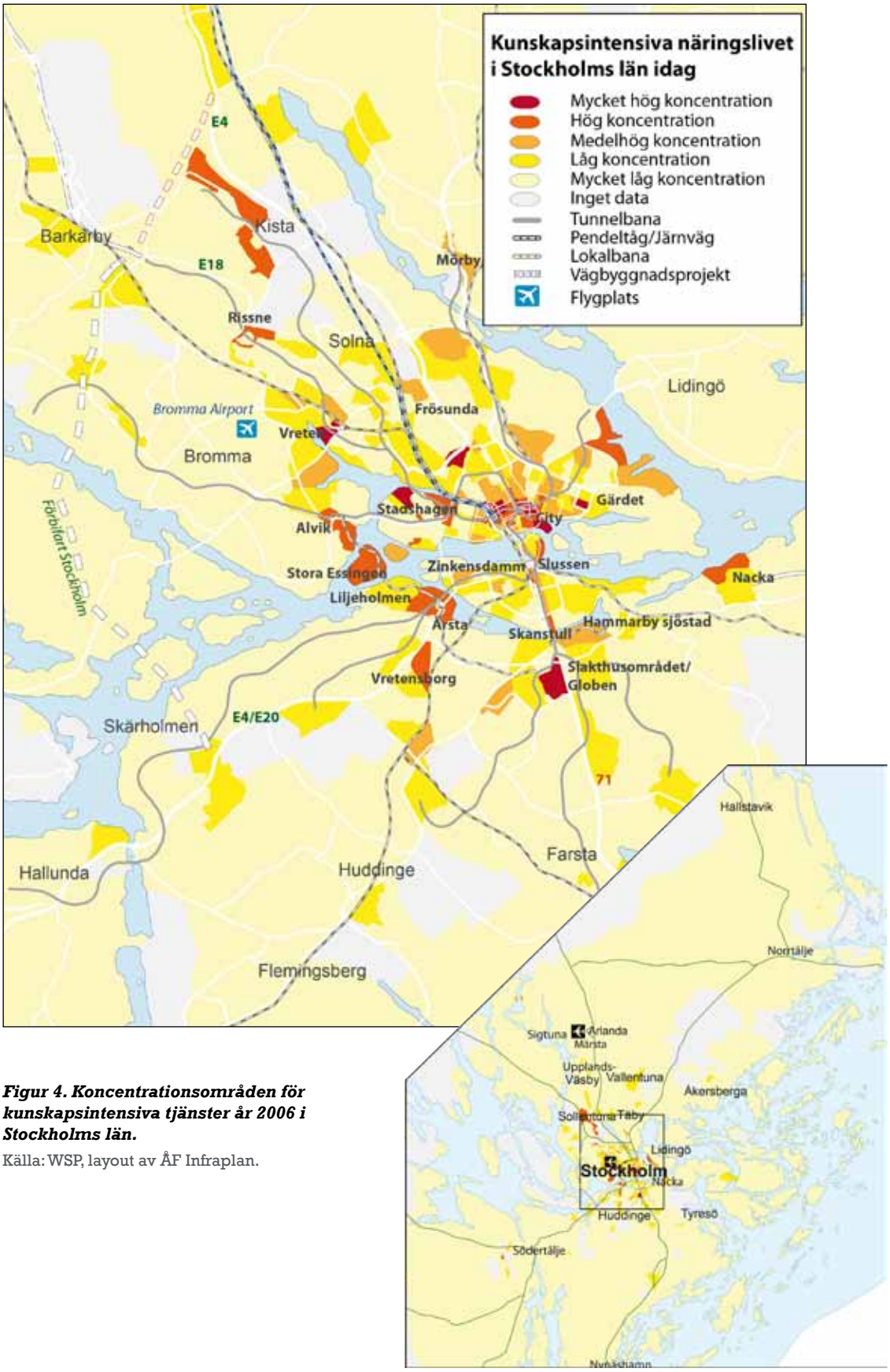
Figur 4, som visar andelen av Stockholms läns kunskapsintensiva näringsliv 2006 per område, bekräftar resonemanget att kunskapsintensiva branscher tenderar att koncentreras, ofta i områden större än ett basområde. Koncentrationerna är främst lokaliserade i centrala delar av Stockholms innerstad. Andra områden där kunskapsintensiva tjänster är koncentrerade är bland annat Globen och Slakthusområdet, Nacka strand, Alvik, Solna, Sundbyberg och Kista.

Kluster är per definition en sammansättning av företag inom en eller flera olika branscher som har täta relationer med varandra och med andra stödjande aktörer. Av bland annat det skälet finns det ingen offentlig statistik som visar klustrens omfattning och lokalisering. Av tidigare analyser, kompletterande faktaunderlag och intervjuer med representanter för fem av Stockholmsregionens kluster (Finans, Life Science, IKT, Mode & Design samt Miljöteknik) går det att dra vissa slutsatser om ett antal klusters lokaliseringsmönster i Stockholmsregionen. Bilden av klustrens lokaliseringsmönster kommer emellertid att behöva utvecklas i takt med att fördjupad kunskap om de respektive sektorernas agglomerationer tas fram.

Life Science

Det funktionella Life Science-klustret finns i Uppsala, Stockholm (Hagastaden, Flemingsberg) och Södermanland/Strängnäs. Fokuspunkter för klustret är Uppsala, Hagastaden (med Karolinska Institutet och Karolinska Sjukhuset), Flemingsberg och Strängnäs. I Strängnäs finns ett produktionskluster med bland annat företagen Pfizer, DSM och Recipharm. Längs E4, på väg ut mot Arlanda, ligger en stor andel säljkontor inom Life Science.

Många sysselsatta inom Life Science har också funnits vid två anläggningar i Södertälje, som för närvarande tillhör Astra Zeneca. Astra Zeneca beslutade i början av år 2012 att flytta forskningsdivisionen från Södertälje. Läkemedels-produktionen, den andra delen av verksamheten i Södertälje är emellertid kvar och belägen i Gärtuna. Astra Zeneca finns också med tillsammans med KI, KTH,



Figur 4. Koncentrationsområden för kunskapsintensiva tjänster år 2006 i Stockholms län.

Källa: WSP, layout av ÅF Infraplan.

Stockholms universitet och Uppsala universitet i den stora satsning som regeringen aviserat på det internationella forskningsinstitutet Science for Life Laboratory (SciLifeLab).

Totalt finns cirka 750 organisationer, till största delen företag, inom Life Science i Stockholm-Mälarregionen. cirka 500 av dessa finns i Stockholm (inkl Solna och Flemingsberg), cirka 230 i Uppsala och en handfull företag i Strängnäs.

IKT - Informations- och kommunikationsteknik

Det pågår för närvarande ett arbete via Vinnova för att närmare definiera IKT-klustret och dess lokaliseringsmönster. Några av de större koncentrationerna inom IKT i Stockholmsregionen är:

- IKT med hårdvaruinriktning i Kista
- En stor mängd och variation av IKT-företag i centrala Stockholm
- Ett stort antal mindre IKT-företag/enmansföretag i norrort, exempelvis i Täby

Ett annat exempel på IKT-sektorns många utbredningar är dataspelsklustret på Södermalm. Dataspelstillverkarnas kontor finns kring Medborgarplatsen, Skatteskrapan, Slussen och Åsögatan. Dataspelsklustret har utvecklats till en stor och erkänd bransch som innebär att arbetslivet på Södermalm berikas med internationella talanger som kommer hit och arbetar.

Finans

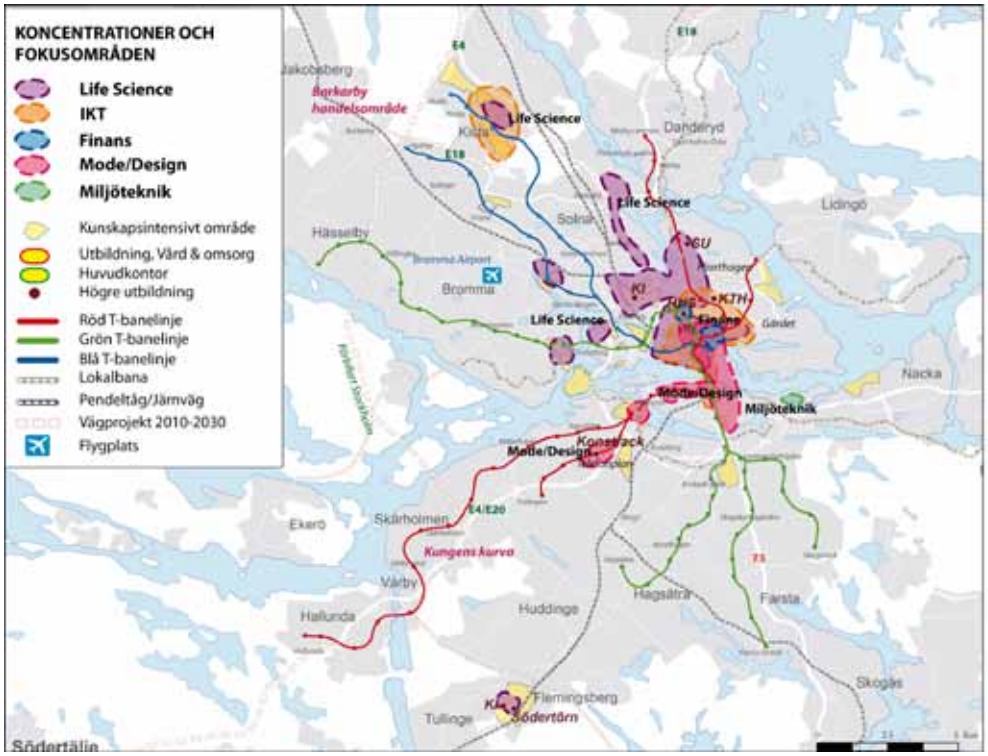
Det finansiella klustret i regionen har stora komparativa fördelar, bland annat som landets finansiella centrum, genom studenter från Handelshögskolan i Stockholm, ett gott utbud av övriga affärstjänster samt ett strategiskt läge för operationer i Östersjöregionen. Klustret är starkt koncentrerat till området kring Stureplan, Nybroplan, och Norrmalmstorg i centrala Stockholm, samt till Värtan och Frihamnen.

Stockholms finanssektor hade år 2007 cirka 37 000 anställda, vilket placerade Stockholm på plats 47 av regionerna i Europa. I topp låg centrala London med 264 000 anställda. I förhållande till det totala antalet sysselsatta i regionen rankades Stockholm med 1,3 ggr så många sysselsatta inom Finans som inom andra sektorer på 44:e plats av regionerna i Europa.

Mode och design (kreativa klustret)

Stockholmregionens design- och modekluster har koncentrationer vid:

- Innerstaden, bland annat kopplat till H&M och dess kringverksamheter samt byråer för mode och design. Blamd annat finns på Södermalm försäljningsställen och byråer
- Telefonplan – förutom Konstfack och Designcentrum finns i området ett 80-tal företag inom kreativa näringar.



Figur 5. Översiktlig illustration av koncentrationer och fokuspunkter för ett urval av kluster och kunskapsintensiva sektorer i Stockholmsregionen[1].

Källa: Intervjustudie, ÅF Infraplan.

1 Observera att denna och kommande kartor över geografiska klusterformationer är förenklade då verksamheter inom sektorerna i vissa fall har betydande geografisk spridning. Bilden kommer att behöva utvecklas i takt med att fördjupad kunskap om de respektive sektorernas agglomerationer tas fram.

I allmänhet handlar det om små företag med 1–10 anställda. Även i övriga stadsdelsområdet Hägersten/Liljeholmen finns många enmansföretag inom det kreativa klustret, som samlokaliserat sig och har lokaler gemensamt. Det handlar ofta om små företag med behov av lokaler som inte är alltför dyra. I området finns förhållandevis billiga och större lokaler.

Miljöteknik

Vad gäller Miljöteknikkluster finns en svårighet med att peka ut vilka branscher som ingår i kategorin och det finns heller ingen tydlig dokumentation som pekar ut agglomerationer. Detta motsäger inte att det skulle finnas ett kluster. Poängen med kluster är att företagen har relationer med varandra och med stödjande organisationer. Miljöteknikföretagen kan vara mera geografiskt utspridda än företagen i de övriga klustren. Miljöteknikföretagen kan tillhöra skilda branscher som har helt olika lokaliseringsmönster. Exempelvis är återvinningsföretagen perifert lokaliserade samtidigt som mera kunskapsproducerande aktörer sannolikt har en mer central lokalisering.

IVL Svenska Miljöinstitutet och deras partners inom Miljöteknik, Sting, SBR och KTH, är lokaliserade vid KTH och i City. (På liknande sätt är IVL i Göteborg lokaliserade i anslutning till Chalmers tekniska högskola).

Det finns en stor variation av miljöteknikföretag i Stockholmsregionen – allt ifrån mindre produktföretag till större tjänsteföretag. En del av företagen är lokaliserade i Stings inkubator (vid KTH och Kista). Hammarby Sjöstadsverk på Henriksdalsberget är en viktig fokuspunkt i regionens Miljöteknikkluster. Här finns testverksamhet och demoverksamhet för framtidens VA-teknik. Ett 20-tal företag är verksamma vid området, även om de inte är lokaliserade där.

Vidare pågår arbete med att få till ökad miljöteknikverksamhet i Norra Djurgårdsstaden, Högdalen samt Hammarby sjöstad. Ambitionen är att det blir fler företag som säljer utrustning till dessa områden i och med att bostadsbestånden uppgraderas.

Media

Mediaklustret är koncentrerat till Gärdet samt Södra Hammarbyhamnen.

Det finansiella och det mediala klustret är mindre kopplat till varuproduktion än de övriga klustren. Det är sannolikt ett starkt skäl till att dessa kluster har en starkare koncentration till innerstaden. De övriga klustren kräver en större interaktion mellan kunskapsintensiva delar som FoU och varuproduktion. Dessa två funktioner behöver fortfarande hänga samman geografiskt och då blir en mera perifer lokalisering till ett fåtal agglomerationer i lägen med god tillgänglighet i persontransportsystemet viktig.

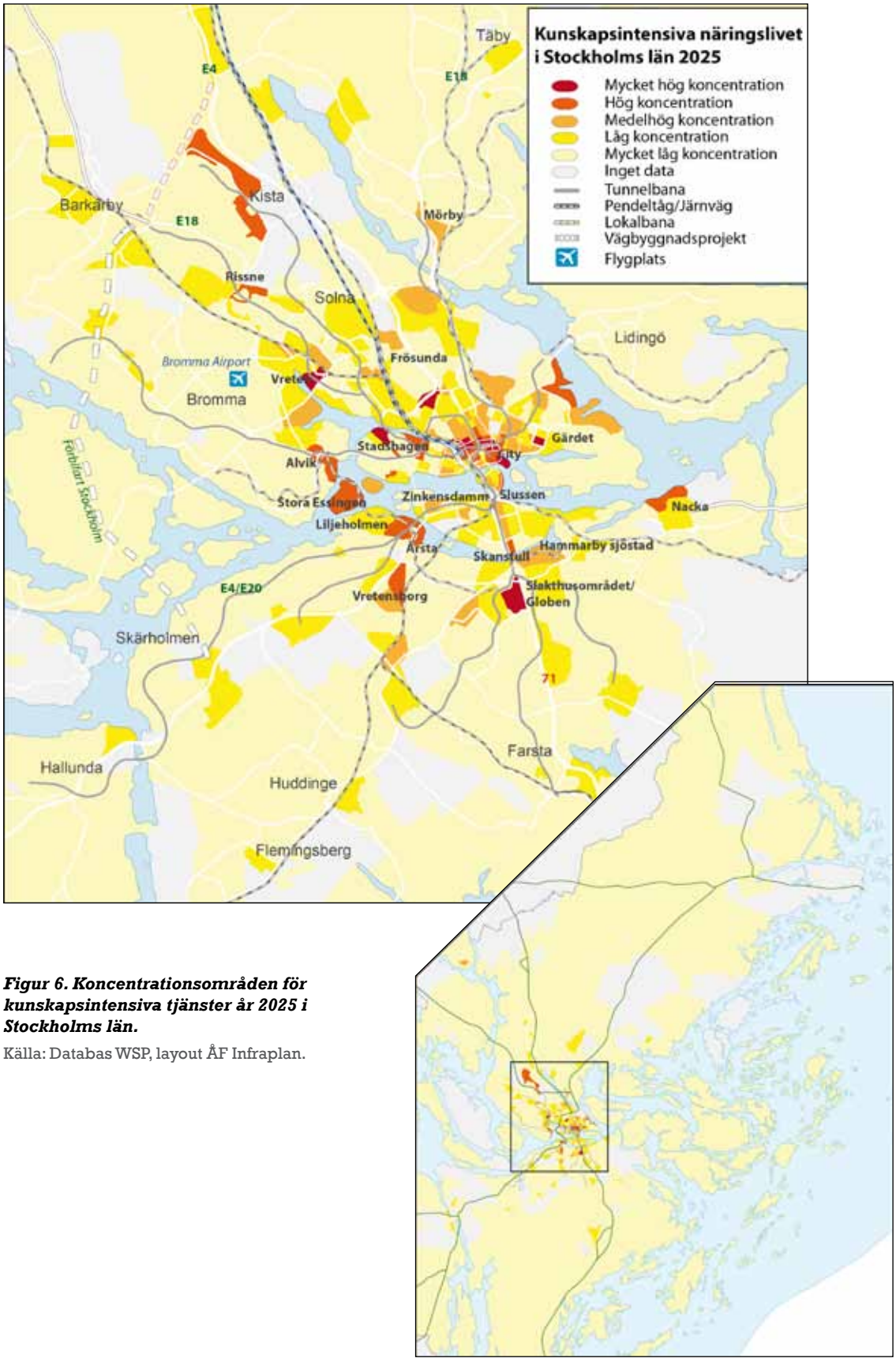
Stockholms läns kunskapsintensiva näringsliv 2025

Kartan som visar den beräknade andelen av Stockholms läns kunskapsintensiva tjänster 2025 (figur 6) är i princip identisk med kartan som visar fördelningen 2006 (figur 4), vilket förstärker hypotesen om att de kunskapsintensiva näringarna växer där de redan är koncentrerade och det nuvarande lokaliseringsmönstret förstärks.

Givet resultaten går det med hjälp av lokaliseringsmodellen inte att identifiera några nya områden som växer sig starka inom kunskapsintensiva tjänster. För att undersöka dynamiken i utvecklingen går det att klassificera områden efter tillväxten i förhållande till länets tillväxt enligt följande kategorier (se figur 7):

1. Områden som växer snabbare än länet inom samtliga branscher
2. Områden som växer snabbare än länet inom kunskapsintensiva branscher men långsammare inom övriga
3. Områden som växer snabbare än länet inom övriga branscher men långsammare inom kunskapsintensiva
4. Områden som växer långsammare än länet inom samtliga branscher

Motivet bakom denna indelning är att identifiera tillväxtområden som är attraktiva för kunskapsintensiva branscher och andra branscher, områden som främst är attraktiva för kunskapsintensiva tjänster, områden som är attraktiva för övriga branscher men inte för kunskapsintensiva branscher samt områden som har en lägre tillväxt än länet för samtliga branscher.



Figur 6. Koncentrationsområden för kunskapsintensiva tjänster år 2025 i Stockholms län.

Källa: Databas WSP, layout ÅF Infraplan.

En ny näringslivsstruktur

Kartan (figur 7) visar förändringen av länets näringslivsstruktur. Figuren illustrerar tydligt att i Stockholms innerstad och närliggande kommuner finns dels majoriteten av alla tillväxtområden, dels majoriteten av de områden som har en hög tillväxt av kunskapsintensiva tjänster men en låg tillväxt i övriga branscher. Områdena utanför Stockholms närliggande kommuner och innerstad uppvisar en hög tillväxt i övriga branscher i förhållande till länet och ett antal områden med en lägre tillväxt i länet för både kunskapsintensiva tjänster och övriga branscher.

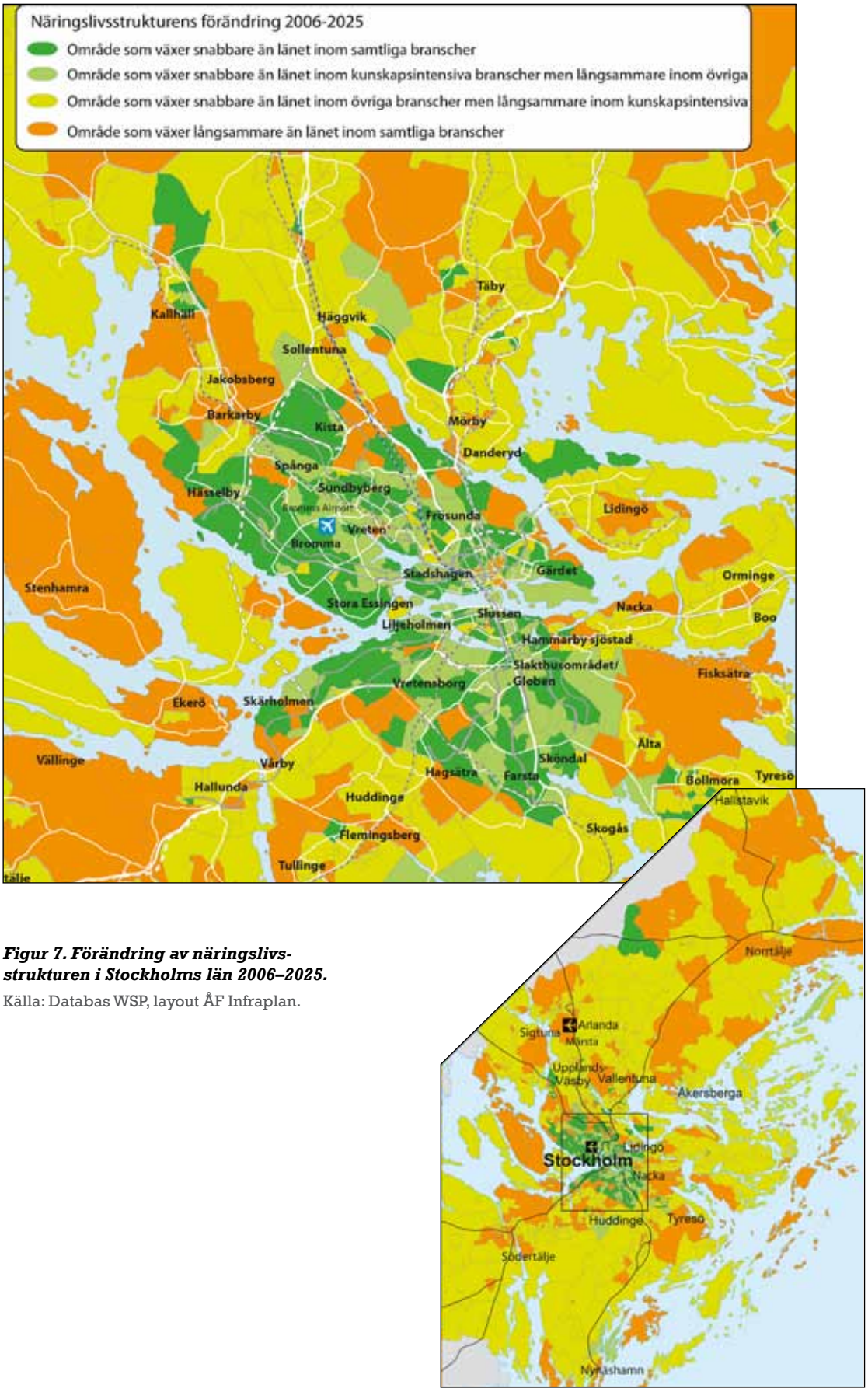
Såväl på nationell, som regional och lokal nivå präglas omställningen från varuproducerande industriella ekonomier till kunskapsintensiva tjänsteekonomier av tillgänglighetsfrågan. Denna strukturomvandling för med sig en rad effekter i ekonomiernas interna funktionssätt och karaktär. Men de internationella och globala mönster för handel och utbyte av varor och tjänster som utvecklas påverkar också näringslivets utveckling. Även om traditionella näringar och platsbundna egenskaper fortfarande utgör viktiga komparativa fördelar blir näringslivet alltmer globaliserat och ”rotlöst”.

Sammantaget innebär detta att företag i allt större utsträckning agerar i nätverk som är beroende av effektiva transporter och snabba kommunikationer. Attraktiviteten för kunskapsintensiva företag är beroende av, och ställer krav på, både inomregional tillgänglighet och kontakt med regionala och internationella centra.

Regionens attraktivitet är beroende av såväl inomregional som internationell tillgänglighet.

Investeringar i transportinfrastruktur anpassas också alltmer för att stödja de krav som ett internationaliserat näringsliv ställer – både i form av dess egna transporter (ofta på en internationell eller global nivå) och för att kunna rekrytera rätt arbetskraft (ofta på en regional eller lokal nivå). Detta är mycket starkt kopplat till regionernas attraktivitet och i förlängningen deras potentiella befolkningsstorlek. En kritisk massa behövs för att kunna förse ett vitalt näringsliv med den arbetskraft, service, partners och kunder det söker – vare sig denna kritiska massa befinner sig geografiskt nära eller på längre avstånd.

Analysen av det kunskapsintensiva näringslivets lokalisering visar att det är mycket transportkostnadskänsligt. Det är tillgängligheten till arbetskraft som är den mest kritiska faktorn. Av den anledningen är det kunskapsintensiva näringslivet starkt koncentrerat till Stockholms innerstad. En närmare analys visar att det är områden runt noder i persontransportnätverket som det kunskapsintensiva näringslivet är koncentrerat. Det gäller området runt Skanstulls T-banestation, området runt Slussen och Gamla Stans T-bana. I de mera centrala delarna av innerstaden är det området runt Kungsträdgårdens T-banestation, Hötorget, Östermalmstorg, Rådhuset och Stadshagen som har en hög koncentration. Dessa områden har klassats som ”mycket hög” koncentration av det kunskapsintensiva näringslivet. I regioncentrum finns områden med ”hög koncentration”. Det är området runt Ropstens T-banestation, Liljeholmens T-banestation Stora Essingen och Alviks T-banestation. I ytterområdena koncentrerar sig det kunskapsintensiva näringslivet till ett färre antal områden: runt Gullmarsplan och Globens T-banestationer, i området kring Karolinska och Frösundavik, samt områdena runt T-banestationen i Vreten och T-banestationen/pendeltågstationen i Sundbyberg.



Figur 7. Förändring av näringslivs-strukturen i Stockholms län 2006–2025.

Källa: Databas WSP, layout ÅF Infraplan.

Det förväntade lokaliseringsmönstret fram till 2025 förstärker det nuvarande lokaliseringsmönstret. Följden blir att de branscher som är mindre transportkostnadskänsliga och mindre kunskapsintensiva trängs ut i mera perifera delar av länet.

Av detta kan följande slutsatser dras:

1. Det kunskapsintensiva näringslivet är kritiskt beroende av tillgängligheten inom länet. Den behöver vara mycket hög och påverkar i första hand tillgång till och rörlighet av arbetskraft.
2. Lokaliseringsmönstret vittnar om att behovet av täta avgångar med hög kapacitet är avgörande och att det är viktigt med att ligga nära tunnelbanestationer, eftersom detta ger en mycket hög tillgänglighet genom möjligheten att göra snabba byten mellan olika linjer. T-banan erbjuder stora möjligheter till snabba resor både inom och mellan trafiksektorer.

T-banan trafikerar stora delar av dygnet året runt. Näringslivet i allmänhet och det kunskapsintensiva näringslivet i synnerhet blir alltmer invävt i globala nätverk. En konsekvens av detta är att det pågår verksamhet på kontoren långt utanför normal arbetstid. Det kan därför förväntas att det kunskapsintensiva näringslivet i framtiden kommer än mer än idag att efterfråga lägen i närheten av noder i persontransportnätverket, något som också framgår av analysen.

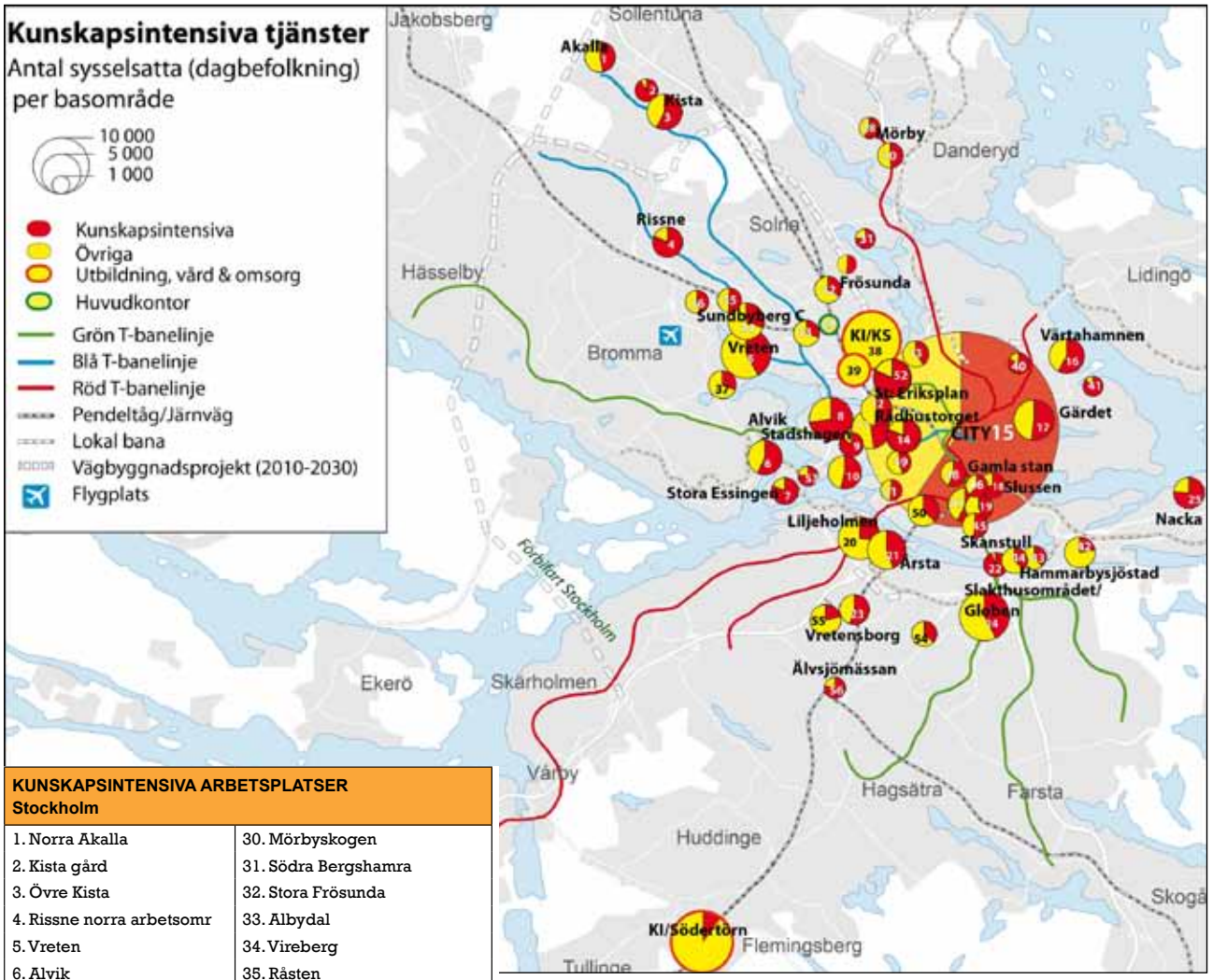
Tillgängligheten påverkar tillgången på arbetskraft och är den mest kritiska faktorn för företagen.

Sysselsatta inom kunskapsintensiva tjänster

Figur 8 och Figur 9 visar antalet sysselsatta i områden som har medelhög till mycket hög koncentration av kunskapsintensiva tjänster. Sammantaget finns inom dessa områden, lokaliserade i city/centrala innerstaden, cirka 72 000 sysselsatta inom kunskapsintensiva tjänster.

Kista har cirka 10 000 sysselsatta inom kunskapsintensiva tjänster, medan exempelvis Globen/Slakthusområdet respektive Vreten i Solna har cirka 3 400 sysselsatta vardera inom kunskapsintensiva tjänster.

De kunskapsintensiva koncentrationerna i Rissne, Nacka Strand respektive Värtahamnen har vardera cirka 2 400 sysselsatta inom kunskapsintensiva tjänster.

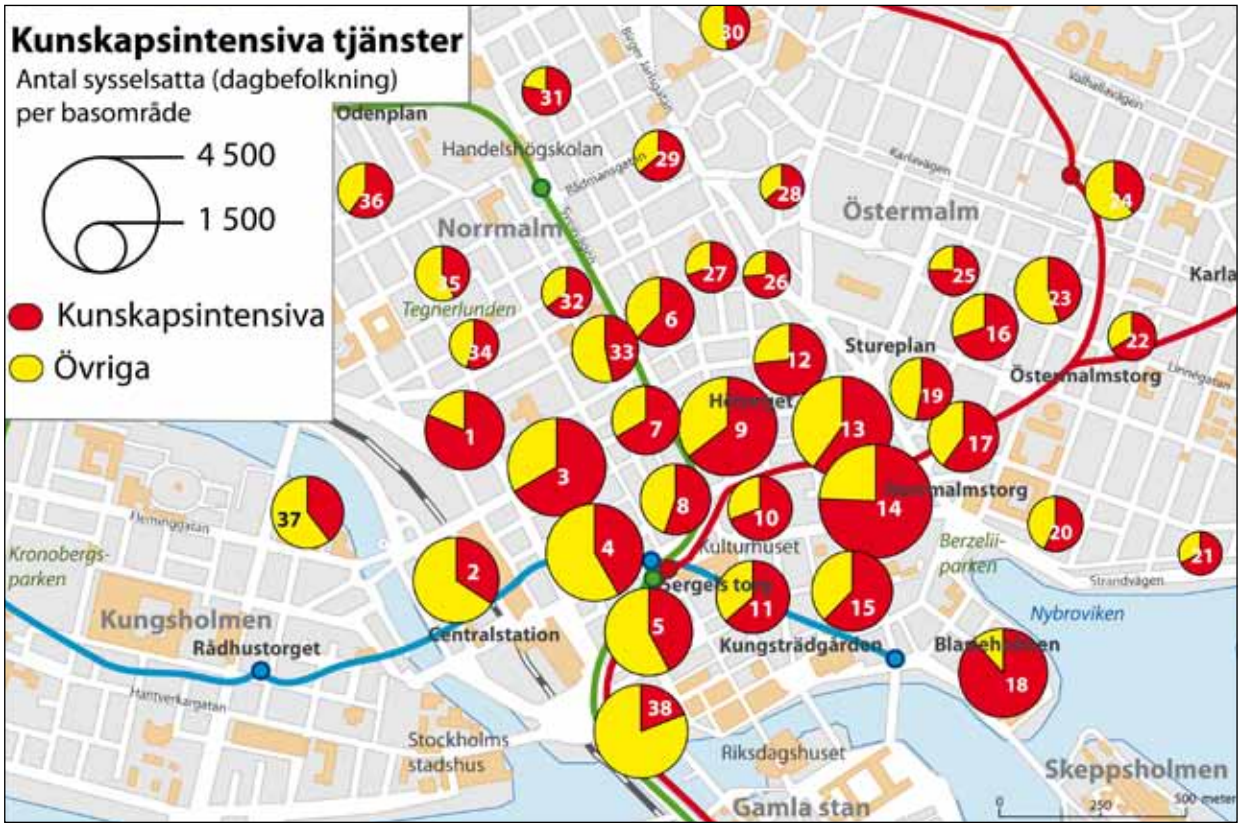


KUNSKAPSINTENSIVA ARBETSPLATSER Stockholm	
1. Norra Akalla	30. Mörbyskogen
2. Kista gård	31. Södra Bergshamra
3. Övre Kista	32. Stora Frösunda
4. Rissne norra arbetsomr	33. Albydal
5. Vreten	34. Vireberg
6. Alvik	35. Råsten
7. Stora Essingen	36. Sundbybergs industriomr
8. Östra Hornsberg	37. Johannesfred
9. Lindhagensgatan	38. Karolinska Sjukhuset
10. Centrala Marieberg	39. Karolinska institutet
11. Alströmergatan	40. Smedsbacken
12. S:t Eriksgatan	41. Frihamnen
13. Norra Station	42. Sickla industriomr
14. Kungsbroplan	43. Hammarbyvägen Ö
15. City (se inzomning)	44. Hammarbyvägen V
16. Värtahamnen	45. Östra Åsö
17. Garnisonen	46. Munkbron
19. Gullfjärden	47. Stadsgården
20. Lövholmen	48. Mosebacke
21. Årstaäng	49. Eira
22. Tullgården	50. Södra Nämndhuset
23. Vretensborg	51. Högalidskyrkan
24. Slakthuset	52. Atlasområdet
25. Nacka Strand	53. Lilla Essingen
26. Södertälje	54. Västra Enskedefältet
27. Frösunda	55. Västberga Gård
28. Karlsro	56. Ö:a Älvsjö: Mässan
29. Frösundavik	57. Huddinge/Flemingsberg (flera basområden ingår)

Figur 8. Antal sysselsatta inom områden med medelhög, hög och mycket hög koncentration av kunskapsintensivt näringsliv i delar av Stockholms län.

Källa: Databas WSP, bearbetning ÅF Infraplan.

Redovisningen av antal sysselsatta (dagbefolkning) har två begränsningar:
1) Antal företag/storlek på företag i de kunskapsintensiva områdena framgår inte
2) Indelningen i kunskapsintensiva tjänster baseras på ett urval av SNI-koder (Svensk Näringsgrensindelning). Företag inom näringsgren Handel kommer därmed inte med, trots att det finns många FoU-intensiva företag inom denna bransch.
Företag delas in i SNI-koder baserat på tyngdpunkt i förädlingsvärde).



KUNSKAPSINTENSIVA ARBETSPLATSER City	
1. Norra Bantorget Ö	21. Strandvägen
2. Centralstationen N	22. Kronkvarnen
3. Oscarsteatern	23. Östermalmstorg
4. Centralposten	24. Tyskbagarområdet
5. Klara kyrka	25. Humlegården Ö
6. Skandiahuset	26. Brunnsgatan N
7. Hötorget	27. Johannes kyrka
8. Hötorgscity	28. Eriksberg
9. Oxtorget	29. Elverket
10. Sergels torg	30. Lärkstaden
11. Gallerian	31. Betlehemskyrkan
12. Brunnsgatan S	32. Tandläkarhögskolan
13. Norrlandsgatan	33. Adolf Fredriks kyrka
14. Norrmalmstorg	34. Tegnerlunden
15. Kungsträdgården	35. Kungsstenen
16. Skvalberget	36. Observatoriegatan
17. Östermalmshallen	37. Tekniska nämndhuset
19. Stureplan Ö	38. Tegelbacken
20. Hedvig Eleonora kyrka	

Figur 9. Antal sysselsatta inom områden med medelhög, hög och mycket hög koncentration av kunskapsintensivt näringsliv i centrala Stockholm.
Källa: Databas WSP, bearbetning ÅF Infraplan.

Infrastruktur, kommunikationer och tillgänglighet

Kluster och FoI-miljöers behov av tillgänglighet

I det föregående kapitlets analys av det kunskapsintensiva näringslivets lokalisering kunde vissa generella slutsatser dras avseende det kunskapsintensiva näringslivets behov av tillgänglighet avseende frekvens och målpunkter.

Nedan konkretiseras behoven för ett urval av kluster i Stockholmsregionen.

Life Science

I intervjuerna med företrädarna för Life Science framkom att en förhållandevis stor andel av de sysselsatta inom Life Science är miljömedvetna och föredrar att cykla eller att åka kollektivt.

Behov av bättre kollektivtrafik

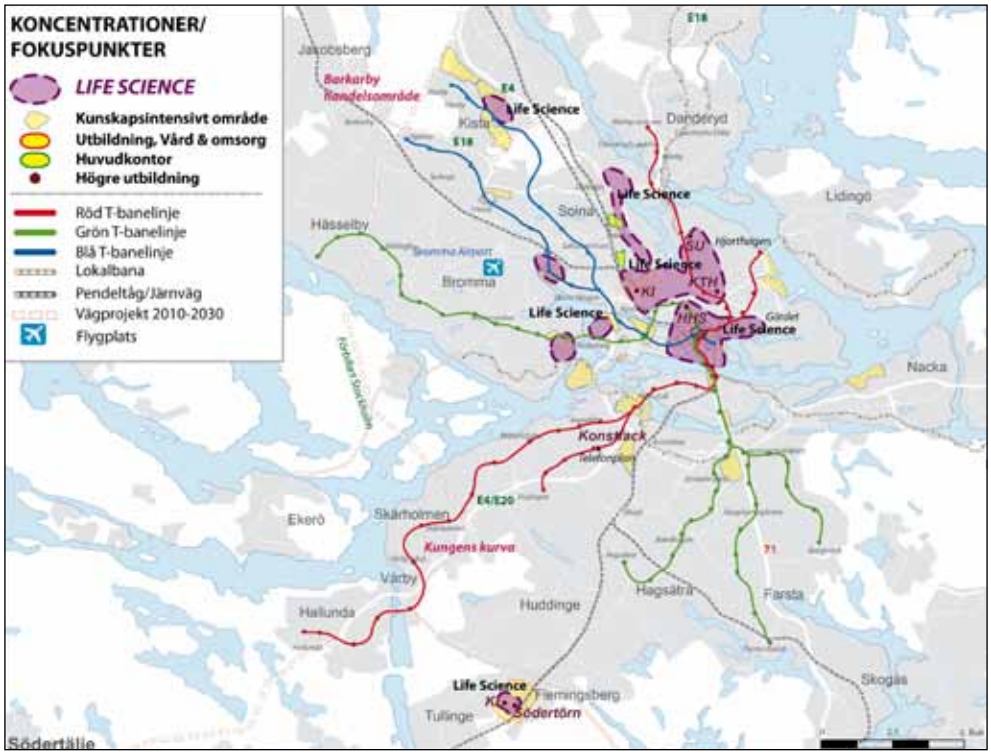
Det finns påtagliga brister i kollektivtrafiken runt Hagastaden/Norra station där man upplever att kommunikationerna inom Life Science-klustret i Hagastaden (med Karolinska Institutet och Karolinska sjukhuset), KTH och Stockholms universitet samt mellan Hagastaden och andra koncentrationer/fokuspunkter inom klustret fungerar mycket dåligt. Avsaknaden av tunnelbanekoppling till KI/KS/Hagastaden innebär en betydande flaskhals. Närmaste T-banestation är St Eriksplan (avstånd 1,2 km till KI resp 2 km till KS) alternativt Odenplan (1,5 km till KI resp 2,4 km till KS).

Varje år besöker cirka 1,5 miljoner patienter Karolinska universitetssjukhuset, varav de flesta kommer från Stockholmsregionen. KS är också en av Stockholms största arbetsgivare med över 15 000 anställda. Totalt är cirka 2 500 forskare verksamma vid sjukhuset. Besökare och anställda är idag hänvisade till bil och buss.

För verksamma inom Life Science-klustret finns bland annat behov av smidigare kollektivtrafikförbindelse Hagastaden–Kista. Idag är restiden 45 minuter med tunnelbana inklusive byten och promenad.

Det pågår många samarbeten mellan de tre universiteten KI, KTH och Stockholms universitet och den bristfälliga tillgängligheten, trots den geografiska närheten, är en försvårande faktor.

Buss 70 har relativt täta avgångar mellan KI och Stockholms universitet, och restiden är cirka 20–25 minuter. Att cykla mellan KI och KTH respektive mellan KI och Stockholms universitet tar cirka 10 minuter alternativt en halvtimme att gå. (Avstånden är cirka 2 km). Det kan dock vara svårt att cykla, särskilt under vintertid.



Figur 10. Koncentrationer och fokuspunkter inom Life Science-klustret i Stockholms-regionen. Uppsala och Strängnäs (utanför kartbilden) är också viktiga fokuspunkter.
Källa: Intervjustudie, ÅF Infraplan.

Bättre cykelförbindelser och cykelparkeringar

Förutom bättre kollektivtrafikförbindelser till och från KI/KS/Hagastaden samt mellan KI och KTH respektive KI och Stockholms universitet behövs bättre cykelförbindelser och säkra och lättillgängliga cykelparkeringar.

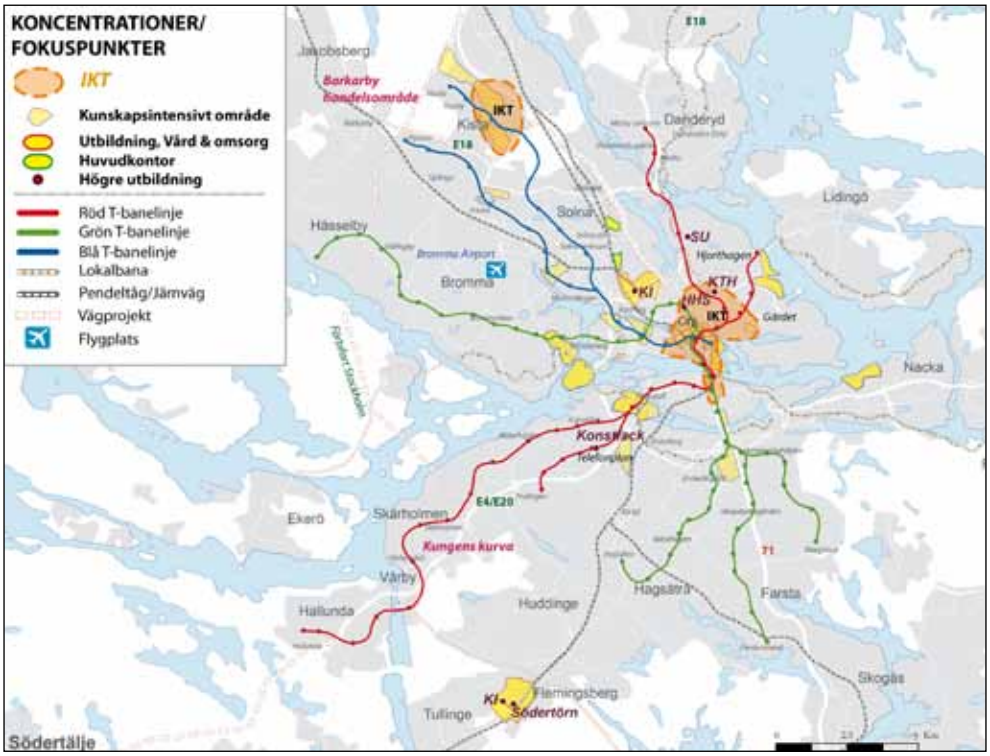
Betydelse av planerade investeringar samt återstående behov

När Odenplan i och med Citybanan blir en knutpunkt för pendeltågtrafiken stärks tillgängligheten mellan Uppsala, Hagastaden och Flemingsberg. Övriga flaskhalsar kvarstår.

För att klustret och regionen ska fungera behöver KI–KS/Hagastaden införlivas på ett bättre sätt i transportsystemet. Detta behov accentueras ytterligare av de satsningar som nu genomförs och planeras i den nya stadsdelen Hagastaden, som inkluderar bland annat Nya Karolinska samt tusentals nya bostäder och verksamhetslokaler.

Flemingsberg har goda kommunikationer

Flemingsberg har bra kommunikationer med både fjärrtåg och lokaltåg, med relativt frekventa avgångar. Från Uppsala kan man ta tåget och vara framme i Flemingsberg klockan 9 på morgonen. Restiden till centrala Stockholm är cirka 20 minuter. Bilförbindelserna är också förhållandevis goda.



Figur 11. Koncentrationer och fokuspunkter inom IKT-klustret i Stockholmsregionen.
Källa: Intervjustudie, ÅF Infraplan.

Tåg är det mest använda transportmedlet till och från Flemingsberg. Många studenter på Södertörns Högskola åker tåg, liksom många som arbetar på Huddinge sjukhus.

Den beslutade utbyggnaden av Södertörnsleden, gör det möjligt att få till mer attraktiv mark för företagsetableringar i Flemingsbergs närområde mot Botkyrka/ Tullinge. Det är viktigt att det går smidigt att ta sig mellan universitets- och sjukhusområdet och ett potentiellt nytt företagsområde. Södertörnsleden kommer sannolikt att bidra till det.

IKT

IKT-verksamheterna till stor del är spridda över Kista, centrala Stockholm och norrort. Kommunikationerna inom klustret fungerar på liknande sätt som kommunikationerna mellan centralort och periferi i Stockholm generellt.

Stärkta, mer pålitliga tåg- och pendeltågsförbindelser

Snabba kollektiva transporter är centralt för att tillgängligheten ska fungera bra. Generellt behövs bättre och mer pålitliga tåg- och pendeltågsförbindelser.

Utvecklade kollektiva tvärförbindelser

Många av de anställda inom IKT-sektorn i Kista bor i norrort, till exempel i Täby och Sollentuna. Tvärkommunikationerna för dessa är ett stort problem. Förbättrad kollektivtrafikkoppling behövs för dessa tvärkommunikationer.

Förbättrade infartsparkeringar och bussanslutningar till transportnoder

Det finns betydande infartsproblem, som bland annat påverkar tillgängligheten inom IKT-sektorn negativt. Situationen vid Norrtull är mycket besvärlig.

Roslagsbanan Täby – KTH fungerar bra, i synnerhet sedan åtgärder på Roslagsbanan (etapp 1) genomförts, med brist på infartsparkeringar föreligger, exempelvis vid Roslags Näsby station. Vidare behövs bättre bussanslutningar till regionala transportnoder, exempelvis till Roslags Näsby station.

Stärkt tillgänglighet inom akademitäta området KTH – SU – KI/KS

Området kring KTH, Stockholms universitet och Karolinska institutet är mycket akademitätt. Här finns 70 000–80 000 studenter och många kvalificerade forskare. Att flödet och rörligheten mellan dessa lärosäten/FoI-miljöer kan underlättas är viktigt. Med stärkta kommunikationer mellan lärosätena skulle ökat samarbete möjliggöras.

Finans

Behov av snabba och rationella kommunikationer

Finanssektorn har behov av god tillgänglighet/servicenivå i form av snabba och rationella kommunikationer. Koncentrationen av branschen till City/centrala innerstaden innebär en god tillgänglighet till såväl andra aktörer inom branschen som till andra målpunkter.

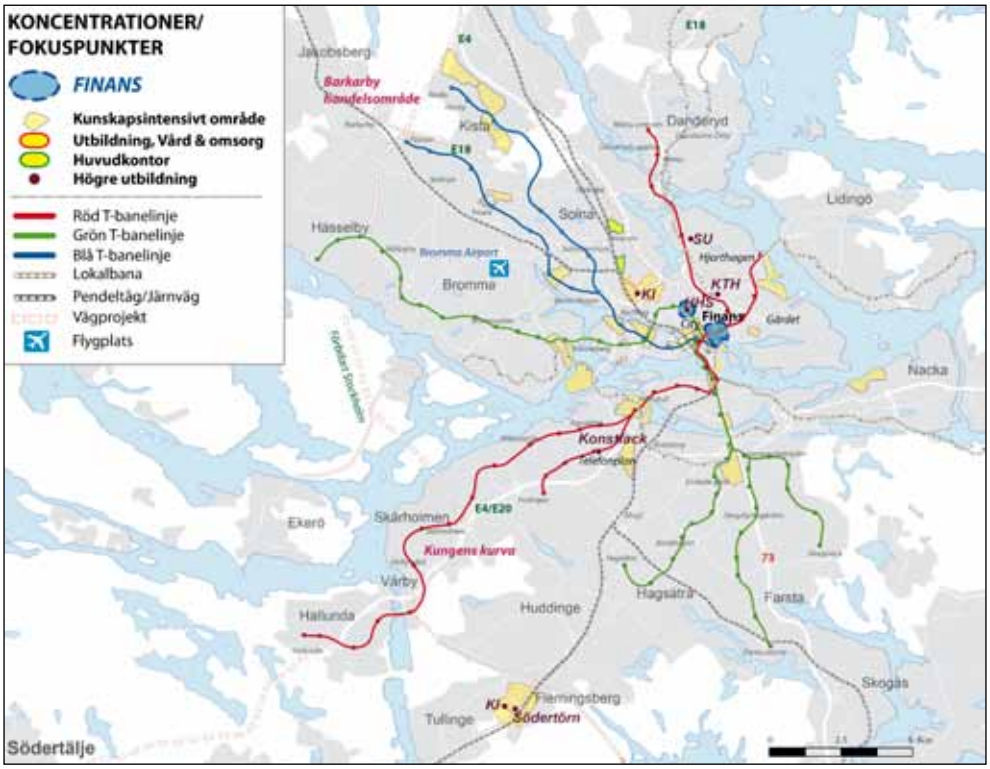
Det tar cirka 10 minuter att gå från Handelshögskolan i Stockholm (HHS) till huvudkontoren för flera av Sveriges största banker. Samtliga aktörer går att nå med tunnelbana inom 15–30 minuter.

Effektivt samspel mellan enheter inom större koncerner

Även om Stockholm finanskluster har en stark koncentration till centrala innerstaden finns också en tendens att stora affärsbanker lägger sina huvudkontor utanför City i områden med bra infrastruktur i form av goda kommunikationer, lokalytor och service.

Swedbank flyttar sitt huvudkontor från centrala Stockholm till Sundbyberg till årsskiftet 2013/2014. Lösningen innebär att alla verksamheter kan utvecklas i samma byggnad. Dessutom innebär de nya lokalerna en betydande kostnadsbesparing jämfört med den nuvarande lösningen i City.

SEB genomför för närvarande en översyn avseende en samlokalisering av tre stora enheter; den vid Sergels torg, den i Rissne samt SEB Kort på Södermalm till Frihamnen. Om flytten blir av kommer det att beröra omkring 6 000 anställda. SEB ser Norra Djurgårdsstaden som ett attraktivt område och ser fördelar med att



Figur 12. Koncentrationer och fokuspunkter inom finansklustret i Stockholmsregionen.
Källa: Intervjustudie, ÅF Infraplan.

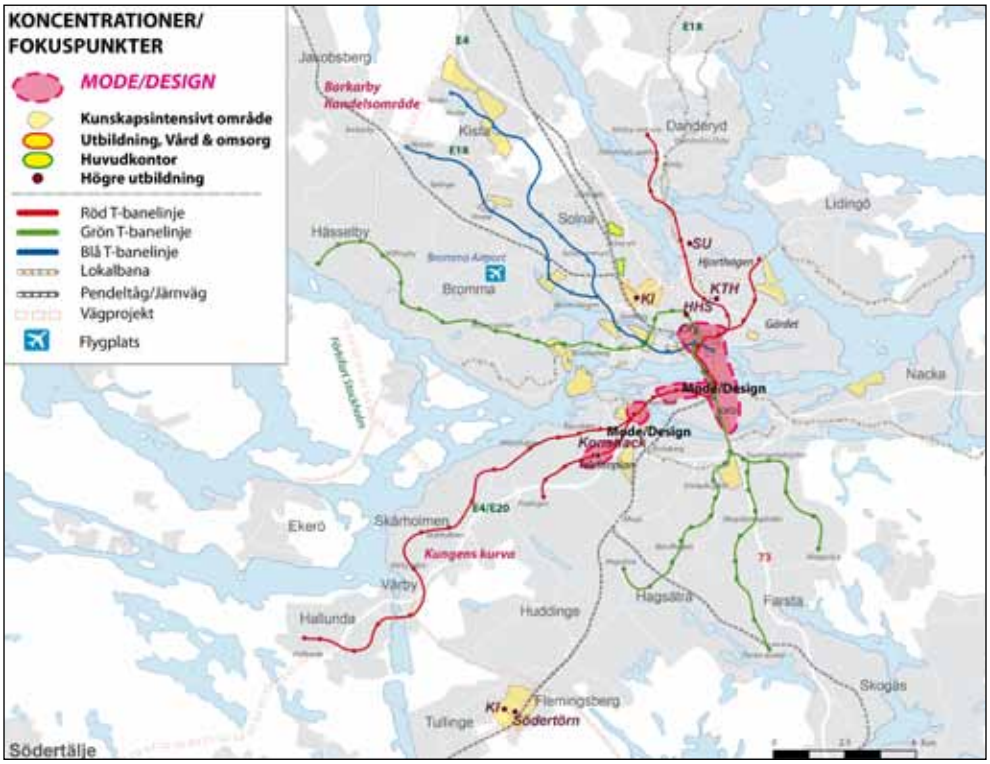
flytta sina enheter närmare varandra. Minskade geografiska avstånd ger möjligheter till ökat samarbete och större effektivitet. Ett nytt SEB-hus skulle kunna stå klart i slutet av 2015.

Mode och design (kreativa klustret)

Klustrets koncentrationer ligger till stor del längs tunnelbanans röda linje. Kommunikationerna upplevs generellt fungera bra, mycket tack vare tunnelbanestationerna Telefonplan och Liljeholmen. T-banan och cykel är också de transportmedel som i hög grad nyttjas.

Frekventa avgångar behövs – även kvällstid

Klustret har behov av relativt frekventa tunnelbaneavgångar även kvällstid, eftersom många i de kreativa näringarna har flexibel arbetstid. För de som arbetar innanför tullarna är det lättare i och med att de har fler valmöjligheter, medan de som är verksamma vid Telefonplan till stor del är beroende av den röda T-banelinjen mot Fruängen.



Figur 13. Koncentrationer inom Mode och Design-klustret i Stockholmsregionen.
Källa: Intervjustudie, ÅF Infraplan.

För de som kör bil finns en fördel med att arbeta utanför tullarna. Om man kommer norrifrån behöver man inte betala trängselavgift. Vidare är det betydligt lägre kostnader för parkering. Förbifart Stockholm bedöms påverka tillgängligheten för klustret positivt.

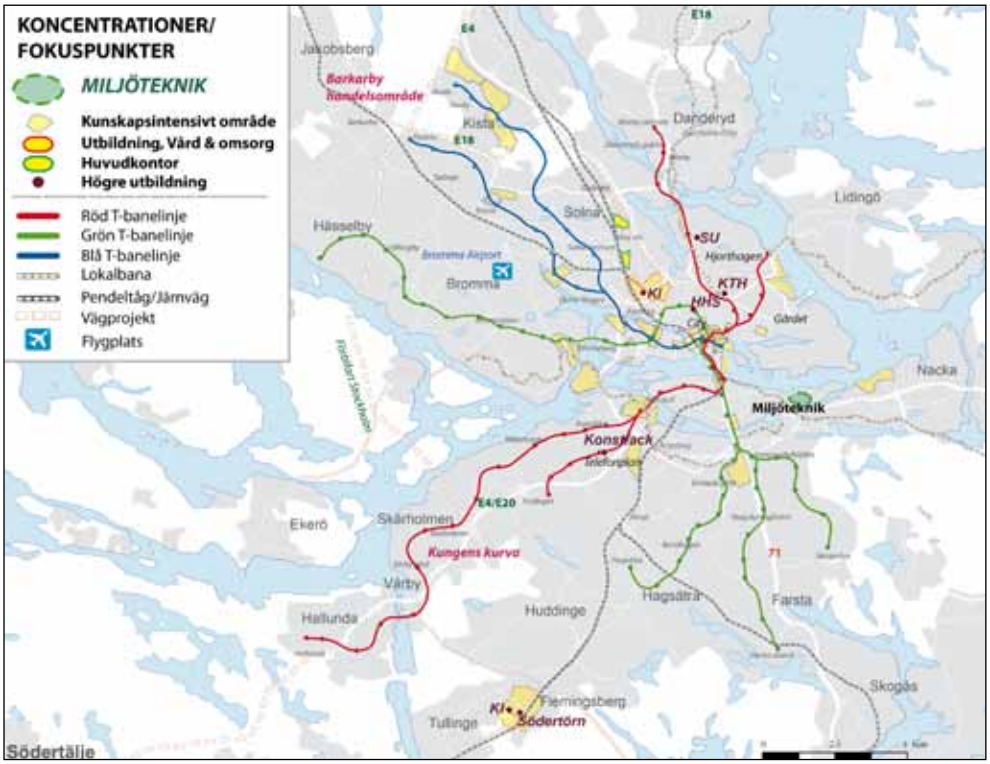
Behov av stärkta tvärförbindelser

En flaskhals i tillgängligheten är avsaknad av tvärförbindelser med vissa specifika områden, t.ex. mässan i Älvsjö. I början av 2012 öppnade Design Hall, en ny satsning vid Telefonplan. Arbete pågår kring hur denna utställningsplats ska kunna arbeta ihop med Stockholmsmässan. Tillgängligheten, som idag brister, är en viktig del i att få till ett bra samspel och synergier mellan verksamheterna.

Miljöteknik

Miljöteknik är en relativt ny bransch, som innefattar ett brett spektrum av företag inom flera verksamhetsområden.

Det saknas idag underlag för att peka ut koncentrationer av miljöteknikföretag i regionen, vilket gör det svårt att dra specifika slutsatser angående tillgängligheten för den framväxande branschen.



Figur 14. Koncentrationer inom Miljöteknikområdet i Stockholmsregionen.
Källa: Intervjustudie, ÅF Infraplan.

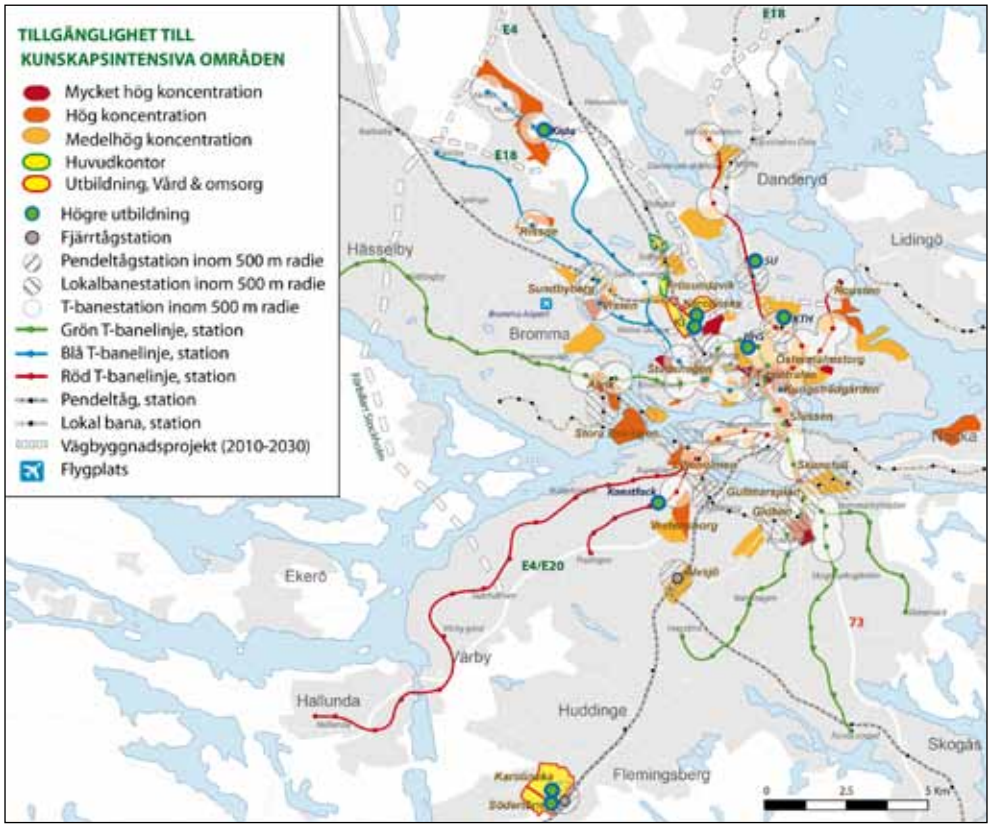
Fokusområdet vid pilotverksamheten på Henriksdalsberget, där ett 20-tal företag i branschen är verksamma, bedöms idag ha tillfredställande tillgänglighet genom goda bussförbindelser. När besöksdelegationer från andra länder kommer på besök ordnas i regel egna transporter med buss eller taxi för att hantera transporterna på ett smidigt sätt.

I takt med att fokusområden inom klustret tillkommer, bedöms det bli viktigare med god tillgänglighet och att kommunikationerna är smidiga. Bland annat pågår arbete med att få till ökad miljöteknikverksamhet i Norra Djurgårdsstaden, Högdalen och Hammarby sjöstad i samband med att bostadsbestånden uppgraderas i dessa områden.

Kollektivtrafiktäckning av kunskapsintensiva områden

Figur 15 ger en övergripande bild av tillgängligheten till regionens kunskapsintensiva områden med tunnelbana, pendeltåg och lokaltåg.

De kunskapsintensiva områdena är till stor del lokaliserade till tunnelbane- och tågstationer. Några områden framträder dock som flaskhalsar. Det gäller exempelvis Hagastaden med Karolinska Institutet och Karolinska Universitetssjukhuset och det därtill angränsande området längs Norra Stationsgatan.



Figur 15. Tillgänglighet till kunskapsintensiva områden.
Källa: ÅF Infraplan, WSP databas.

Andra kunskapsintensiva delar som framträder som områden med bristfällig kollektivtrafikkoppling med tunnelbana/tåg är Nacka Strand, Solna/Frösundavik, Vretensborg, Värtan/Frihamnen och Stora Essingen.

Kollektivtrafiksystemet

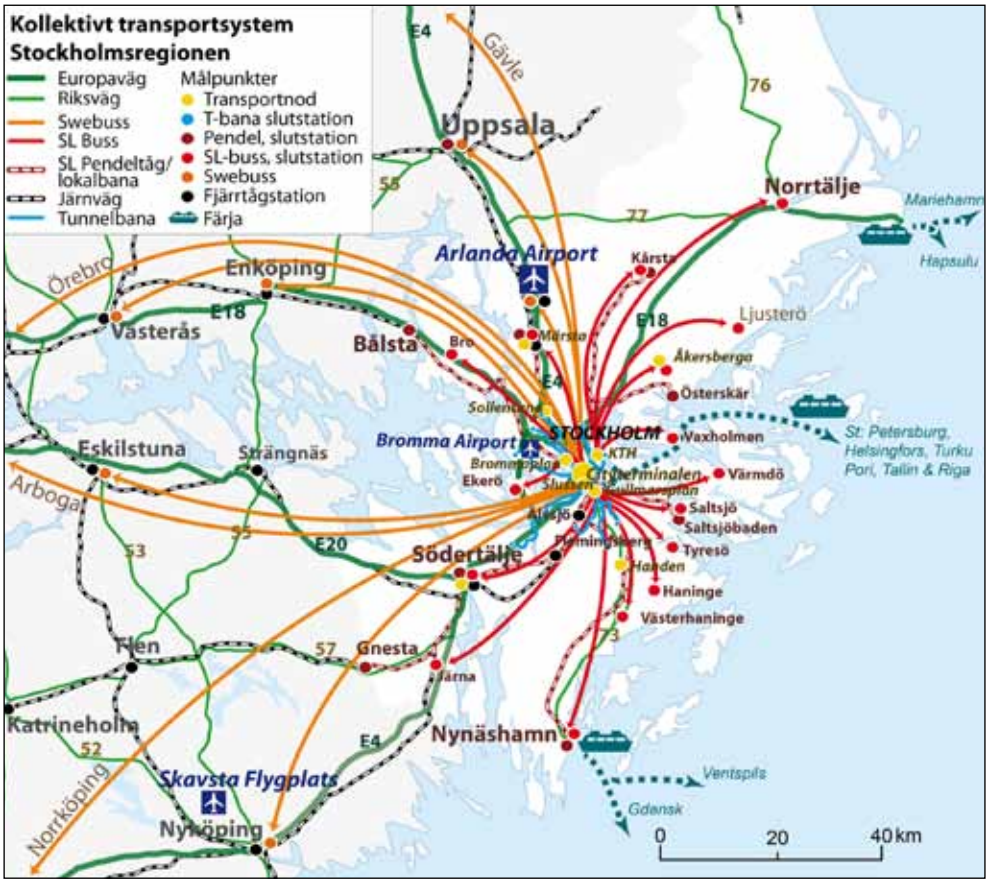
Regionala kärnor

I RUFS 2010 understryks behovet av utvecklad tillgänglighet och tydligare kopplingar till/från/mellan åtta så kallade regionala kärnor.

De regionala kärnorna som pekas ut är: Täby–Arninge, Kista–Sollentuna–Häggvik, Barkarby–Jakobsberg, Kungens Kurva–Skärholmen, Flemingsberg, Haninge, Södertälje och Arlanda–Märsta. Dessa behöver länkas samman i första hand genom spårtrafik. Dessutom behöver de goda förbindelser till den centrala regionkärnan och med varandra i tvärled.

Brett, regionalt utbud

Stockholm–Mälarregionen har ett omfattande storregionalt kollektivtrafiksystem. Navet i systemet är centralstationen, T-centralen och cityterminalen i Stockholm. Inom regionen finns ett brett utbud av spårbunden kollektivtrafik genom fjärrtåg,



Figur 16. Övergripande kollektivtrafiksystem i Stockholm–Mälarregionen.
Källa: ÅF Infraplan.

regionaltåg, pendeltåg, tunnelbana, lokaltåg samt spårvagn. Regionaltågen går över länsgränsen, men nyttjas även för resor inom länet. Bland annat stannar de för resor till/från Södertälje, Flemingsberg, Märsta och Arlanda. Den regionala busstrafiken är väl utbyggd och täcker ett stort omland.

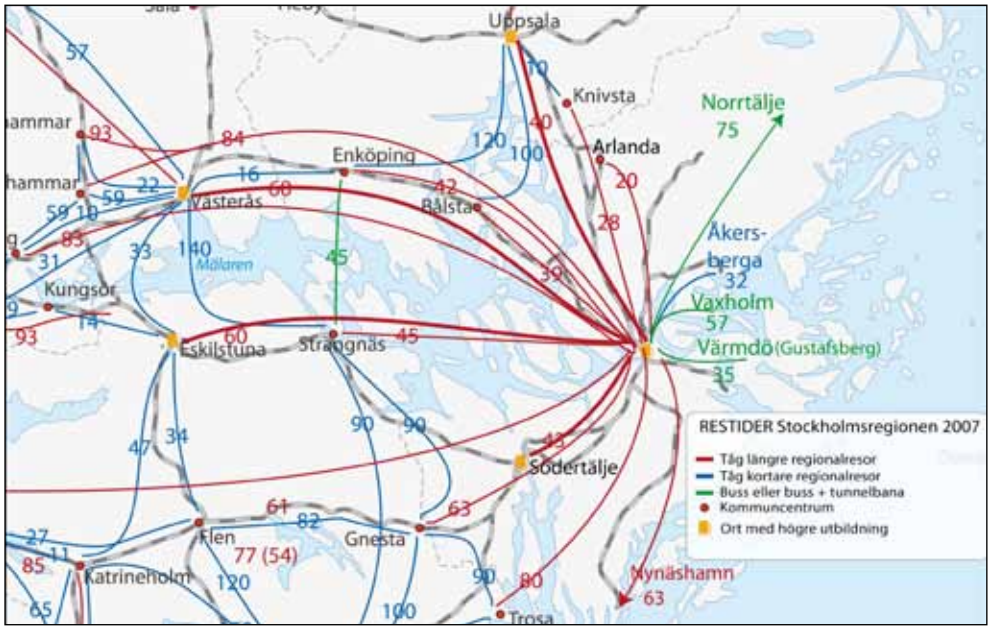
Uppsala har täta tågavgångar till/från Stockholm, med förstärkningsturer under rusningstimmarna. Satsningarna på Svealandsbanan och Mälarbanan har inneburit ett kraftigt ökat arbetsmarknadssamspel kring Mälaren, särskilt i stråken Eskilstuna–Stockholm och Västerås–Stockholm. Efterfrågan på persontågstrafiken är mycket stor, vilket har lett till stora kapacitetsproblem på banorna och i tågen.

Restider i regionen

I figur 17 redovisas restiderna i TIM-trafiken samt för övriga regionaltåg. I stråk utan tåglinjer redovisas bussrestider. För att underlätta överblickbarheten redovisas endast ett urval av möjliga relationer.

Viktiga huvudstråk med korta restider är Uppsala–Stockholm 40 min, Västerås–Stockholm 60 min och Eskilstuna–Stockholm 60 min.

Pendeltåg till Nynäshamn tar 63 min och Roslagsbanan från Åkersberga till Östra station tar 32 min med expresståg eller 38 min enligt vanlig tidtabell.



Figur 17. Restider med kollektivtrafik i Stockholm–Mälarregionen.
Rött: Längre regionala resor helt eller till huvuddel med tåg.
Bredare linjer för särskilt viktiga relationer.
Blått: Regionalresor med tåg mellan närbelägna kommuner.
Grönt: Busstider i ortsstråk utan tåglinjer.

Källa: Restider från Resplus, bearbetat av ÅF Infraplan.

De busstrafikerade stråken österifrån till Stockholm har förhållandevis långa restider: Norrtälje–Stockholm 75 min är en lång restid i förhållande till avståndet, tunnelbana/buss till Vaxholm tar 55–60 min. Buss till Värmdö (Gustavsberg Centrum) tar 35 min.

Kollektivtrafikförsörjning av kluster och FoI-miljöer

Life science: Hagastaden, Flemingsberg, Uppsala, Strängnäs

Hagastaden/Karolinska ligger relativt långt ifrån större transportnoder. Från S:t Eriksplan, som är den närmaste T-banestationen, avgår bussar mot Hagastaden och Karolinska. Restiden Hagastaden–City är cirka 15–20 min beroende på slutdestination och bytespassningen mellan trafikslag.

Flemingsberg-Stockholm tar med pendeltåg cirka 18–22 min beroende av tid på dagen.

Restiden Uppsala-Stockholm är som ovan nämnts 40 min. Strängnäs–Stockholm tar 47 min med fjärrtåg.

Uppsala–Stockholm–Flemingsberg–Strängnäs är en sträcka där det går att åka fjärrtåg emellan utan några byten. För att ta sig till Hagastaden krävs minst ett byte mellan trafikslag. Kollektiv restid mellan klustrets fokuspunkter framgår av Figur 19.



KUNSKAPSINTENSIVA OMRÅDEN	KOLLEKTIVTRAFIK uppskattning		BIL/TAXI uppskattning
Frösundavik	22 min	Buss (fr. Sergel)	13 min
Kista	17 min	T-bana	16 min
Rissne	15 min	T-bana	18 min
Frösunda	12 min	Buss (fr. Sergel)	10 min
KI/KS	15 min	T-bana byte Buss	10 min
Vreten	10 min	T-bana	12 min
Solna	7 min	Tåg	9 min
Stadshagen	5 min	T-bana	5 min
City			
Slussen/Gamla stan	3 min	T-bana	6 min
Gärdet	6 min	T-bana	10 min
Slakthusomr./Globen	10 min	T-bana	7 min
Liljeholmen	10 min	T-bana	11 min
Skeppsbron	12 min	T-bana byte Buss*	5 min
Alvik	13 min	T-bana	11 min
Nacka	17 min	T-bana byte Buss	13 min
Vretensborg	18 min	T-bana byte Buss	10 min
Stora Essingen	21 min	T-bana byte Buss	11 min
Värtahamnen	20–40 min	T-bana byte Buss*	12 min
KI/Södertörn	22 min	Tåg	28 min
Södertälje	26 min	Tåg	34 min

Utgångspunkt

*ev. promenad ingående

Till de destinationer som det går både T-bana och buss till har transportslaget T-bana valts som det primära valet.

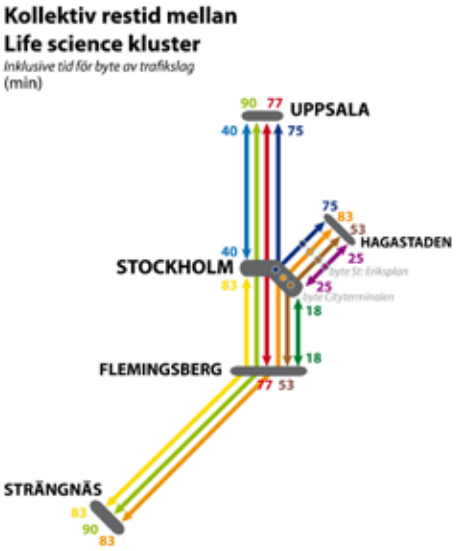
Kärtiden med bil/taxi är en uppskattning, observera att tiden varierar under olika tider på dygnet.

Notera att tiderna kan variera beroende restid på dygnet och vilka byten som väljs.

Denna tabell har sammanställts efter en generell avvägning utifrån SL och SJ:s reseråbot, avvikelser i verkligheten kan därför förekomma

Kollektivtrafik
- Blå T-banelinje
- Grön T-banelinje
- Röd T-banelinje
- Tåg
- Buss

Figur 18. Restider till/från Stockholm City.



Figur 19. Restider med kollektivtrafik mellan Life Science-klustrets fokuspunkter i Stockholm–Mälarregionen

IKT: Kista, Centrala Stockholm

Kista nås med tunnelbana och tar cirka 17 min från centrala Stockholm.

Finans: Centrala Stockholm, Värtan/Frihamnen

Närmaste tunnelbanestationer är Ropsten och Gärdet. Dessa ligger i områdets utkanter och gör att bussförbindelse från City eller från någon av dessa tunnelbanestationer är avgörande för tillgängligheten. Restiden City–Värtan/Frihamnen är med byte cirka 20–40 min.

Mode och design: Telefonplan, Centrala Stockholm, Älvsjömässan

City-Telefonplan tar med tunnelbana 13 min.

City-Älvsjö tar 9 min med pendeltåg.

Telefonplan–Älvsjömässan nås på 12 min med buss och går som tätast var 10:e min och under dagen var 20:e min. En god förbindelse mellan dessa områden är viktigt för samarbetet mellan Älvsjömässan och Konstfack.

Miljöteknik: Hammarby Sjöstadsverk (Henriksdalsberget)

Henriksdalsberget nås med buss från centralen på 25 min.

Vägsystemet förstärks

E4 är den största pulsådern i vägsystemet. Essingeleden har cirka 158 000 fordon under ett vardagsdygn (2007) och är därmed Sveriges mest belastade infartsled. Idag är också framkomligheten låg under stora delar av dygnet.

Flera av Life Science klustrets koncentrationer ligger i anslutning till E4: i Kista, längs E4 mot Arlanda, vid Solna/Hagastaden, nordvästra Kungsholmen och Alvik. Även Astra Zenecas anläggningar i Södertälje ligger i anslutning till E4.

E18 är ett viktigt väg-/pendlingsstråk som binder ihop Norrtälje, Täby och Danderyd med de kunskapsintensiva områden i Solna, Kista och centrala Stockholm. Betydande flaskhalsar finns dock mellan norrort och Kista (vid Bergshamraleden och Kymlingelänken). Vidare finns betydande flaskhalsar vid Norrtull vid infarten till centrala Stockholm.

Södra länken, som invigdes 2004, förbinder Essingeleden (E4/E20), Stockholm och Värmdöleden (väg 222), Nacka. Södra länken har lett till minskad trafik på en rad innerstadsgator, speciellt i rusningstid. Essingeleden har däremot fått en ökning i trafikmängd. Södra länken lider under vissa tider i rusningstid av kapacitetsbrist.

Stockholms ringled är inte fullbordad. Byggandet av Norra länken pågår (klart 2015). Sträckningen av ringens sista del, Österleden, är fortfarande i planeringsstadiet.

E4 Förbifart Stockholm knyter samman de norra och södra regiondelarna och gör det möjligt att färdas mellan dessa utan att belasta Stockholms centrala delar. Framkomligheten förbättras både på Stockholms infartsleder och för de trafikanter som passerar Saltsjö–Mälarsnittet.

I Huvudprognos 2035 med E4 Förbifart Stockholm (se Figur 20) beräknas vägtrafiken på Essingeleden minska till cirka 130 000 fordon per vardagsdygn, som är bättre anpassad till Essingeledens kapacitet.

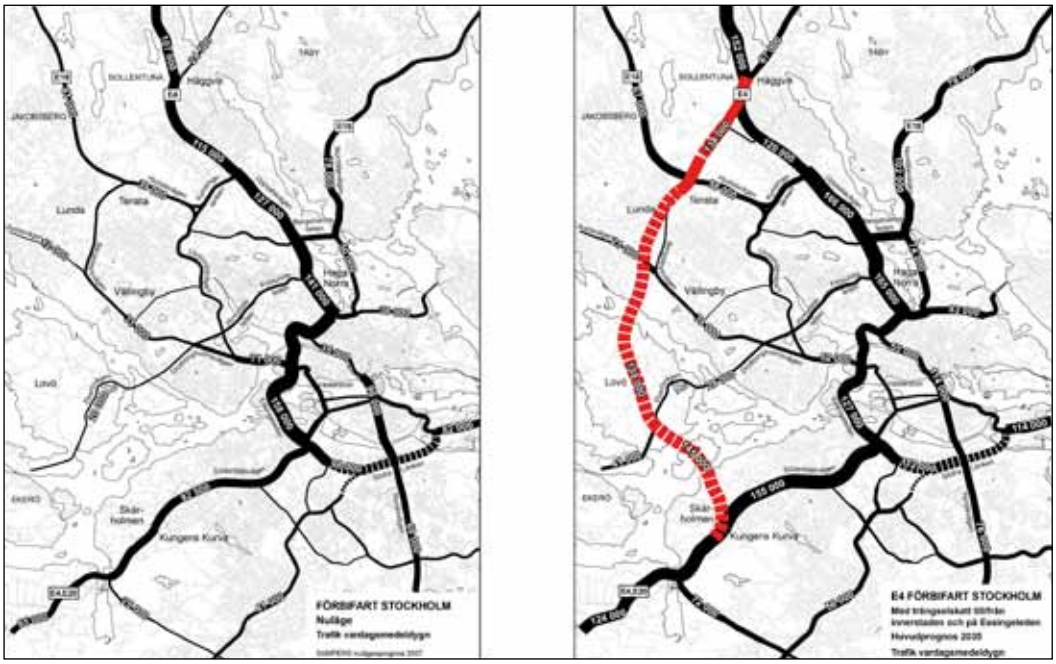
Bra cykelförbindelser är viktigt

Merparten av de mest kunskapsintensiva områdena i Stockholmsområdet, undantaget Kista, ligger inom 30 minuters cykelavstånd till citykärnan.

I intervjustudien har representanter för 4 av de 5 klustren angett cykel som ett viktigt transportmedel. Satsningar på cykeltrafiken generellt uppges vara viktigt, t.ex. när det gäller att hålla cykellederna väl underhållna och isfria.

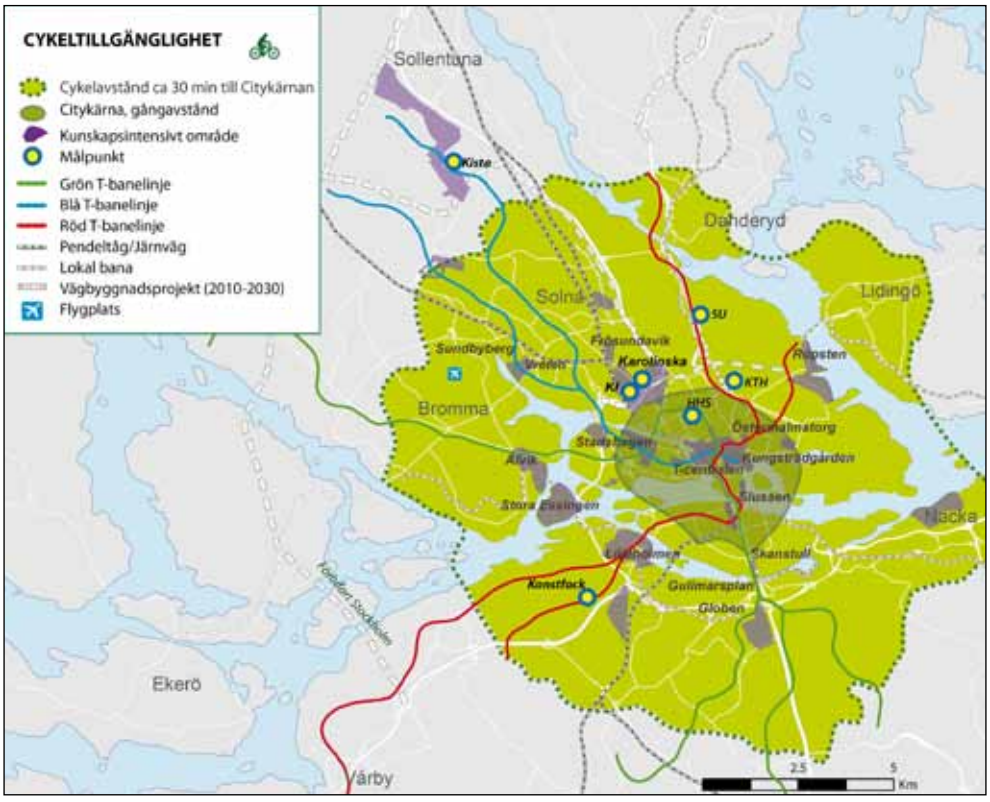
Bättre cykelförbindelser och säkra och lättillgängliga cykelparkeringar efterlyses exempelvis i området mellan KI/KS, KTH och Stockholms universitet.

Det är viktigt att nya områden, exempelvis Hagastaden, Norra Djurgårdsstaden och Nordvästra Kungsholmen planeras ur ett cykelperspektiv. Bland annat mot bakgrund av att cykel lyfts fram som ett frekvent använt/viktigt transportmedel för merparten av de studerade klustren.



Figur 20. Övergripande vägsystem och vägtrafikflöden.
T.v. Dagens trafikflöden enligt nulägesprognos.
T.h. Huvudprognos 2035 med E4 Förbifart Stockholm.

Källa: Trafikverket, Arbetsplan, Beskrivning, E4 Förbifart Stockholm, 2011.



Figur 21. Cykeltillgänglighet till kunskapsintensiva områden.

Källa: Trafikkontoret Stockholms stad, bearbetat av ÅF Infraplan.

Internationell tillgänglighet

Tillgänglighet till och från Stockholm–Arlanda

Sverige är beroende av goda kommunikationer och flygförbindelser med Europa och övriga världen. Goda flygförbindelser spelar en viktig roll för näringslivet och dess framtida utveckling. Stockholmregionens kunskapsintensiva näringsliv med universitet, högskolor och forskningsföretag är beroende av goda kommunikationer för utbyte av kunskap och erfarenheter med Europa och övriga världen. Den internationella konkurrensen är hård och stark internationell tillgänglighet är i många fall avgörande för företagens framtid och också för viljan att etablera sig i Stockholmsregionen.

Stockholm Arlanda Airport är regionens viktigaste internationella nav. Stockholm-Bromma Airport har även en viktig internationell funktion, bland annat till/från Bryssel. Arlanda Express medger en restid på 20 minuter mellan Arlanda och City. Andra alternativ till och från Arlanda är expressflygbuss som tar cirka 40 min eller flygbuss som stannar vid strategiskt utvalda hållplatser, främst längs E4-stråket samt fjärrtåg som passerar Arlanda.

Vid Centralstationen/Cityterminalen sker byte till buss, pendeltåg och tunnelbana för vidare transfer till destinationer som inte har direkt förbindelse med Arlanda.

Därutöver planeras en ny pendeltågslinje mellan Älvsjö och Uppsala via Arlanda med trafikstart i december 2012. Den nya pendeltågslinjen kommer att köra med halvtimmestrafik utom sena kvällar och helgmorgnar då kommunikationerna är mindre frekventa. Restiden Älvsjö–Arlanda beräknas till 37 minuter. Några tåg kommer att utgå från Södertälje, vilket ger direktförbindelse med pendeltåg från Södertälje till Arlanda och vidare till Uppsala.

Boende längs den nya pendeltågslinjen kan tjäna mycket tid på att ta den nya pendeltågslinjen till Arlanda. Linjen bedöms komma att stärka den internationella tillgängligheten för boende i söderort och för de kunskapsintensiva områdena och klustren i exempelvis Flemingsberg, Liljeholmen, vid Telefonplan och Skanstull. För att få ut så mycket som möjligt av den nya pendeltåglinjen är det viktigt att busstrafik till stationer utmed linjen anpassas för att förbättra anslutningarna till den nya pendeltågstrafiken.

Kista ligger relativt nära Arlanda men har ingen direktförbindelse med kollektivtrafik. Detta har resulterat i en restid på drygt en timme för att ta sig mellan Arlanda och Kista. För den som vill åka kollektivt är enklaste alternativet att ta Arlanda Express till Cityterminalen och där byta till tunnelbana till Kista.

Stora Essingen och Nacka är de områden som har sämst tillgänglighet till/från Arlanda av de kunskapsintensiva områden som jämförs. Även Frihamnen/Värtahamnen, som ligger nära City, har lång restid i förhållande till det geografiska avståndet. Också hit åker man först tunnelbana för att byta till buss.

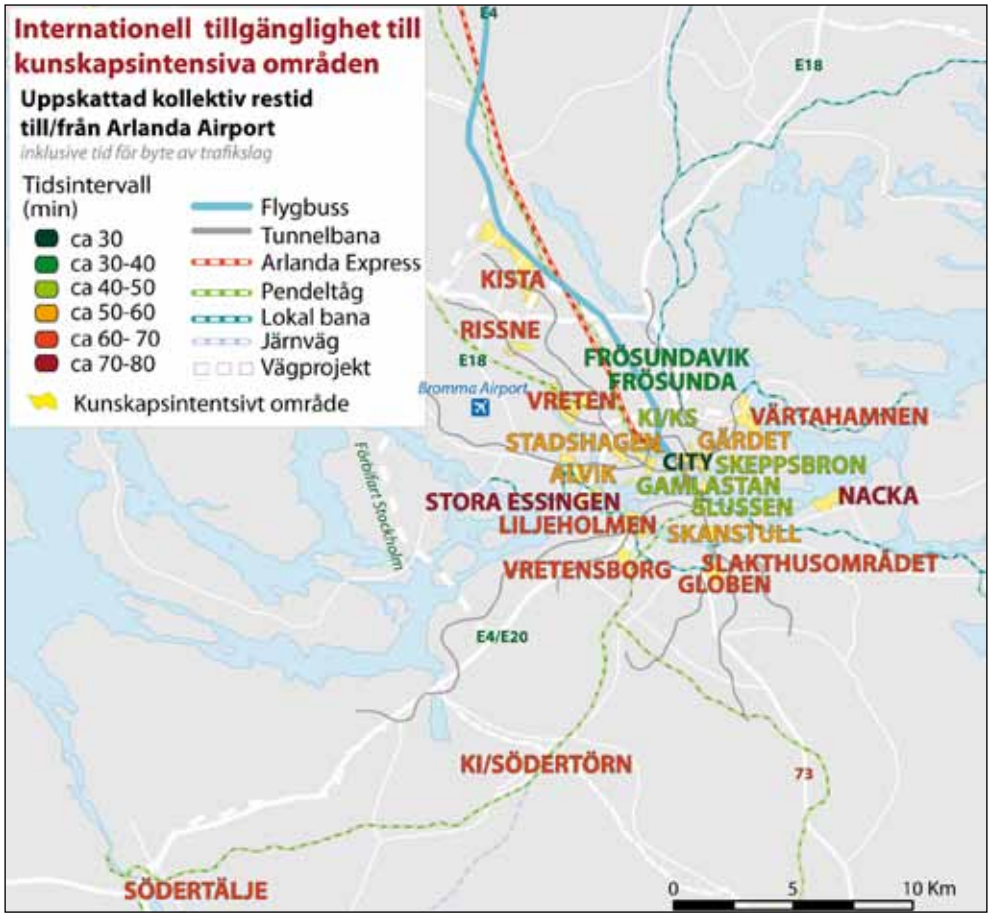
De områden som har bäst tillgänglighet är de områden som ligger i City eller längs E4 där flygbussen stannar och som därmed inte är beroende av byte mellan trafikslag. För områden nord, nordväst om City som har 50–70 min restid är taxi/bil ett effektivare alternativ.



Resetid till/från Arlanda med bil/taxi

Kunskapsintensivt område	BIL/TAXI uppskattning
Rissne	40 min
Kista	24 min
Vreten	33 min
Stadshagen	32 min
Solna	31 min
KI/KS	30 min
Frösunda	28 min
Frösundavik	27 min

Figur 22. Restider med olika trafikslag till och från Arlanda Airport.



Figur 23. Internationell tillgänglighet till kunskapsintensiva områden – uppskattad restid med kollektivtrafiken till Arlanda Airport.

Källa: Resrobot, bearbetad av ÅF Infraplan.



Figur 24. Internationella destinationer från Arlanda och Bromma.
Källa: Swedavia, bearbetad av ÅF Infraplan.

Internationella destinationer

Arlanda har idag (maj 2012) totalt 81 internationella destinationer med reguljärflyg, vilket är färre än Köpenhamn (118) men fler än Helsingfors (65) och Oslo (66). De populäraste internationella destinationerna till och från Arlanda är Köpenhamn, London och Oslo. Andra högfrekventerade flygdestinationer är Helsingsfors, Frankfurt och Amsterdam. Köpenhamn, London och Frankfurt är viktiga nav för flyg västerut medan Helsingfors de senaste åren blivit en viktig knutpunkt för flyg till/från Asien.

Stockholm växer snabbt och betydelsen av goda flygförbindelser ökar i takt med internationaliseringen av näringslivet. Minskad flygtillgänglighet, eller en inte tillräckligt snabb sådan kan verka negativt för regionens framtida ställning som en attraktiv etableringsort för internationella företag. Samtidigt som Swedavia och Arlanda arbetar för att öka antalet direktdestinationer finns också frågan om utsläppstaken vid Arlanda. Denna fråga är central ur såväl ett tillgänglighetsperspektiv som för regionens långsiktigt hållbara tillväxt.

Påverkan och behov av internationell tillgänglighet

Den internationella tillgängligheten har en avgörande roll för var utländska företag lokaliserar sina FoU-avdelningar. En av de största empiriska studierna av globala koncerners lokalisering av FoU-avdelningar har genomförts av Siedschlaug m.fl. (2009). I studien analyserades 446 lokaliseringsbeslut av FoU-avdelningar i Europa gjorda av utländska företag. Resultaten visar tydligt att den internationella tillgängligheten är den viktigaste lokaliseringsfaktorn tillsammans med den inomregionala tillgängligheten. Volymen och kvaliteten på den FoU som regionens företag bedriver är den tredje viktigaste lokaliseringsfaktorn.

Även en studie av FoU-företagens beroende av Stockholm Arlanda har genomförts av Bandstein m.fl (2009). I enkätundersökningen som genomfördes svarade samtliga verksamma FoU-företag att Arlanda har en avgörande eller mycket viktig roll för deras verksamhet. Det framgår dessutom att för klusterområden spelar flygtjänster och Arlanda en avgörande roll.

Det finns även en studie av Cushman och Wakefield (2010) som visar att tillgängligheten med andra städer och internationellt är en av de fyra viktigaste parametrarna för lokaliseringsbeslut. I denna jämförelse hamnar Stockholm långt efter.

Arlandas direktförbindelser till internationella storstadsregioner påverkar företags lokaliseringsbeslut.

För Stockholmsregionens del kan följande slutsats dras:

1. Det är av stor betydelse för lokaliseringen av globala koncerners FoU att Arlanda har många direktförbindelser till stora och kunskapsintensiva regioner i andra länder.
2. Det är av stor betydelse att den inomregionala tillgängligheten är god.

Resultaten av intervjustudien med de fem klustren visar att Stockholmregionens internationella tillgänglighet med Arlanda Express, bussar, planerad utbyggnad av pendeltågstrafiken samt taxi överlag upplevs som god. Några väsentliga brister har emellertid lyfts fram i intervjuerna. Att Arlanda blivit nedgraderad som navflygplats i förhållande till Köpenhamn upplevs som en brist i den internationella tillgängligheten. Exempelvis Life Science har behov av fler direktlinjer till USA och Asien. Idag finns direktlinjer endast till New York och Chicago i USA (se Figur 24 på föregående sida).

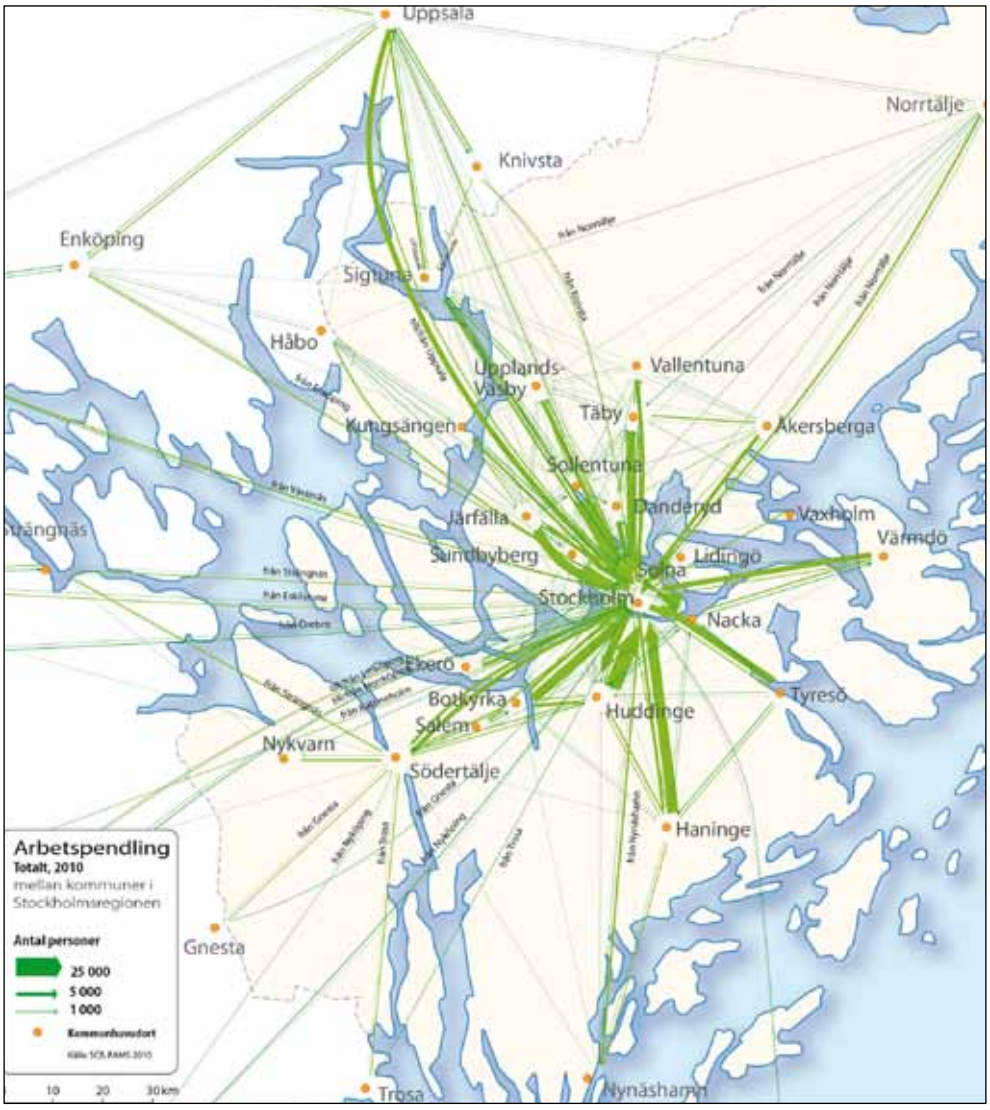
Finansklustret i Stockholm har mycket samspel med Europas största finansregion i London. Direktflyg Bromma-London ses därför som intressant. Tidsåtgången från ingången på flygplatsen till gaten på Bromma är betydligt kortare än på Arlanda. Tidsåtgången från ingången på Arlanda till gaten (ca 30 minuter) upplevs vara för lång. Många storflygplatser i Europa, till exempel München, Frankfurt och Barcelona, upplevs som mer rationella och välordnade jämfört med Arlanda.

Inom exempelvis IKT-sektorn, där en stor del av arbetskraften bor i norrort, finns behov av förbättrad kollektiv tvärförbindelse till Arlanda. Önskemål finns om förlängning av den nya pendeltågslinjen till Flemingsberg, för att ytterligare stärka tillgängligheten till området.

Regionförstoring

Den storregionala arbetspendlingen har mycket stor betydelse och balanserande funktion. Detta är särskilt tydligt för kunskapsbaserade branscher som får bättre möjligheter att rekrytera rätt kompetens, och dessutom bidra till en mer dynamisk region. Pendlingen inom Stockholms län är starkt inriktad på Stockholms stad. De största flödena in till Stockholms stad går från Nacka respektive Huddinge kommun med cirka 23 000 respektive 22 000 inpendlare samt från Solna kommun med cirka 18 000 inpendlare.

En stor pendlingsström (drygt 25 000 personer) går även från Stockholms stad till Solna, där många företag, Karolinska universitetssjukhuset och Karolinska institutet är lokaliserade. Ett stort pendlingsflöde (cirka 12 000 personer) ut från Stockholms stad går till Huddinge med bland annat Huddinge sjukhus och handelsområdet vid Kungens Kurva.

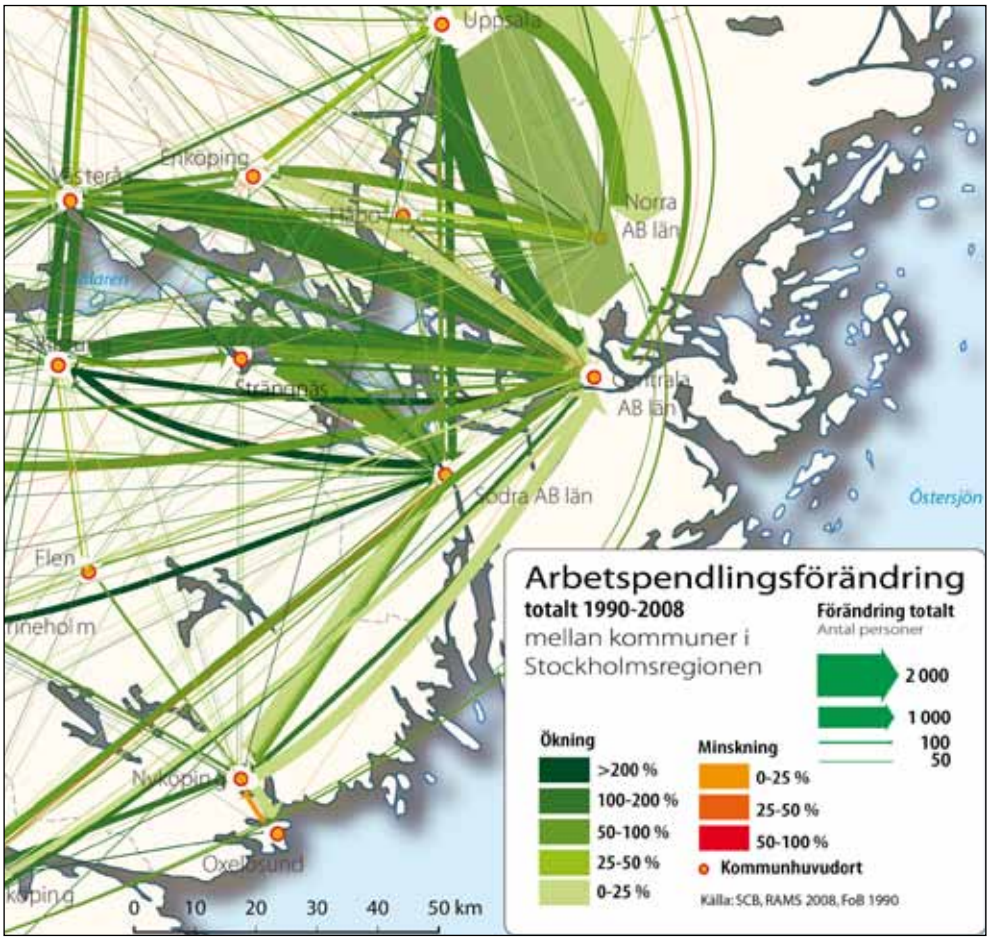


Figur 25. Arbetspendling mellan kommuner, 2010 i Stockholms län. Redovisningsgräns: 200 pendlare. Avståndsgräns: 200 km.

Källa: SCB, bearbetad av ÅF Infraplan.

Under den senaste 20-årsperioden har arbetspendlingen ökat kraftigt i Stockholm – Mälarregionen, främst beroende på att den nyetablerade regionaltågtrafiken möjliggör avsevärt längre pendlingsreslängder inom acceptabel restid. Regionala snabbtåg har inneburit väsentligt kortade restider. Många är beredda att acceptera längre pendlingstider med tåg jämfört med andra trafikslag, eftersom möjligheterna att arbeta eller studera under resan är bättre.

Omfattande pendlingsökning har under perioden skett från orterna Uppsala, Västerås, Eskilstuna och Strängnäs in till centrala Stockholms län. Stor pendlingsökning har också skett i riktning från Stockholm till Uppsala. Satsningarna på regionförstoring genom regionala snabbtåg har bland annat haft stor betydelse för det funktionella Life Science-klustret, som spänner över tre län (Stockholm, Uppsala och Södermanland). Intervjustudien visar att det sker omfattande arbetspendling och tjänsteresor inom det funktionella klustret.



Figur 26. Arbetspendlingsförändring mellan kommuner i Stockholmsregionen, 1990–2008. Redovisningsgräns: 200 pendlare. Avståndsgräns: 200 km.

Källa: SCB, bearbetad av ÅF Infraplan.

Begränsningar i kommunikationer och tillgänglighet

Det kunskapsintensiva näringslivets lokaliseringsmönster i kombination med intervjuerna med representanter för kunskapsintensiva kluster visar att behovet av täta avgångar i kollektivtrafiken med hög kapacitet har avgörande betydelse. Vidare framgår tydligt att det är viktigt att ligga nära tunnelbanestationer, eftersom detta ger en mycket hög tillgänglighet genom möjligheten att göra snabba byten mellan olika linjer.

Kapacitet, förbindelser och täta avgångar i kollektivtrafiken är viktigt för kluster och kunskapsintensiva företag.

Tillgängligheten och tillgången till arbetskraft är alltså den mest kritiska faktorn. I detta sammanhang framträder några områden med betydande begränsningar i kommunikationer och tillgänglighet.

Bristfälliga kopplingar till Karolinska/Hagastaden och Nacka

Kommunikationerna inom Life Science-klustret i Hagastaden med KI/KS – KTH – Stockholms universitet samt mellan Hagastaden/KI/KS och andra koncentrationer inom klustret upplevs fungera mycket dåligt. Det långa avståndet till knutpunkter i transportsystemet innebär en betydande flaskhals. Närmaste T-banestation är St Eriksplan (avstånd 1,2 km till KI resp 2 km till KS) alternativt Odenplan (1,5 km till KI resp 2,4 km till KS). Den begränsade tillgängligheten innebär att området förlorar attraktionskraft och blir svårare att utveckla.

Nacka kommun har områden med hög koncentration av kunskapsintensiva tjänster och därtill ett stort antal högutbildade invånare, som pendlar till det kunskapsintensiva näringslivet i bland annat Stockholms innerstad, Kista och Solna. Avsaknaden av tunnelbanekoppling till Nacka innebär betydande begränsningar i tillgängligheten för Stockholmsregionens kunskapsintensiva näringsliv och för bostadsbyggandet i Nacka.

Fordras tvärkommunikationer och helhetssyn

Utan en parallell utbyggnad av både bostäder och trafiksystem finns en risk att bostadsbyggandet inte kan hållas på erforderlig nivå eller att nya bostadsområden hamnar i områden med sämre tillgänglighet. Det riskerar att öka andelen arbetsresor med bil, vilket det inte finns utrymme för med den snabba befolkningstillväxt som nu sker. Utbyggd kollektivtrafik är därför en nyckelfråga för att fler bra boendemiljöer ska kunna förverkligas.

Brister i kollektivtrafikförbindelser i tvärled är något som nämnts av representanter för merparten av de intervjuade klustren. Exempelvis upplevs bristande tvärförbindelser Kista-Täby som en begränsande faktor för IKT-sektorn.

Förbättringsarbete och lösningar för stärkt tillgänglighet

I mars 2012 blev det klart att en förstudie kommer att inledas om en utbyggnad av tunnelbanans blå linje till Nacka Forum från Kungsträdgården via östra Södermalm, Hammarby sjöstad, Sickla och Järla sjö. Förstudien ska finansieras gemensamt av Landstinget, Stockholm stad, Nacka kommun samt Värmdö kommun.

Intervjustudien med klusterrepresentanter visar inte på någon större omfattning av speciallösningar för stärkt tillgänglighet. Detta behöver inte betyda att sådana inte finns. Några konkreta initiativ har dock framkommit. För att överbrygga den bristfälliga tillgängligheten till och från Life Science-klustret i Solna går sedan ett antal år tillbaka en särskild buss för anställda mellan KI i Solna och KI-området i Huddinge. Bussen finansieras av KI.

För att stärka tillgängligheten inom det akademitäta området mellan KI, KTH och Stockholms universitet har en spårtaxilösning diskuterats. En sådan lösning ses som önskvärd av representanter för såväl KTH/IKT-sektorn som Life Science i Solna.

Beslutade investeringar

Den samlade åtgärdsplaneringen för transportinfrastruktur i Stockholms län omsluter för perioden 2010–2021 investeringar på totalt 93,3 mdkr. Av dessa svarar investeringar i spårobjekt för 42,4 mdkr, vägobjekt för 47,1 mdkr, sjöfart för 1,5 mdkr, Regional kollektivtrafik på väg för 0,8 mdkr och regionala åtgärdspotter för 1,5 mdkr.

I det följande listas de objekt som anses ha särskild betydelse för det kunskapsintensiva näringslivet.

Spårobjekt

Citybanan (1)

Objektskostnad under planperioden: 13,8 mdkr.

Genomförandeskede: pågår

Investeringen har positiva samhällsekonomiska effekter som möjligheter till utökad regional- och pendeltågstrafik, utökad kapacitet, minskad risk för förseningar, tunnelförläggningen som minskar intrånget.

Mälarbanan, Tomteboda – Kallhäll (4)

Objektskostnad under planperiod: 4,7 mdkr.

Genomförandeskede: Byggstart: 2011

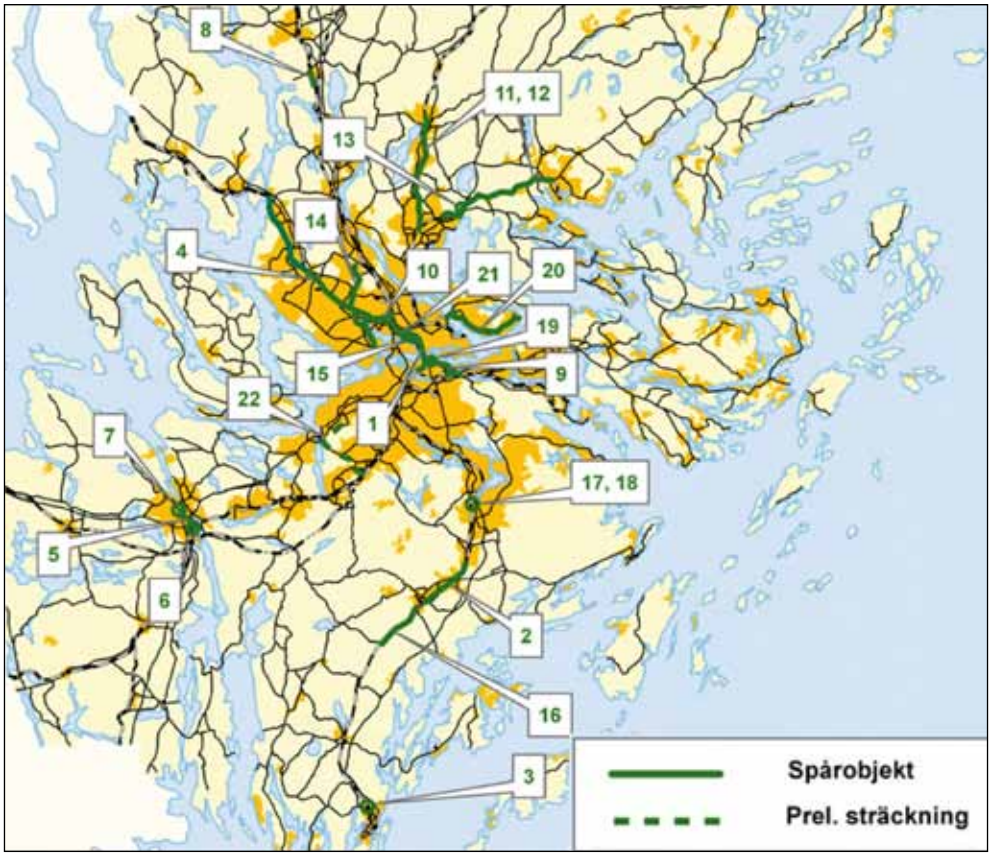
Utbyggnad till fyra spår på sträckan Kallhäll–Barkarby som en första etapp av utbyggnaden av hela sträckan Kallhäll–Tomteboda till fyra spår. En utbyggnad av sträckan är av stor betydelse för att kunna fullt ut utnyttja den kapacitetsökning som Citybanan medför och är en del i avtalet om medfinansiering av Citybanan.

Tvärspårväg Ost/Saltsjöbanan (9)

Objektskostnad under planperiod: 3,4 mdkr

Genomförandeskede: Byggstart 2013

Projektet består av flera delar men syftar till en modernisering av Saltsjöbanan och en förlängning av tvärspårvägen från Hammarby Sjöstad till Slussen med en omläggning av Saltsjöbanan utanför Henriksdalsberget. Därtill ska Värmdöleden



Figur 27. Karta över beslutade spårinvesteringar i Stockholms län under planperioden 2010–2021.

Källa: Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021.

dras i tunnel genom Henriksdalsberget. Projektet möjliggör en exploatering av området kring Henriksdal, Danvikstull, Lugnet, Kvarnholmen och Nacka port. Det innebär också en ny bro för Saltsjöbanan över Danvikskanalen och en ny spårsträckning i tunnlar till Slussen.

Tvärspårväg Solna (10)

Objektskostnad under planperiod: 3,2 mdkr

Genomförandeskede: Pågår

Projektet utgör den planerade förlängningen av tvärbanan Alvik-Ulvsunda-Solna station. Projektet är en del av utbyggnaden av tvärspårvägen.

Roslagsbanan etapp 1 (11)

Objektskostnad under planperiod: 0,8 mdkr

Genomförandeskede: Byggstart 2010

Projektet omfattar utbyggnad till partiella dubbelspår på båda grenarna, förlängning av plattformarna.

Dubbelspårsutbyggnaden kan göras etappvis och behovsanpassat. Den utökade kapaciteten och längre tåg höjer kollektivtrafikens attraktivitet i nordostsektorn.

Genomförandet kommer att pågå under ett flertal år. Det är av stor betydelse att en första mindre utbyggnad kan genomföras i Vallentuna med koppling till vägprojektet Vallentuna centrum.

Roslagsbanan etapp 2 (12)

Objektskostnad under planperiod: 1,6 mdkr

Genomförandeskede: Byggstart 2013

Fortsatt dubbelspårsutbyggnad inklusive omläggning via Arninge till Rydbo.

Tvärspårväg Kista (14)

Objektskostnad under planperiod: 4,7 mdkr

Genomförandeskede: Byggstart 2013.

En utbyggnad av tvärbanan från Ulvsunda till Kista och vidare till Ostkustbanan ingår i de ursprungliga planerna för tvärbaneutbyggnaderna och ingår även i RUFS. Tvärspårvägarna är av stor betydelse för förbättring av tvärförbindelserna.

Lidingöbanan upprustning (20)

Objektskostnad under planperiod: 0,3 mdkr

Genomförandeskede: Avtal är tecknat mellan SL och Lidingö angående finansiering.

Lidingöbanan kommer att kräva stora investeringar i bana och fordon. Därtill behöver den gamla Lidingöbron rustas upp. Statsbidrag till banupprustning.

Spårförbindelse Nya Karolinska/Solna (bidragsdel) (21)

Objektskostnad under planperiod: 0,1 mdkr

Genomförandeskede: Studier av spårlösning pågår. Behov finns om stärkt kollektivtrafik mellan Odenplan-Nya Karolinska och vidare mot Solna.

Tvärspårvagn Syd, etappstart (22)

Objektskostnad under planperiod: 1 mdkr

Genomförandeskede: Sträckningsstudie genomförd, förstudie pågår. Byggstart 2019.

Ett angeläget projekt för att binda samman de regionala stadskärnorna Skärholmen–Kungens kurva och Flemingsberg.

Spårväg City, förlängning Djurgårdsbron–Ropsten (SL)

Utbyggnad av Spårväg City – den spårvagnslinje som sedan 2010 går i reguljärtrafik mellan Sergels torg och Waldemarsudde – från Djurgårdsbron till Ropsten. I projektet ingår kapacitetshöjande åtgärder, upprustning samt

tillgänglighetsanpassning och ihopkoppling med Lidingöbanan som trafikerar mellan Ropsten och Gåshaga brygga.

Spårväg City kommer att få en väsentlig roll i att förstärka kollektivtrafikförsörjningen av den planerade framtida stadsdelen Norra Djurgårdsstaden i Värtan och Frihamnsområdet.

Spårväg City beräknas vara färdigställd omkring 2015.

Vägobjekt

Norra Länken (23)

Objektskostnad under planperiod: 7,1 mdkr

Genomförandeskede: Pågår

Objektet knyter samman den inre ringförbindelsen runt Stockholm, vilket innebär en avlastning av ytvägnätet.

E18 Hjulsta – Kista (Ulrikdal) (24)

Objektskostnad under planperiod: 3,1 mdkr

Genomförandeskede: Pågår

Projektet är en ny väg förbi Hjulsta–Tensta–Rinkeby med anslutning till E4 vid Silverdals trafikplats.

E4 Förbifart Stockholm (27)

Objektskostnad under planperiod: 26,0 mdkr

Genomförandeskede: Arbetsplan

Saltsjö/Mälarsnittet är hårt belastat, ytterligare vägkapacitet behövs. Förbifarten binder ihop norra och södra länsdelarna, avlastar Essingeleden och regioncentrum samt sammanbinder regionala kärnor och förbättrar tillgängligheten till Arlanda. Trafikverket har utrett olika alternativ och har nu beslutat att förbifart Stockholm ska dras mellan Kungens kurva och Häggvik.

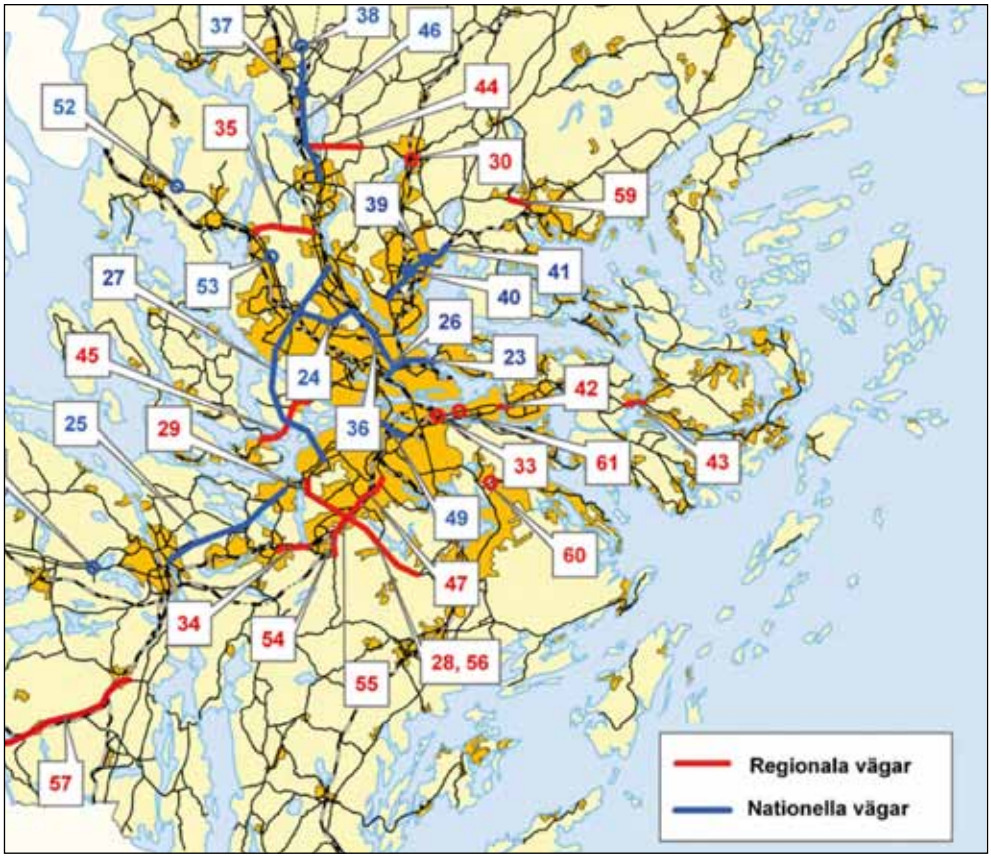
Väg 259 Södertörnsleden (28)

Objektskostnad under planperiod: 1,5 mdkr

Genomförandeskede: Arbetsplan med byggstart 2010

Leden utgör den sydliga delen av den yttre tvärleden och sammanbinder de regionala kärnorna i södra regiondelen mot E4 vidare och förbifart Stockholm.

Leden har stor betydelse för näringslivet och sambanden i regionen och kommer att avlasta bostadsmiljöer, förbättra trafiksäkerheten med mera.



Figur 28. Karta över beslutade väginvesteringar i Stockholms län under planperioden 2010–2021.

Källa: Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021.



Figur 29. Förbifart Stockholm.

Källa: Trafikverket.



Skurubron i Nacka.
Foto: Christina Fagergren/Länsstyrelsen

Väg 259 Masmolänken (29)

Objektskostnad under planperiod: 1,0 mdkr

För Södertörnsledens anslutning till E4/E20 föreslås att en tunnel byggs under Masmoberget med ny trafikplats vid E4/E20.

Väg 222 Skurubron (42)

Objektskostnad under planperiod: 0,9 mdkr

Genomförandeskede: Vägutredning pågår

Väg 222 är den huvudsakliga förbindelsen mellan Stockholm och östra Nacka samt Värmdö. Trafiksäkerhetsproblem och kapacitetsproblem på bron ger framkomlighetsproblem längs sträckan. Åtgärden omfattar ny bro med komplett trafikplats i Skuru och i Björknäs, sex körfält över sundet varav två är på- och avkörningskörfält mellan trafikplatserna samt GC-väg på befintlig bro.

E4 Essingeleden - Södra Länken (49)

Objektskostnad under planperiod: 0,1 mdkr

Genomförandeskede: Arbetsplan behöver inledas

Vid Essingeledens och E4:s anslutning till Södra Länken uppstår köer på grund av stora vävande och växlande trafikströmmar. Genom att utveckla trafikplatsen vid Årsta och anslutningarna kan problemen rättas till.

Investeringar utanför plan 2010–2021

I arbetet med åtgärdsplanen i Stockholms län konstateras att det finns en rad angelägna objekt som inte ryms i planperioden 2010–2021. I planen framhålls att arbetet med dessa bör fortsätta i form av förstudier och utredningar mm., så att genomförande möjliggörs tidigt i ny planperiod.

Till investeringar, som ligger utanför planperioden och bedöms särskilt viktiga för det kunskapsintensiva näringslivet hör:

Mälarbanan, fortsatt dubbelspårsutbyggnad Barkarby–Tomteboda

Spårförbindelse (Tunnelbana) Nya Karolinska/Solna

Tvärspårväg Solna–Universitetet

Tunnelbana Nacka

Effekter av planerade investeringar

I det följande sammanfattas effektanalysen av åtgärderna i nationell och regional plan för 2010–2021 inklusive inriktningen för den samlade åtgärdsplaneringen 2022–2025, baserat på effektbeskrivningen för Stockholmsförhandlingens förslag.

Resmönster

Under rusningstiden en vardag görs drygt 436 000 resor per timme inom länet. Av dessa resor sker 42 procent med kollektivtrafik och 39 procent med bil. Bilarna svarar däremot för över 95 procent av trafiken mätt i fordonskilometer.

Resandeutveckling

År 2030 beräknas det totala antalet resor under rusningstid uppgå till cirka 586 000, det vill säga en ökning med cirka 150 000 resor eller knappt 35 procent jämfört med 2000, vilket är något mer än befolkningens ökning.

Ökningen beror i liten utsträckning av förändringar i trafiksystemet. Förutsägelser av färdmedelsval beror av många faktorer. Vanligtvis förutsätts att välfärdstillväxten även i framtiden leder till en ökning av användningen av privatbil och att priset på bland annat bränsle är stabilt. Befolkningstillväxten och den ekonomiska tillväxten i Stockholmsregionen fram till år 2030 kommer i sig att medföra att vägtrafiken ökar med upp mot 77 procent och resandet med kollektivtrafiken med 30 procent. Vägtrafiken ökar på bekostnad av gång- och cykeltrafiken och kollektivtrafiken. Andelen resor i högtrafik som sker med bil ökar till nästan 50 procent medan kollektivtrafikens andel blir drygt 37 procent.

Denna utveckling motsvarar utvecklingen de senaste 30 åren och kan betraktas som en sannolik men möjligen något hög trafikprognos.

Effekter av åtgärdsplaneringen

Åtgärdsplanerna får påtagliga effekter på transportkvaliteten, vilket bland annat yttrar sig i att reshastigheten ökar och restiderna blir kortare. Den genomsnittliga reshastigheten med bil blir omkring 33 km/h år 2030, vilket är i stort sett oförändrat jämfört med idag. För kollektivtrafiken blir det däremot en påtaglig förbättring från dagens knappa 22 km/h till över 26 km/h år 2030. Planerna innebär alltså att biltrafiksystemet kan utvecklas i takt med regionens tillväxt samtidigt som de ger utrymme för en avsevärd standardhöjning i kollektivtrafiksystemet.

Slutsatsen av de modellanalyser som gjorts i samband med åtgärdsplaneringen är att åtgärderna i planen inte är tillräckliga för att undvika att trafikstörningarna på väg ökar. Trängseln blir ungefär fem gånger så stor samtidigt som flaskhalsarna förskjuts utåt från regioncentrum. Utan planerna skulle dock framkomlighetsproblemen öka tiofalt i förhållande till dagsläget. Samtidigt bedöms dock, som tidigare nämnts, att reshastigheten med bil för länet som helhet kan hållas i stort sett oförändrad. Detta förklaras av att den tilltagande trängseln på de mest belastade vägarna uppvägs av att en utbyggnad också sker av mindre belastade vägar till högre hastighetsstandard.

Av olika skäl kan ökningen av trängseln i vägnätet vara överskattad. Det beror för det första på att jämförelsen sker mot ett jämförelsealternativ med 2000 års trafik på 2007 års vägnät, som alltså har mer vägkapacitet och mindre trafik än som verkligen har varit fallet. För det andra ingår i åtgärdspaketet även så kallade trimningsåtgärder, som kommer att ha betydelse för att lösa upp flaskhalsar. Dessa åtgärders effekter har inte modellerats, vilket medför att modellanalyserna överskattar trängseln.

De investeringar och övriga åtgärder som genomförs fram till år 2030 beräknas medföra en gradvis överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik i regionens centrala delar samtidigt som biltrafiken växer i länet utanför regioncentrum. Trafiktillväxten i innerstaden hålls tillbaka något jämfört med om åtgärdspaketet inte skulle genomföras.

Planerna medför att det kollektiva resandet ökar med cirka 8 procent. Samtidigt som medelreshastigheten i kollektivtrafikfordonen förbättras med över 21 procent kan platsbeläggningen på tåg och bussar hållas i stort sett oförändrad fram till år 2030. Trycket lättar också på de mest belastade delarna av tunnelbane- och pendeltågsnätet vid genomförandet av samtliga föreslagna infrastrukturåtgärder.

Förbättringarna av kollektivtrafiken har sin tyngdpunkt under det inledande utbyggnadsskedet fram till år 2020, medan biltrafiksystemet utvecklas starkast under perioden därefter. Detta medför att åtgärdspaketet inledningsvis inte riktigt förmår hålla jämna steg kapacitetsmässigt med den ökande biltrafiken, men att denna eftersläpning kan hämtas hem till år 2030. För kollektivtrafikens del sker däremot en fortlöpande förbättring av transportkvaliteten över hela perioden.

Ökad tillgänglighet

Redan av effekterna på resmönstren och trafikflödena framgår att åtgärdsplaneringen har en positiv påverkan på tillgängligheten inom regionen. Det gäller särskilt den tillgänglighet som kollektivtrafiken kan erbjuda.

Ett mått på tillgänglighetsförändringarna är hur stor del av regionens utbud av service, tjänster och arbetsplatser som kan nås inom vissa tidsintervall. I åtgärdsplaneringen redovisas den relativa förändringen av utbudet av arbetsplatser som kan nås inom 45 minuter med bil respektive kollektivtrafik i maxtimmen i olika scenarier från regionens utpekade yttre regionala kärnor.

Ökad tillgänglighet med bil

När det gäller tillgänglighet med bil blir effekterna särskilt stora i de områden som berörs mest av Förbifart Stockholm och Östlig förbindelse. Allra störst blir effekten i vissa områden på Mälaröarna och i Nacka. Södertälje, Jakobsberg, Haninge och Täby–Arninge hör till de områden som får störst ökning i antal arbetsplatser som nås inom 45 minuter med bil till år 2020. Skärholmen och Flemingsberg beräknas få tillgång till färre arbetsplatser inom 45 minuter med bil till år 2020. Till 2030 beräknas Flemingsberg och Skärholmen få tillgång till 50–60 procent fler arbetsplatser inom 45 minuter med bil. Jakobsberg, Haninge och Kista Häggvik beräknas få tillgång till 20–40 procent fler arbetsplatser inom 45 minuter med bil. Täby–Arninge och Södertälje beräknas få ökad arbetsplatstillgänglighet med bil på mellan cirka 10–20 procent.

Ökad tillgänglighet med kollektivtrafik

För kollektivtrafiken är effekterna störst längs pendeltågsstråken eller i anslutning till nya tunnelbanelinjer och spårvägar. Tillväxten av arbetsplatsutbudet inom 45 minuter till 2020 blir för Täby–Arninge drygt 80 procent respektive för Skärholmen drygt 40 procent. Haninge, Jakobsberg, Kista Häggvik och Flemingsberg får cirka 10–20 procent tillväxt i arbetsplatsutbudet.

Under tiden 2020–2030 är det till exempel områdena längs Roslagspilen samt ett mindre område i anslutning till en ny station vid Vega norr om Handen som får störst tillväxt av arbetsplatsutbudet inom 45 minuter.

Storregionalt perspektiv

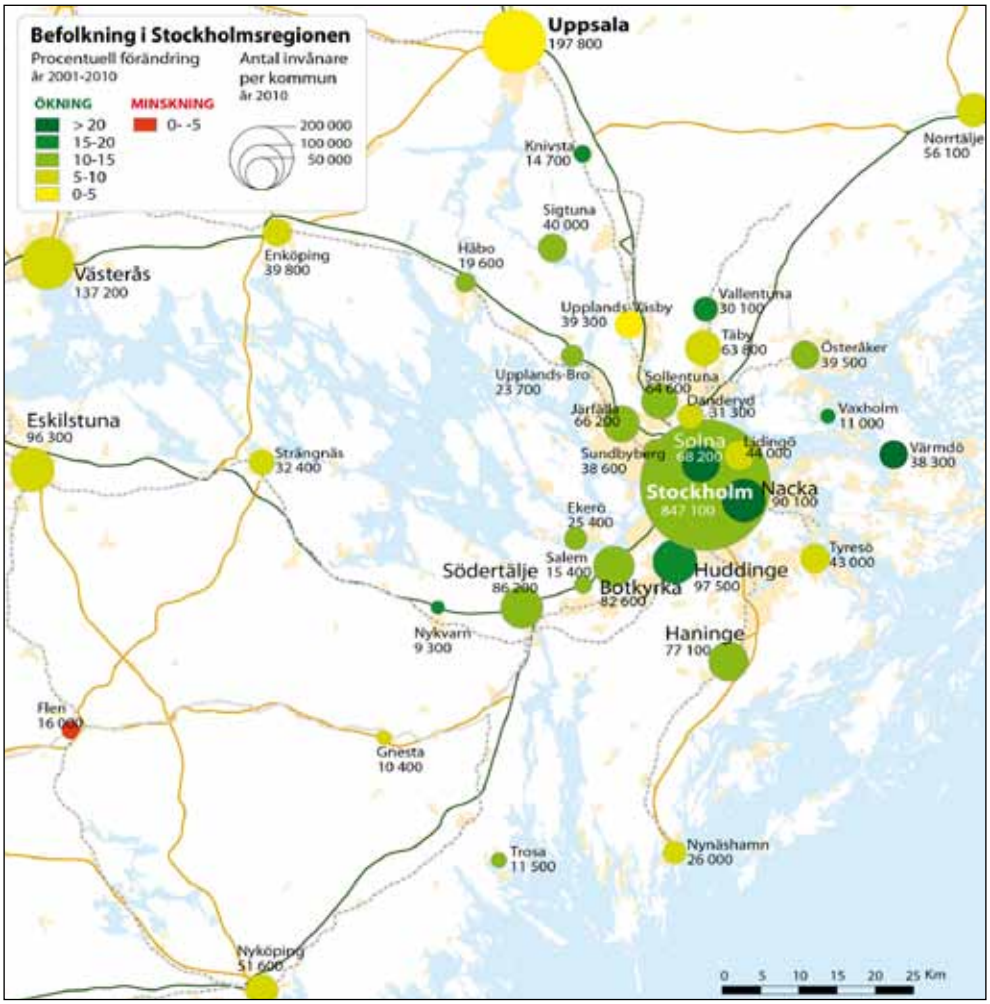
Citybanan, Mälarbanan, Svealandsbanan och Ostkustbanan har stor betydelse för bland annat regionaltågstrafiken. Investeringarna skapar förutsättningar för arbetspendling till och från orter utanför Stockholms län, vilket stärker tillväxt i kringliggande regioner. En väl fördelad tillväxt avlastar behovet av utbyggnad av bostäder, service och infrastruktur i Stockholmsregionen samtidigt som dessa växande pendlingsflöden måste beredas plats i trafiksystemet i Stockholm.

Idag sker 5 procent av arbetsresorna över länsgränsen. Mot slutet av planperioden kommer sannolikt denna andel att öka.

Bostäder och tillgänglighet

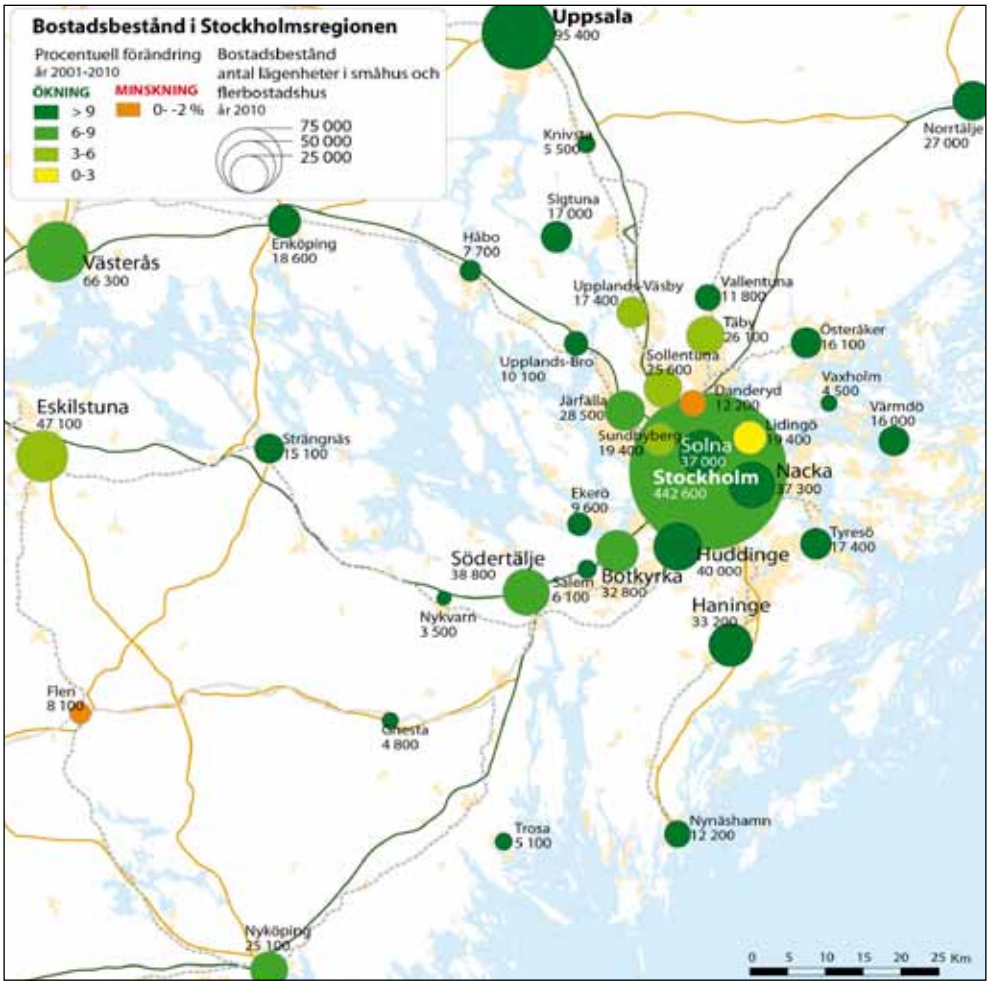
Befolkning och boende

Vid slutet av 2011 var 2 091 000 personer folkbokförda i Stockholms län. Befolkningen i länet har ökat med i genomsnitt 23 000 per år de senaste 10 åren. Bostadsbeståndet har under motsvarande period ökat med i genomsnitt 9 600 bostäder per år (Antalet nybyggda bostäder har i genomsnitt varit 7 500 per år). De tre senaste åren har befolkningen ökat med över 100 000 personer. Under samma period tillkom cirka 25 000 bostäder, när det borde ha tillkommit 60 000 bostäder för att täcka behovet. Detta har inneburit en allt mer ansträngd bostadssituation. 22 av 26 kommuner i länet rapporterar brist på bostäder. (Bostadsmarknadsenkäten, Länsstyrelsen i Stockholms län, 2012). Särskilt svårt är det för unga, nyanlända invandrare och studenter att komma in på bostadsmarknaden.



Figur 30. Befolkning 2010 samt befolkningsutveckling 2001–2010 per kommun i Stockholms län.

Källa: SCB, bearbetning ÅF Infraplan.



Figur 31. Bostadsbeståndet och dess förändring 2001–2010 per kommun i Stockholms län.
Källa: SCB, bearbetning ÅF Infraplan.

Stockholmsregionen är expansiv i sin helhet. Ökningen sker snabbast i områden med överkomliga restider till och från centrala Stockholm. De kommuner som har ökat särskilt starkt det senaste decenniet (>20 procent) är Värmdö (+7 000), Nacka (+15 100) och Solna (+11 500). Stockholms stad har ökat sin befolkning med cirka 97 000 personer (+13 procent) åren 2000–2010.

Enligt en gemensam befolkningsprognos för östra Mellansverige förväntas befolkningen i Stockholms län öka med cirka 530 000 invånare till år 2030[4], vilket ställer krav på drygt en kvarts miljon nya bostäder.

4 Befolkning, sysselsättning och inkomster i Östra Mellansverige, 2012. Länen och Mälardalsrådet.

Studentbostäder

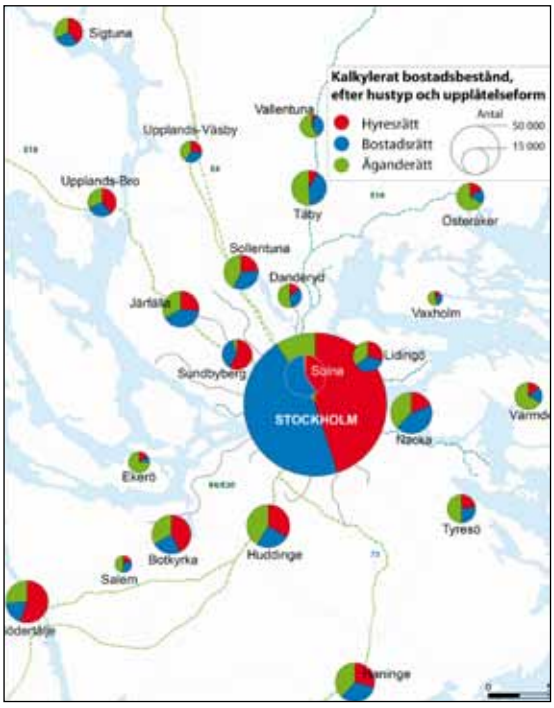
Det finns cirka 12 500 studentbostäder i Stockholms län, vilket är betydligt färre än behovet. Cirka 60 procent av studentbostäderna finns i Stockholms stad, 20 procent i Solna, 7 procent i Huddinge och resterande bestånd finns (i fallande ordning efter andel av beståndet) i Nacka, Norrtälje, Haninge, Botkyrka, Södertälje och Täby. Majoriteten av de kommuner som har studentbostäder anger att det behövs fler studentbostäder (endast Norrtälje uppger att det inte behövs fler studentbostäder). Av de 17 kommuner som inte har några studentbostäder, anger fem (Lidingö, Nynäshamn, Sundbyberg, Vallentuna och Värmdö) att det behövs studentbostäder. Sammanfattningsvis anger 16 av samtliga 26 kommuner i länet brist på bostäder för studenter (2012).

Landstingets rapport ”Stockholmsstudenternas bostadssituation och bostadskarriär” (2011) visar att Kungliga Tekniska högskolans studenter utmärker sig genom att de i större utsträckning har fått tag på studentbostäder. Drygt 50 procent har en studentlägenhet, bor i studentrum eller i korridor. Anledningen är den höga andelen av internationella studenter som får hjälp med att ordna sitt boende, samt sannolikt den ansträngning som görs generellt på högskolan för att hjälpa de nyantagna att få ett kontrakt.

Kommun	Bestånd 2012 (januari)	Planerat byggande 2011–2020
Botkyrka	180	-
Danderyd	-	-
Ekerö	-	-
Haninge	326	-
Huddinge	825	108
Järfälla	-	-
Lidingö	-	-
Nacka	420	-
Norrtälje	360	-
Nykvarn	-	-
Nynäshamn	-	-
Salem	-	-
Sigtuna	-	-
Sollentuna	-	-
Solna	2 600	150
Stockholm	7 500	966
Sundbyberg	-	30
Södertälje	148	20
Tyresö	-	-
Täby	60	-
Upplands-Bro	-	-
Upplands Väsby	-	40
Vallentuna	-	-
Vaxholm	-	-
Värmdö	-	-
Österåker	-	-
Summa länet	12 519	1 164

Figur 32. Antal studentbostäder i kommunerna i Stockholms län 2012.

Källa: Bostadsmarknadsenkäten Stockholms län 2012 och SCB.



Figur 33. Kalkylerat bostadsbestånd och upplåtelseformer i kommunerna i Stockholms län.

Källa: Kommunförbundet i Stockholm län 2012, bearbetad av ÅF-Infraplan.

På Stockholms universitet har flest studenter (25 procent) lyckats få tag på en hyreslägenhet. För att få tag i en hyreslägenhet krävs ofta ett bra nätverk med kontakter som byggts upp under en längre tid. Andelen studenter som är uppväxta i Stockholm och som studerar vid Stockholms universitet, Södertörns högskola och Yrkeshögskolan är omkring 50 procent, medan motsvarande siffra för Karolinska Institutet och Kungliga Tekniska högskolan ligger på 35 respektive 34 procent.

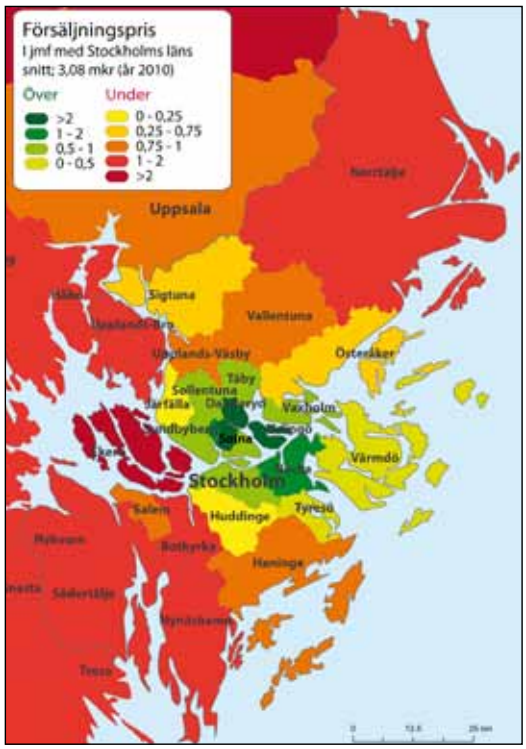
Upplåtelseformer

Bostadsbeståndet i Stockholm län uppskattas till drygt 960 000 bostäder. Det råder brist på alla typer av boendeformer, men framförallt hyresrätter. Sedan 1990-talet har få nya hyreslägenheter byggts samtidigt som ett stort antal befintliga hyreslägenheter har omvandlats till bostadsrätter. På tjugo år har hyresrätten minskat sin andel av bostadsmarknaden i Stockholms län från ungefär 60 procent till ungefär 37 procent.

Regionala prisskillnader

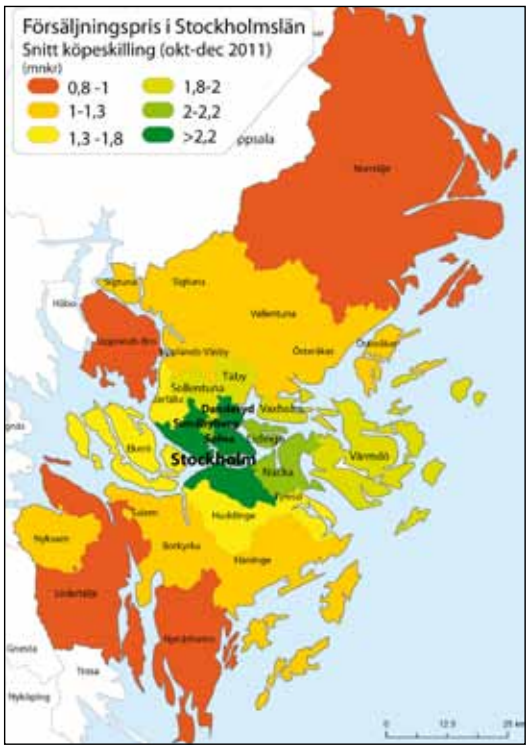
Genomsnittspriset för en permanent småhusbostad i Stockholms län var 3,1 miljoner kronor år 2010. Högst är priserna i Stockholms norra närförorter och på Lidingö, där medelpriserna ligger i storleksordningen 6–7 miljoner kronor (se Figur 34). Genomsnittspriset för ett småhus i Stockholm stad är cirka 4,5 miljoner kronor.

Bostadsrättspriserna per kvadratmeter är högst i Stockholms stad. Genomsnittspriset var där 43 000 kr/m^2, vilket kan jämföras med länssnitt på 34 000 kr/m^2 (under det fjärde kvartalet 2011). Medelpriset i Stockholms innerstad är omkring 55 000 kr/m^2. Näst högst bostadsrättspriser i länet har Danderyd följt av Sundbyberg och Solna.



Figur 34. Småhuspriser i kommunerna i Stockholms län 2010.

Källa: Ljunqvist, bearbetning ÅF Infraplan.



Figur 35. Bostadsrättspriser i kommunerna i Stockholms län okt–dec 2011.

Källa: Ljungqvist, bearbetning ÅF Infraplan.

Kostnad för studentbostad

Betalningsviljan bland studenterna är i genomsnitt cirka 3 700 kronor per månad och kostnaden studenterna har i dag strax under 3 600 kronor per månad. Det finns betydande skillnader i boendekostnad för studenter i olika delar av länet. Mellan studenterna på Södertörns högskola och studenterna på Karolinska Institutet skiljer det nästan 1 000 kr, där de sistnämnda har en kostnad på cirka 4 000 kronor per månad. Skillnaderna mellan de två lärosätena minskar till cirka 500 kronor när de som bor hemma exkluderas.

Följande exempel visar hur stor boendekostnaden ofta är för en bostad som kan passa studenter:

- Studentrum i korridor, Lappkärrsberget, 18–24 kvm: cirka 3 000 kr/mån (10 månaders hyra, el ingår)'
- Studentbostad i Skrapan, 21 kvm: 4 100 kr/mån (utan el och bredband)
- Hyresrätt, Stockholms innerstad, 27 kvm: 3 800 kr/mån
- Bostadsrätt, Stockholms innerstad, 27 kvm: 4 800 kr/mån

Exemplen gäller inte nyproduktion, som vanligtvis är dyrare.

Betalningsvilja för studentbostäder

Skillnaden i betalningsvilja mellan lärosätena är som mest cirka 500 kronor. Även här är det studenterna på Karolinska Institutet och Södertörns högskola som ligger längst ifrån varandra. En förklaring är att studenterna på Karolinska Institutet i högre grad än övriga äger en bostadsrätt, och de som inte har det har troligen har ett boende relativt centralt i Stockholm, medan många studenter på Södertörns högskola bor utanför Stockholms innerstad.

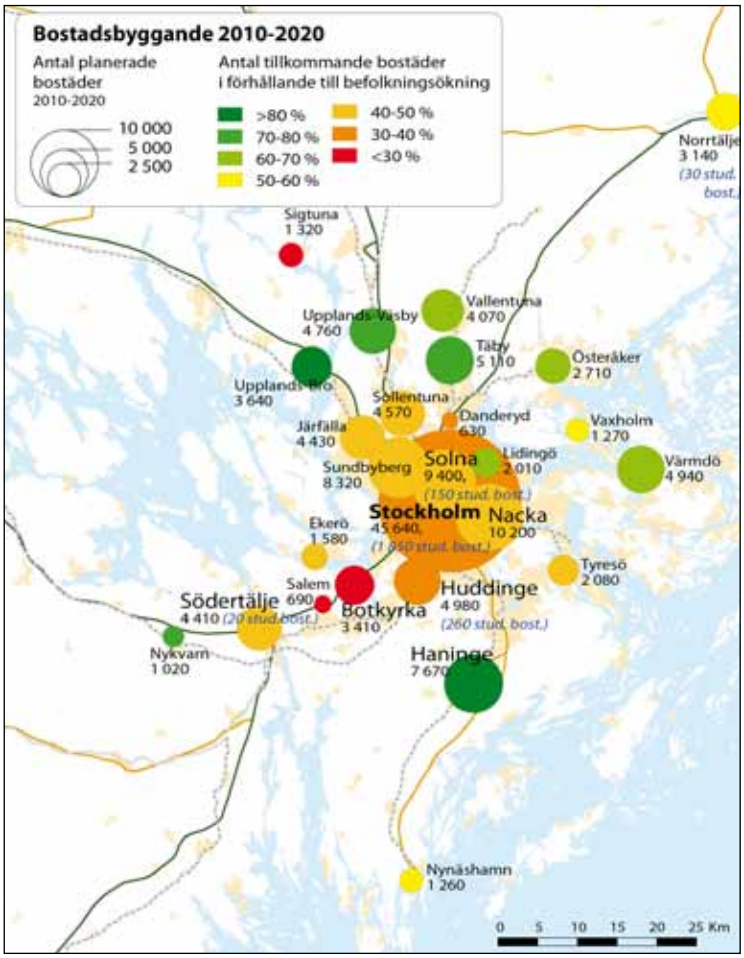
För att skapa boendetillfällen för studenter är det av största vikt att hyrorna anpassas till deras betalningsförmåga. Flera lösningar än att bygga krävs, exempelvis en transparent förmedling av bostäder såsom exempelvis Stockholm stads bostadsförmedling samt behovet av en transparent andrahandsförmedling – detta för att kunna nyttja det befintliga beståndet optimalt. Att bygga bostäder som passar för studenter och deras plånbok är en utmaning, men för att bibehålla Stockholmsregionens attraktivitet är det en viktig fråga.

Betalningsvilja hos företagsetablerare och gästforskare

Intervjustudien med kluster i regionen visar att det, trots hög betalningsvilja, föreligger betydande brist på tillgängliga hyresbostäder för gästforskare och företagsetablerare.

Företagsetablerare som ofta kommer till Stockholm för en tidsperiod av 2–4 år kan vara beredda att betala så pass mycket som 40 000 kronor i månaden för ett lämpligt boende.

Betalningsviljan för gästforskare är i allmänhet inte lika hög som för de som ska etablera företag, men fortfarande relativt hög.



Figur 36. Planerat bostadsbyggande 2011–2020 i förhållande till prognosticerad befolkningsökning i Stockholms län.

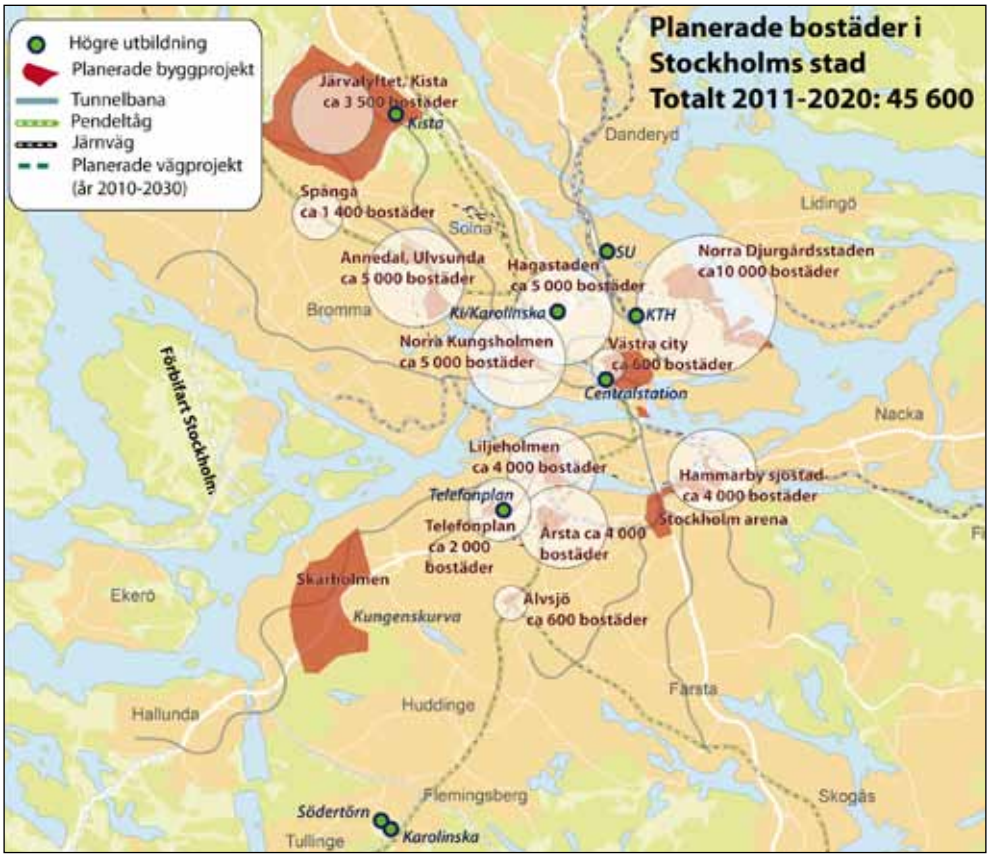
Källa: SCB, bearbetad av ÅF Infraplan.

Balans antas råda när antalet nya bostäder uppgår till cirka 60 procent av befolkningsökningen. Grön färg indikerar balans eller t.o.m. överskott av nya bostäder i förhållande till befolkningsökning. Orange och röd färg i kartan indikerar bostadsbrist. Mönstret signalerar fortsatt och accentuerad bostadsbrist i Stockholms stad och kranskommuner.

Bostadsbyggande

Stockholms läns landsting har i samarbete med SCB sammanställt bostadsbyggnadsplanerna för Stockholms läns kommuner för åren 2011–2020. Totalt planeras nybyggnad av cirka 143 000 bostäder i länet, varav cirka 80 procent är bostäder i flerbostadshus. Bostadsbyggnadsplanerna för Nynäshamn, Sigtuna och Vallentuna (som tillsammans svarar för knappt 5 procent av bostadsbyggnadsplanerna för länet) avser byggstarter, medan övriga kommuners planer avser inflyttningsklara bostäder. Om alla dessa planer skulle realiseras under dessa år innebär det en betydligt högre nivå på bostadsbyggandet jämfört med det föregående decenniet. Enligt Länsstyrelsens beräkningar brukar en fjärdedel av kommunernas planerade projekt för innevarande år inte byggstartas det år som planerats och för kommande år brukar prognoserna vara än mer överskattade.

En översiktlig analys av planerat bostadsbyggande i förhållande till förväntad befolkningsökning per kommun i länet visar dock på fortsatt och accentuerad bostadsbrist i Stockholms län (se figur 36).



Figur 37. Planerade nya bostäder i Stockholm stad 2011–2020.
Källa: Underlag Stockholms stad, bearbetad av ÅF Infraplan.

Planerade studentbostäder i länet

Det finns byggplaner för totalt drygt 1 160 studentbostäder under den kommande tioårsperioden, varav 966 i Stockholm, 108 i Huddinge, 150 i Solna, 40 i Upplands Väsby, 30 i Sundbyberg samt 20 i Södertälje.

Nya bostäder i Stockholms stad

Till år 2030 ska staden bygga och planera för 100 000 bostäder. Under mandatperioden 2011–2014 ska det byggas 20 000 bostäder. Just nu pågår och planeras för ett 30-tal större stadsutvecklingsprojekt, alltifrån färdigställandet av Hammarby sjöstad till utvecklingen av nya stadsdelar som Norra Djurgårdstaden, Hagastaden och Årstafältet (se figur 37).

Boendets betydelse för det kunskapsintensiva näringslivet

Intervjustudien med representanter för klustren visar att bostadstillgången har stor betydelse för utvecklingen av regionens kunskapsintensiva näringsliv. Fem av sex intervjuade nyckelpersoner pekar på bristen på bostäder som en klar begränsning för FoI-miljöerna och det kunskapsintensiva näringslivet.

Det byggs för lite i Stockholmsregionen i förhållande till behovet. Enligt intervjustudien är ungefär hälften av de som anställs i Stockholms kunskapsintensiva näringsliv utbildade utanför Stockholm. Regionen behöver ”importera” studenter och arbetskraft, vilket är betingat av relativt närbelägna bostäder till rimliga kostnader.

Bostadsbristen har en klar begränsning för forskningsmiljöer och det kunskapsintensiva näringslivet i länet.

Life Science och finansklustret betonar vikten av att förbättra tillgången på bostäder för gästforskare i regionen. Duktiga kluster behöver vara duktiga på reallocation till det egna klustret. Det är oerhört viktigt att kunna ha ett utbyte med gästforskare. Om boendetillgången varit bättre hade det varit betydligt lättare att marknadsföra Stockholmsregionen och att få hit gästforskare.

Vidare har tillgången på lämpliga hyresbostäder stor betydelse för att utländska investeringar och företagsetableringar inom exempelvis Life Science. Idag är det mycket svårt att hitta lämpliga hyresbostäder för personer som kommer till Stockholm under ett par års tid för att etablera företag/dotterbolag.

Även resultaten från enkätundersökningen bland Stockholms studenter som genomfördes i studien ”Stockholmsstudenternas bostadssituation och bostadskarriär” (2011) visar att bostadsmarknaden påverkar Stockholms attraktionskraft negativt, både på kort och på lång sikt. För 29 procent av studenterna på de fyra lärosätena Karolinska institutet, Kungliga Tekniska högskolan, Stockholms universitet och Södertörns högskola finns en tanke om att flytta från Stockholm under studietiden på grund av bostadssituationen. Av de internationella studenterna är det 42 procent som säger att de har funderat på att flytta. Närmare hälften – 47 procent – av studenterna uppger att situationen på bostadsmarknaden påverkar dem till den grad att de planerar att flytta till en annan ort i Sverige eller utomlands efter avslutade studier.

Bristen på studentbostäder

Bristen på bostäder för studenter i Stockholm har funnits under många år och har successivt ökat i takt med ökad inflyttning samt stora ungdomskullar som ska etablera sig på bostadsmarknaden i länet. Bostadsbristen påverkar livsvillkoren för enskilda studenter såväl som Stockholms attraktionskraft i det stora perspektivet, både på kort och på lång sikt.

94 000 studenter i Stockholms län konkurrerar om 12 500 studentbostäder.

Det finns cirka 94 000 studenter vid länets högskolor och universitet (inkl. yrkeshögskolorna), varav cirka 60 000 är helårsstudenter på högskola och universitet. Detta kan ställas i relation till antalet studentbostäder i länet som är cirka 12 500. Andelen studenter som hyr en studentbostad i första hand kan således beräknas ligga mellan 15 och 20 procent. SSSB har lång väntetid i sin kö. Den genomsnittliga kötiden är för närvarande cirka 20 månader.

En stor del av studenterna vid Stockholms lärosäten kommer från andra orter i Sverige och från utlandet. Det är tydligt att dessa studenter som ofta saknar nätverk och kontakter som också har det svårast att etablera sig på bostadsmarknaden. Många av utbytesstudenterna får hjälp av sitt lärosäte att hitta en bostad men för övriga studenter från utlandet är det en utmaning att hitta någonstans att bo.



Studenter vid Stockholms universitet.
Foto: Jenny Frejing

Antalet nya studenter i Stockholms län var 22 000 år 2010. Av dessa bedöms i Landstingets studie att minst 20 000 behöver en bostad, vilket motsvaras av 16 000 bostäder. Årligen finns cirka 14 000 studentbostäder och andra lämpliga bostäder tillgängliga i omlopp. Det betyder en brist på cirka 2 000 bostäder för studenter. Situationen antas bli värre för varje år, med anledning av fortsatt lågt byggande och en hög befolkningsökning generellt i länet.

Om det finns en transparent marknad även för andrahandsuthyrning, hyresrätts-byten etc. så kan utbudet öka. Samtidigt konkurrerar studenterna med ytterligare cirka 70 000 19–24-åringar, troligen ännu fler, eftersom man kan tänka sig att denna marknad riktar sig till personer upp i 30-årsåldern. Bostadsbristen bland unga är sålunda påtaglig.

Ungefär hälften av studenterna på de fyra lärosätena KI, KTH, Stockholms universitet och Södertörn har ett bra boende och kommer sannolikt inte att flytta under studietiden. Det innebär samtidigt att lika många kommer att leta efter bostad av olika skäl, eller helt enkelt behöva flytta. Studenterna på KTH är de som i störst utsträckning behöver hitta ett nytt boende. 25 procent uppger att de kommer att behöva flytta inom kort och 6 procent har ingenstans att bo utan söker aktivt. På Södertörns högskola finns den största andelen som har ett bra boende och inte tror att de kommer flytta, 52 procent. På KI och Stockholms universitet är andelen nästan lika hög, 49 procent. Studenter vid Yrkeshögskolan har den mest stabila boendesituationen. 62 procent uppger att de troligen inte kommer att flytta under studietiden.

Det de flesta studenter önskar är en egen lägenhet/eget förstahandskontrakt på en studentlägenhet, gärna i innerstaden. Viktiga lägesfaktorer för bostaden är närhet till kollektivtrafiken och till utbildningen, med en restid på maximalt 30 minuter mellan bostaden och lärosätet. Även om studenterna har höga krav på sitt ideala boende är det av högsta prioritet att öka utbudet av bostäder kan möjliggöra en stabil boendesituation. Det behövs fler bostäder både i det befintliga beståndet och genom nyproduktion med en rimlig månadskostnad, men även genom att nyttja det befintliga bostadsbeståndet bättre. Alla möjligheter till någon form av långsiktigt boende välkomnas.

Förbättringsarbete och lösningar avseende boende

Enkätstudien bland Stockholms studenter (Landstinget 2011) visar att många är starkt kritiska mot de som bär ansvaret för att bostadsmarknaden inte fungerar och ett starkt missnöje över bristen på handlingskraft. Det har dock vidtagits vissa åtgärder för att förbättra bostadssituationen för studenter/unga i Stockholmsregionen.

Möjligheten för lärosäten att blockhyra lägenheter och förmedla till sina studenter utökades under 2010, då riksdagen beslutade att låta nio universitet och högskolor få möjlighet att upplåta lägenheter för bostadsändamål till alla studenter. Tidigare omfattades endast utländska studenter inom utbytesprogram med andra länder och gästforskare. Möjligheten omfattar dock inte personer som är anställda vid lärosätet.

Länets lärosäten är i regel mycket engagerade i studenternas boendesituation.

Kungliga Tekniska högskolan och Karolinska Institutet har tagit steget mot ett ökat ansvar för sina studenters boendesituation och är mycket drivna i frågan. De välkomnar att ett utökat ansvar för studenterna läggs på lärosätena och anser att bostadsproblem för studenterna blir ett problem också för lärosätena i och med att det kan hota deras attraktivitet och möjlighet att locka till sig studenter. De har börjat se över hur de inom ramen för verksamheten ska lösa den ökade kostnaden för att administrera detta. På Stockholms universitet och Södertörns högskola finns en större oro för att kostnaderna för att ordna bostäder ska ta resurser från den övriga verksamheten.

Gemensamt för samtliga lärosäten är viljan att skapa fler campusnära bostadsområden och därigenom göra området kring lärosätet levande, något som är vanligt i många utländska städer med stora universitet och högskolor.

I Albano-området planerar Akademiska Hus att bygga ett nytt universitetsområde för studenter och forskare från Stockholms universitet och KTH. Tillsammans med de cirka 1 000 student- och forskarbostäder som planeras kommer området att bli ett helt litet samhälle. Första inflyttning planeras ske 2017.

Akademiska Hus planerar även ett så kallat containerhus vid KTH i samarbete med högskolan. Målsättningen är att uppnå 40–50 fullt utrustade studentlägenheter på 25 kvadratmeter. Det finns planer på att installera solceller på hustaket och att synliggöra pågående forskning inom miljöteknik. Containerhuset planeras stå klart betydligt tidigare än Albano-området.

År 2009 invigdes studentskrapan i Flemingsberg med 169 lägenheter. Enligt kommunalrådet i Huddinge kommun planeras ytterligare 260 studentbostäder i kommunen.

Svenska Bostäder ska bygga om S:t Görans gymnasium på Kungsholmen till studentbostäder, precis som man gjort i Skatteskrapan. Målet är att det ska bli rimliga hyresnivåer för studenter. Med ytsnåla lägenheter är det möjligt även om kvadratmeterpriset är högt i innerstaden.

”Jagvillhabostad.nu” genomför i samverkan med kommunala bostadsbolag bostadsprojekt i syfte att ta fram prisvärda bostäder för unga. Strävan är att bygga yteffektivt och prisvärt och i lämpliga lägen, som inte är för dyra. Projektet Villbo i Huddinge genomfördes i samverkan med det kommunala bostadsbolaget Huge Fastigheter AB och resulterade i 31 hyreslägenheter med Stockholms läns lägsta nyproduktionshyra 2007. Hyrorna för 2007 blev för 1 r o k 33–36 kvm, från 3 577 kr/mån samt för 2 r o k 48 kvm, 4 352 kr/mån.

”Jagvillhabostad.nu”, Stockholms stads kommunala bostadsbolag Stockholmshem AB och AQ Arkitekter inledde 2008 ett samarbete för att bygga drygt hundra nya bostäder på Björktorpsvägen i Råcksta..

Övriga prioriterade investeringar/åtgärder

Sveriges Byggindustrier Öst framhåller att det är viktigt att byggandet i Stockholm inte avstannar och för att underlätta behöver vissa hinder undanröjas. När det gäller förbättringar för byggandet pekar de främst på två områden. Det ena är att det behövs en bättre planberedskap och en snabbare process för att få fram detaljplanerna i kommunerna. Det andra är att det krävs en ökad satsning på utbyggnad av infrastrukturen i Stockholm vad gäller både nya anläggningar och utökad kapacitet. Parallella satsningar på infrastruktur och bostäder ses alltså som lösningen på kapacitetsbristerna i regionen.

Forskare och företagsetablerare

Locum, som projekterar Östra Karolinska, den stora yta som sjukhuset flyttar ut ifrån, har frågat universiteten om de är intresserade av lägenheter med ägande-rättsform, som de sedan kan hyra ut som exempelvis gästforskarbostäder. Detta ses som ett mycket intressant sätt att öka tillgången på boende med klar påverkan på Life Science-klustret i Solna/Hagastaden. En fördel med att anlägga gästforskar-bostäder i Hagastaden är att flera familjer i samma situation kan samlas, vilket kan underlätta deras sociala situation. Många gästforskare upplever idag att det är svårt att komma in i Sverige rent socialt. En annan fördel är områdets närhet till engelska skolan vid Roslagstull.

Studenter

Stockholmsregionen behöver flera olika lösningar för att komma till rätta med bristen på studentbostäder – nybyggnad, ombyggnad, tillfälliga bostäder, öron-märkning av bostäder och ”flytande bostäder”.

En undersökning från Industrifakta visar att produktionskostnaden kan sänkas med 15–20 procent. Med mer noggrann planering, tydligare kommunikation och effek-tivare samverkan mellan aktörerna i byggprocessen kan mycket göras. Industrifakta

lyfter även fram att kommunerna har en viktig roll för att skapa ett mer varierat bostadsbyggande. Hur kommunerna utformar och tillämpar detaljplaner har avgörande betydelse för möjligheterna att anpassa nya bostäder till marknadens behov och betalningsförmåga. Kommunerna är dessutom ofta säljare av tomtmark, som har ökat fyra gånger mer än den genomsnittliga kostnadsökningen för flerbostadshus (faktorprisindex) under den senaste tioårsperioden.

Inom ramen för studien ”Stockholmsstudenternas bostadssituation och bostadskarriär” (2011) intervjuades 10 personer med djup kunskap om studenternas bostadssituation. Vid intervjuerna framkom många olika förslag på vad som kan främja nybyggande samt öka tillgången på bostäder i det befintliga beståndet. Nedan nämns några exempel:

- förändra byggnormerna
- återinföra investeringsbidragen
- bygga om äldrebostäder till studentbostäder
- upplåta tillfälliga platser för permanenta bostäder
- upplåta mer mark
- snabba på planprocesserna
- öka möjligheterna att hyra ut i andra hand
- förändra skattereglerna vid försäljning av bostäder
- transparent förmedla bostäder i det befintliga beståndet.

De flesta av intervjupersonerna påpekar även att studenternas situation hänger ihop med problemen på bostadsmarknaden i stort och vissa ifrågasätter också öronmärkningen av bostäder för studenter. Särskilda insatser kan göras för studenterna, men insatser krävs för att förändra tillgången på bostäder i Stockholm generellt.

I intervjustudien med representanter för kluster och FoI-miljöer i Stockholm framhålls att tillgängligheten har stor betydelse för studentbostädernas attraktivitet. Nyckeln är att lägga nya bostäder i anslutning till T-banan, pendeltåg och gärna i anslutning till lärosätena. Det är också viktigt att det finns annan service i närheten av studentbostäderna.

Exemplet Södertörns Högskola visar hur viktigt goda kommunikationer är för rekryteringen av studenter. Rekryteringen till Södertörn sker huvudsakligen söderifrån respektive norrifrån, i de relationer där det går lätt att pendla kollektivt. Däremot sker förhållandevis mycket liten rekrytering från Haninge, trots att det ligger geografiskt nära.

Kompetensförsörjning

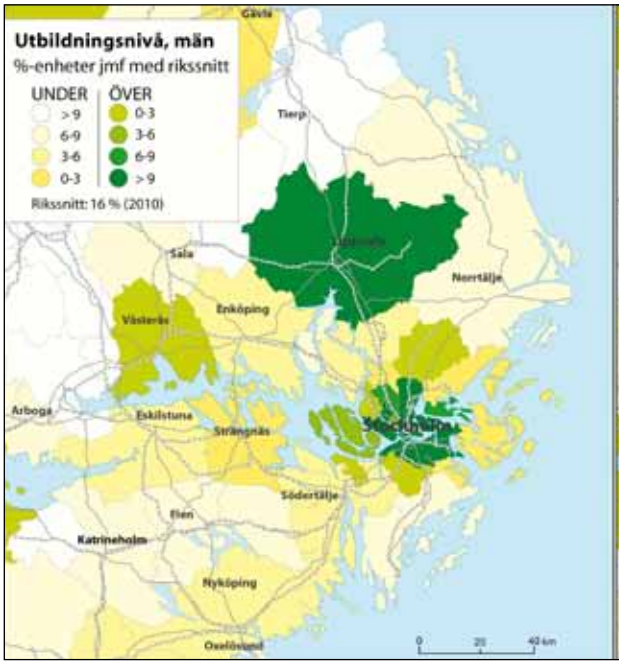
En förutsättning för Stockholmsregionens tillväxt är att nya och etablerade företag hittar rätt kompetens för att kunna växa och utvecklas. Med närmare en fjärdedel av Sveriges totala arbetsmarknad, är en fungerande kompetensförsörjning i Stockholm av stor betydelse för hela landet. Länsstyrelsen i Stockholm har tagit fram en utbildnings- och arbetsmarknadsprognos för Stockholms län fram till år 2020. Resultaten i studien visar att Stockholmsregionen fortsätter utvecklingen till en ännu större kunskapsintensiv region. Den totala efterfrågan på arbetskraft förväntas öka med nära 200 000 personer i Stockholmsregionen fram till år 2020. Tre av fyra förväntas utgöras av personer med eftergymnasial utbildning.

Tillgängligheten är en nyckelfråga för kompetensförsörjningen på Stockholmsregionens arbetsmarknad.

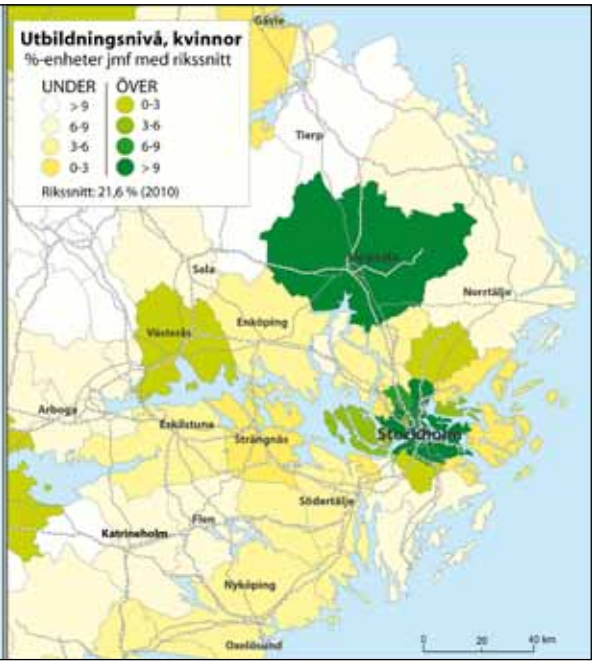
Tillgängligheten är en nyckelfråga för att regionen ska kunna möta kompetensförsörjningsbehoven. Inflyttningen av unga, studenter och arbetskraft är här en mycket viktig del. Det handlar särskilt om rörligheten, ökad inflyttning och inpendling, av personer mellan 25–34 år – ofta studenter eller högutbildad arbetskraft – som får sitt första arbete i regionen.

Hög utbildningsnivå i Stockholms län

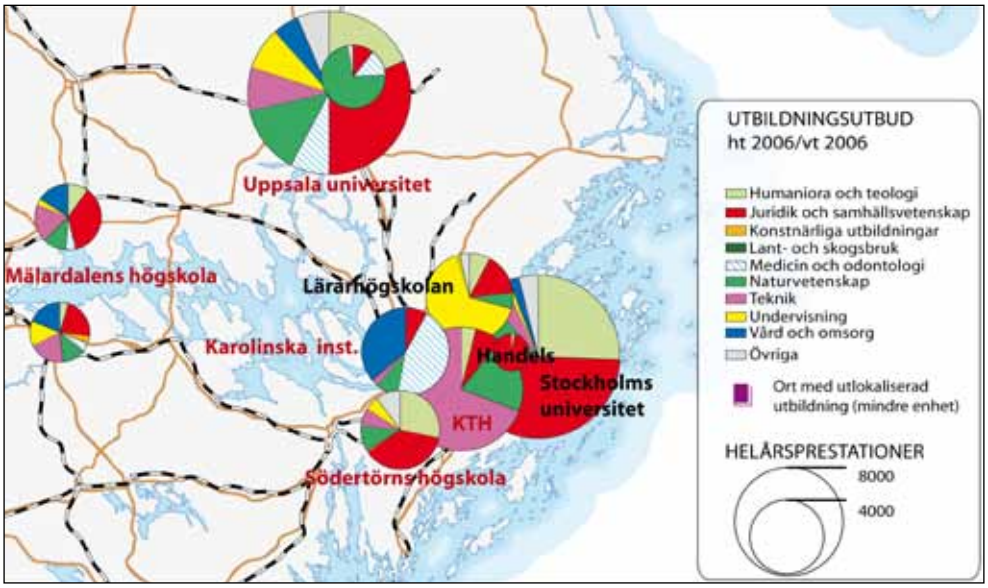
Stockholmsregionen har landets i särklass mest kunskapsintensiva arbetsmarknad med högst andel sysselsatta med lång högskoleutbildning. Kvalifikationskraven i Stockholmsregionen är även högre i många yrken, spridda över hela arbets-



Figur 38. Utbildningsnivå bland män i Stockholms län jämfört med riket.
Källa. SCB, bearbetad av ÅF Infraplan.



Figur 39. Utbildningsnivå bland kvinnor i Stockholms län jämfört med riket.
Källa. SCB, bearbetad av ÅF Infraplan.



Figur 40. Utbud av högre utbildning i Stockholm-Mälarregionen 2006.
Källa. VHS, bearbetad av ÅF Infraplan.

marknaden. Stockholmsregionen rekryterar i högre grad sin arbetskraft från övriga riket och övriga storstadsregioner, vilket tydliggörs genom en högre utbildningsnivå, men en måttlig andel högskolestuderande. Andelen högskolestuderande i Stockholms län var något lägre än riksgenomsnittet fram till 2007 för att sedan ligga på samma nivå. Utbildningsnivån i Stockholms län är däremot betydligt högre än i riket och de andra storstadsregionerna.

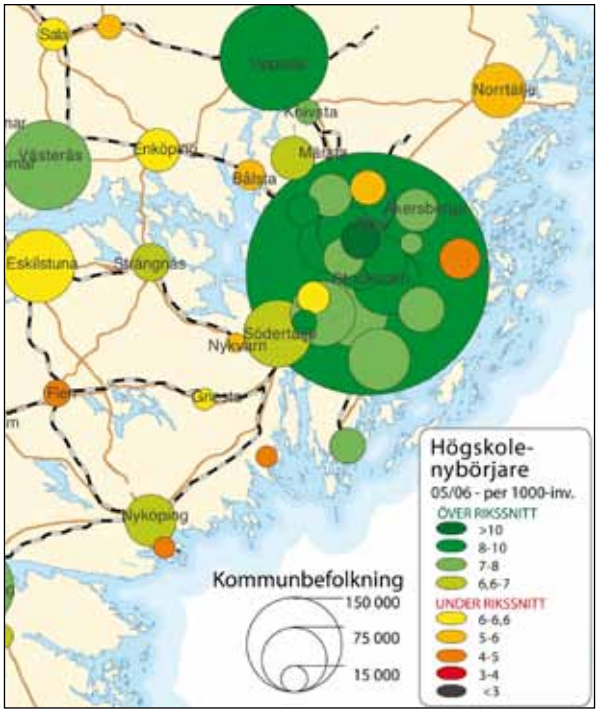
Stort utbud av högre utbildning

Tillgång till högre utbildning och forsknings- och innnovationsmiljöer samt kunskapsintensivt näringsliv är en strategisk fråga för Stockholmsregionens långsiktiga konkurrenskraft. I regionen finns flera av Sveriges mest framstående lärosäten (se Figur 40).

Rekrytering till högre utbildning

Stockholms stad och en betydande andel av kranskommunerna ligger över eller mycket över rikets genomsnitt vad avser rekryteringen till högre utbildning. Stockholmsregionen särskiljer sig här genom en polarisering där många inte avslutar gymnasiestudierna eller avslutar dem utan högskolebehörighet, men de som avslutar sina gymnasiestudier med behörighet har betydligt högre övergångsfrekvenser än övriga storstadsregioner och riket.

Figur 42 visar att rekryteringsströmmarna till högre utbildning i betydande grad sker till närmaste högskola eller universitet. De mer långväga rekryteringsflödena är betydligt tunnare och går i första hand till universiteten i Stockholm, Uppsala, Linköping med flera.



Figur 41. Rekrytering till högre utbildning i kommunerna i Stockholms län 2005–2006.

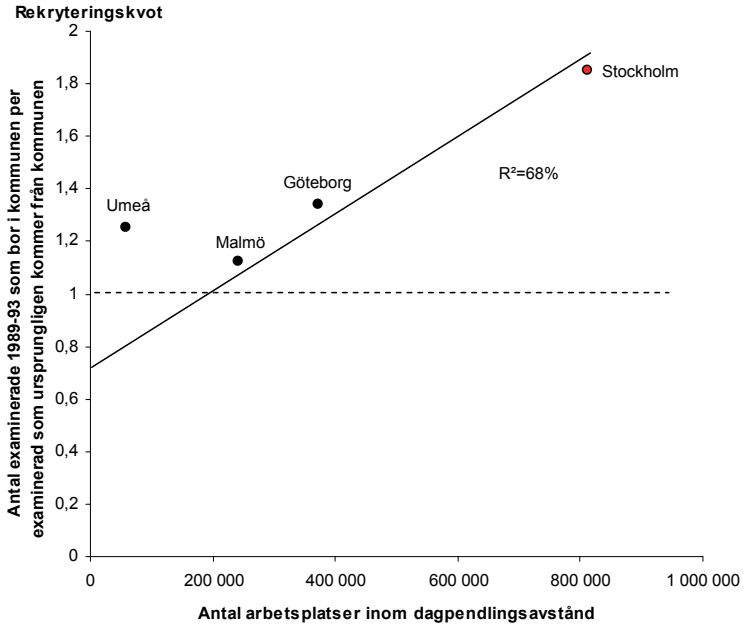
Källa. SCB och VHS, bearbetad av ÅF Infraplan.



Figur 42. Rekrytering av studenter till högre utbildning i Stockholms län.

Källa. Statistikunderlag VHS, bearbetad av ÅF Infraplan.

Studenter från orter utan egen högre utbildning väljer i hög grad utbildningsorter inom dagpendlingsrestid. (Studenter från orter med egen högre utbildning väljer också främst den egna orten, vilket ej visas i bilden, eftersom dessa flöden skulle dominera. Av samma skäl redovisas inte rekryteringspilar från orterna närmast Stockholm.)



Figur 43. Samband mellan den mottagande arbetsmarknadens storlek och förmågan att rekrytera arbetskraft med högre utbildning.

Källa: ÅF Infraplan, bearbetning av Länsstyrelsen i Stockholm

Merparten av studenterna väljer högre utbildning inom dagspendlingsrestid. Detta gäller särskilt för ungdomar som saknar högre utbildningstradition i hemmet och fortbildningsstuderande, som vanligen är starkt knutna till hemorten genom bostad och familj. Av högskolenybörjarna på Stockholms universitet kom 61,5 procent ifrån Stockholms län, 3,9 från Skåne län och 2,4 procent från Västra Götalandsregionen. På Kungliga Tekniska högskolan var 32,5 procent av nybörjarna från Stockholms län, 7,8 procent, från Västra Götaland och 5,3 procent från Skåne län.

Högskolerekrytering till kunskapsintensiva företag

De snabbt växande kunskapsintensiva tjänstebranscherna har en betydligt högre andel sysselsatta i yrken som kräver teoretisk specialistkompetens än övriga branscher i landet. Högst andel har Stockholms län. Stockholms län har även generellt en högre andel sysselsatta i yrken som kräver teoretisk specialistkompetens över hela arbetsmarknaden.

Sysselsättningen ökar främst i storstadsregioner och dynamiska miljöer dit människor vill flytta.

En förklaring till att sysselsättningen i storstadsregionerna ökar är att folk flyttar till dynamiska miljöer med gott om arbetstillfällen. I Stockholms län väntas sysselsättningen öka på grund av inflyttning, men även pendlingen spelar en stor roll för kompetensförsörjningen. Historiskt sett har inpendlingen i förhållande till dagbefolkningen ökat från knappt 7 procent 1994 till nära 9 procent 2007. Under prognosperioden (2009–2020) väntas efterfrågan på högutbildad arbetskraft öka med cirka 147 000 arbetstillfällen. Efterfrågan på arbetskraft med gymnasial utbildning ökar med nära

64 000 personer under samma period. Samtidigt minskar efterfrågan på personer som endast har en förgymnasial utbildning med 12 000 personer, delvis som ett resultat av att arbetsmarknaden blir mer kunskapsintensiv. För näringslivet ökar efterfrågan framförallt på teknikutbildade där stora brister förväntas år 2020. Efterfrågan på arbetskraft är också stor inom andra områden som ett resultat av den demografiska utvecklingen. Höga födelsetal, pensionsavgångar och växande andel äldre i befolkningen gör att behovet av utbildade inom skolan och hälsosjukvården också ökar de närmaste åren.

Högskoleverkets etableringsstudie över studenter examinerade läsåret 2004/2005 understryker att studenter som befinner sig närmare en relativt stor arbetsmarknad tenderar att etablera sig snabbare då de inte behöver flytta. Stockholms län liksom Västra Götaland framhålls som regioner som har ett ständigt inflöde av examinerade från andra delar av landet. Det finns emellertid också en inomregional problematik kopplat till kompetensförsörjningen och rörligheten mellan olika kommuner i Stockholms län. För vissa offentliga yrken som förskollärare och personal inom äldreomsorgen är den inomregionala rörligheten mycket låg. Dessa yrkesgrupper bor och arbetar väldigt lokalt och medför perifert belägna kommuner och kommuner med höga priser på bostadsmarknaden har problem att rekrytera dessa kompetenser.

Kompetensförsörjning av kluster och FoI-miljöer

Nedan redovisas hur kompetensförsörjningen av studerade kluster och FoI-miljöer fungerar samt upplevda styrkor och svagheter avseende kompetensförsörjning baserat på intervjustudien.

Life Science

Kompetensförsörjningen till Life Science klustret fungerar bra. Den funktionella regionen sträcker sig över tre län och kompetensförsörjningen sker till största del från regionen. Underlaget med högre utbildade inom området är stort, genom Uppsala universitet, Stockholms universitet, KTH och KI. Viss inflyttning/rekrytering sker även från exempelvis Lund och Umeå.

Ett problem är att det i Stockholmsregionen och Sverige finns brist på högre chefer med vana av internationalisering. Dessa kompetenser behöver ofta rekryteras från Tyskland, Danmark etc., vilket kan vara svårt.

I Flemingsberg finns mycket starkt klinisk, akademisk kompetens som ännu inte matchas av motsvarande kommersiell kompetens. Utmaningen är att locka investerare för att skapa affärer och innovationer baserat på den kliniska och akademiska kompetensen i området. Det är särskilt viktigt att synliggöra FoI-miljöerna och möjligheterna till innovation för industrin och därmed attrahera investerare. Det behövs också en bättre stadskänsla och en attraktiv miljö för företagen med lokaler och en trivsam miljö att ha företag på med bland annat stärkt serviceutbud, även under kvällstid.

IKT

IKT är en stor och växande sektor som bedrivs på en global marknad med hård konkurrens. KTH har en viktig roll för kompetensförsörjning av civilingenjörer och forskare till IKT-sektorn. Många företag är idag också beroende av att kunna rekrytera kompetens utanför regionen, från både Sverige och andra länder. Länsstyrelsens prognoser visar att bristen på gymnasie- och högskoleingenjörer, som också är viktiga för kompetensförsörjningen inom IKT, tilltar fram till 2020 vilket ökar behovet att attrahera kompetensen utifrån. Detta förutsätter fungerande bostadsförsörjning och kommunikationer.

Finans

Civilekonomer ubildas vid lärosäten över hela landet och är viktiga för finans-klustret. Studenterna på Handelshögskolan i Stockholm kommer övervägande från regionen. Handelshögskolans ambition är att ytterligare vidga upptagningsområdet. Man följer nu Bolognamodellen, vilket medför att det kommer masterstudenter från olika ledande högskolor i Europa. Ambitionen är att få in fler studenter från hela Sverige och Europa i framtiden. Detta innebär ett ökat tryck på studentbostäder.

Mode och Design

Företagen i Stockholms Mode och Design kluster rekryterar delvis från Konstfack och mycket från Stockholmsregionen i stort. Stockholm drar till sig många inom branschen, bland annat genom H&M, som är en stor aktör på hemmamarknaden. Det finns en relativt stor rörlighet av kompetens inom de kreativa näringarna.

Miljöteknik

Miljöteknikbranschen i Stockholmsregionen har mycket kompetens genom KTH, men rekrytering sker även från Stockholmsregionen i stort, nationellt och internationellt.



Bostadsbygge vid Henriksdalskajen.
Foto: Christina Fagergren/Länsstyrelsen

Behovs- och konsekvensanalys

Stort bostadsbehov

Fram till år 2030 behövs 13 000 nya bostäder per år enligt RUFS. Detta är beräknat på att det behövs cirka 600 nya bostäder per 1 000 fler invånare. De senaste årens befolkningsökningar på 35 000–40 000 per år innebär att det skulle behövas fler än 13 000 nya bostäder per år.

Enligt den senaste insamlingen av Stockholms läns kommuners bostadsbyggnadsplaner planeras i genomsnitt 14 300 nya bostäder per år under perioden 2011–2020. Detta är 16 procent högre planerat bostadsbyggande jämfört med fjolårets insamlingsomgång och indikerar att det totala bostadsbyggandet i länet ligger ungefär i paritet med det totala behovet. Erfarenhetsmässigt brukar dock sällan allt realiseras det år som planeras. En översiktlig analys på kommunnivå indikerar dock att bostadsbristen i Stockholms län och närkommuner kommer att accentueras.

Studentbostäder

Lägesfaktorer

När studenterna får frågan om vilka lägesfaktorer som är viktiga när de väljer bostad anser de flesta att närhet till kollektivtrafik är viktigast, närhet till utbildningen näst viktigast samt närhet till centrala Stockholm som tredje viktigast.

Attraktiva boenden

80 procent av alla studenter tycker att studentlägenhet är den mest attraktiva typen av alla studentboenden, följt av studentrum med pentry, 12 procent och studentkorridor 5 procent.

64 procent av studenterna på de fyra lärosätena kan tänka sig att dela studentboende med andra. Om de ska dela bor de hellre med kompisar än med andra studenter. 19 procent föredrar att bo i en större korridor med delat kök men eget badrum, medan bara 1 procent kan tänka sig korridor med delat kök och delat badrum.

Bostäder – en förutsättning för regionens kunskapsintensiva näringsliv

Närhet bra för tillväxt

Ackumulation och spridning av kunskaper är en betydelsefull faktor bakom ekonomisk tillväxt. Forskningen har sedan länge visat att det finns ett samband mellan agglomerationsekonomier (hög befolkningstäthet, stor folkmängd och hög utbildningsnivå) och produktivitetstillväxt. Det som anses leda till att agglomerationsekonomier påverkar produktiviteten positivt är att stora, täta och kunskapsintensiva regioner främjar de mekanismer som spiller över information,

idéer och kunskaper mellan företag och individer. Forskningen har hittills inte förmått att identifiera de mekanismer som leder till att kunskaper sprids.

På senare år har bättre tillgång till mikrodata gjort det möjligt att med ekonometriska metoder pröva hypoteser om dessa mekanismer. I en rapport till Globaliseringsrådet 2008[5] går författarna igenom resultaten av ny forskning om sambandet mellan arbetskraftsrörlighet, agglomerationsekonomier och produktivitet (nivå och tillväxt). Det finns flera ekonometriska studier som visar att arbetskraftsrörlighet samvarierar starkt med faktorer som sätts i samband med agglomerationsekonomier. Författarna presenterar en egen studie på svenska individdata som visar att arbetskraftsrörligheten har en självständig effekt på tillväxten i lönesumman per sysselsatt när de variabler som sätts i samband med agglomerationsekonomier konstanthålls. Arbetskraftsrörligheten varierar med regionstorlek och när regionstorleken konstanthålls varierar arbetskraftsrörligheten positivt med utbildningsnivå och ung ålder (åldersgrupperna 25–34 år 35–44 år).

Ökade fastighetspriser hämmar rörlighet och tillväxt

En opublicerad analys från WSP Analys & Strategi visar att storstadsregioner som Stockholm har en betydligt större nettoinflyttning än genomsnittsregionen. Storstadsregioner i allmänhet och Stockholmsregionen i synnerhet har en högre andel av nettoinflyttning bland högutbildade ungdomar än genomsnittsregionen. Denna struktur på nettoflyttning är gynnsam för arbetskraftsrörligheten och därmed kunskapsspridningen och i sin förlängning tillväxt i lönesumman per sysselsatt för hela arbetskraften (via overspill).

Den höga andelen av nettoinflyttningen av unga högutbildade personer i Stockholmsregionen orsakas dels av att dessa lämnar sina hemorter för att flytta till Stockholmsregionen, dels för att välutbildade ungdomar bosatta i Stockholmsregionen i högre grad än i genomsnittsregionen väljer att stanna kvar och arbeta där. Höga priser på fastigheter (småhus, bostadsrätter och hyror) leder till att färre unga välutbildade personer flyttar in till regionen i relation till inflyttningen i äldre åldersgrupper och att flera unga välutbildade personer som bor i Stockholmsregionen flyttar ut ur regionen i större utsträckning än äldre åldersgrupper. Följden blir att unga välutbildades andel av nettoinflyttningen till Stockholmsregionen minskar i takt med fastighetspriserna stiger, allt annat lika. När andelen unga och välutbildade av nettoinflyttningen minskar fylls inte stocken av arbetskraft på med personer som har nya kunskaper och är rörliga inom regionen i samma grad som tidigare. Samtidigt blir stocken av arbetskraft äldre och mindre rörlig. Följden blir att snabba stegringar i fastighetspriserna hämmar tillväxten i lönesumman i hela arbetskraften beroende på att de hämmar nettoinflödet av arbetskraft med nya kunskaper och sprider dessa genom sin arbetskraftsrörlighet.

5 Martin Andersson och Per Thulin: Globalisering, arbetskraftens rörlighet och produktivitet, underlagsrapport nr 23

Modellsamband

För att testa sambanden har en ekonometrisk analys genomförts av sambandet mellan andelen rörlig arbetskraft (25–44 år) av nettoinflyttningen mellan åren 2000 och 2010 och fastighetsprisindex för åren 2000–2010 för tre län, Stockholm, Västra Götaland och Skåne. En multipel regressionsmodell har används där de tre länen har varsitt intercept och varsin lutningskoefficient.

Mönstret med ökande fastighetspriser och minskad rörlighet kan begränsa utvecklingen i Stockholmsregionen.

I ett första steg kördes en regression mellan fastighetsprisindex och år för att se om det finns en multikolinearitet. Resultatet var att det fanns ett starkt positivt samband mellan dessa variabler och att sambandet var signifikant på 5-procentsnivån. Därför gjordes en andra körning där fastighetsprisindex ersattes med residualen för sambandet mellan år och fastighetsprisindex.

Nedanstående resultat kom fram ur den andra körningen. Följande samband är signifikanta på 5-procentsnivån:

Stockholms län har en högre tidsinvariant andel av nettoinflyttningen i de åldrar som har hög arbetskraftsrörlighet (45,2 procent (ref Skåne) + 30,9 procent (Stockholm) = 76,1 procent. Västra Götalands län har en signifikant lägre tidsinvariant andel av nettoinflyttarna i de åldrar som har hög arbetskraftsrörlighet än Skåne och Stockholm (45,2 procent + -10.1= 35.1). Skåne län har lägre andel än Stockholm men högre andel än Västra Götaland = intercept 45,2 procent.

Det finns en trend där andelen av nettoinflyttningen sjunker över tid.

I Stockholms län finns det ett negativt samband mellan andelen av nettoinflyttning i rörliga åldrar och fastighetsprisindex. Lutningskoefficienten är 0,3 (ref Skåne) + -0,7 (Stockholm) = -0,4. Andelen av nettoinflyttningen i rörliga åldrar minskar med 0,4 procent för varje procent som fastighetsprisindex stiger.

Även i Västra Götaland finns ett negativt samband (0.3 (ref Skåne) + -0,88 (Västra Götaland) = -0,58.

Negativ påverkan

Slutsatsen är att Stockholms läns och Västra Götalands inflöde av arbetskraft i rörliga åldrar påverkas negativt av stigande fastighetspriser. Detta bromsar spridningen av kunskaper och därmed påverkas produktiviteten (lönesumman per sysselsatt) negativt i hela arbetskraften.

Stockholmsregionens fördelar riskerar att urholkas om inte tillgängligheten i regionen stärks.

Dessa resultat understöds av tidigare nämnda enkätstudie, vars resultat visar att situationen på bostadsmarknaden påverkar Stockholmsregionens attraktionskraft negativt. När det gäller den fysiska infrastrukturens funktionssätt riktas kritik mot att bostadsmarknaden och transportinfrastrukturen fungerar dåligt. Bostadsbyggandet har inte följt med i tillväxten av antalet invånare och det befintliga beståndet av bostäder nyttjas ineffektivt. Transportinfrastrukturen har inte heller byggts ut i tillräcklig omfattning. Dessa två brister gör att Stockholmsregionen agglomerativa fördelar riskerar urholkas. Mekanismerna bakom dessa samband är att brist på bostäder pressar upp bostadspriserna och detta dämpar

inflyttningen till Stockholmsregionen. Denna dämpning minskar ackumuleringen av nya kunskaper och därmed påverkas även den ekonomiska tillväxten negativt på lång sikt. Flaskhalsar i transportinfrastrukturen hindrar rörligheten inom regionens delar och mellan Stockholmsregionen och övriga regioner.

Systemförändrande åtgärder

Åtgärder med övergripande betydelse för regionen och det kunskapsintensiva näringslivet

Citybanan

Citybanan är en ny, 6 kilometer lång pendeltågstunnel under Stockholms innerstad med nya stationer under T-centralen och vid Odenplan. Citybanan kommer att väsentligt förbättra tillgänglighet till innerstaden samt öka kapaciteten för pendel-, regional- och fjärrtågstrafiken. Projektet planeras vara klart 2017. Citybanan får två nya stationer; Stockholm City och Stockholm Odenplan.

Citybanans station i City ersätter Stockholm Central för pendeltågstrafiken och ligger rakt under T-centralen. Stationen får fyra spår och två underjordiska hallar med rulltrappor som ger direkt förbindelse till tunnelbanans alla linjer. Bytestiderna till fjärr- och regionaltågen på Stockholms central försämras något men bytestiderna för flertalet av Citybanans resenärer som byter till tunnelbanan förbättras påtagligt. Den nya pendeltågsstationen City får uppgångar genom vilka pendeltågsresenärerna bekvämt kan nå stora delar av cityområdet.

Stationen på Odenplan ersätter Karlbergs station. Den blir gemensam för pendel- och tunnelbanetågen. När Odenplan blir ny knutpunkt för pendeltågtrafiken förväntas kommunikationerna bli bra mellan Life Science-klustrets fokuspunkter i Hagastaden, Uppsala respektive Flemingsberg.

Den ökade trafik som Citybanan möjliggör, medger dels ökning av antalet resenärer, dels ett bättre nyttjande av pendeltågen med mindre trängsel på de mest belastade sträckorna. I innerstaden får pendeltågen en turtäthet som är jämförbar med tunnelbanans. Pendeltågssystemet kan därför i innerstaden tjäna som en fjärde tunnelbanelinje.

Prognoser som gjorts i samband med järnvägsutredningen för den framtida tågtrafiken i systemet, visar att med Citybanan ökar det totala resandet genom centrala delarna av Stockholm det så kallade Saltsjö – Mälarsnittet mer än om tunneln inte byggs. Prognoserna visar också att med Citybanan kommer kollektivtrafiken både att öka kraftigt i absoluta tal och i förhållande till andra transportmedel.

Citybanan bidrar till att skapa en bättre fungerande och mer integrerad region med kortare restider. Detta underlättar för de som bor i innerstaden att välja ett arbete utanför denna, till exempel i kunskapsintensiva områden som Solna, Sundbyberg, Älvsjö eller Flemingsberg. På motsvarande sätt finns det ökade möjligheter för dem som bor utanför Stockholm att välja att arbeta i Stockholm. Detta gäller både de som eventuellt reser till Stockholm med pendeltåg och de som kan resa med



Bygget av Citybanan under Riddarfjärden.
Foto: Christina Fagergren/Länsstyrelsen

regionaltåg. Med Citybanan kan kollektivresorna i Mälardalen enligt prognoser öka med 38 procent fram till 2015 och med 55 procent fram till 2030.

Det totala resandet med spårtrafik bedöms sannolikt öka på bekostnad av bussresor till och från Stockholm City men även för innerstadsbussar. På vissa sträckor inom Stockholms centrala delar kan Citybanan bli ett snabbare alternativ till innerstadsbussar. Samtidigt finns förutsättningar att bussresandet ökar för linjer som kommer att trafikera de nya knutpunkterna vid station Odenplan och City.

Förbifart Stockholm

Förbifart Stockholm är den nya sträckning mellan E4 Skärholmen – E4 Häggvik som ska förenkla vardagen och skapa möjligheter för fortsatt utveckling i en starkt växande region. Förbifarten binder samman de norra och södra länsdelarna, avlastar Essingeleden och innerstaden och minskar sårbarheten i Stockholms trafiksystem. Restiden för hela sträckan beräknas till 15 minuter. Av vägens 21 km går drygt 18 km i tunnel. Byggstart planeras till år 2012 och byggtiden är åtta till tio år. Den nya leden underlättar för långdistanstrafik och ger förutsättningar för utveckling av en flerkärnig region. Förbifart Stockholm bidrar även till att förbättra möjligheterna för en gemensam arbets- och bostadsmarknad för hela regionen. Att jobba i norr och bo i söder, eller tvärtom, blir enklare när Förbifart Stockholm är klar. Den i dag tudelade stockholmsregionen kan då förenas i en gemensam arbets-, bostads- och servicemarknad.Tillgängligheten förbättras mellan de stadskärnor, till exempel Kista, Barkarby och Kungens kurva, som växer sig allt starkare runt Stockholm.

Förbifart Stockholm möjliggör snabba bussförbindelser mellan norr och söder och ett antal nya direktbusslinjer som förbinder bostäder och arbetsplatser längs den nya vägen. Den direkta nyttan är att man kan ta sig kollektivt mellan de växande stadskärnor som Förbifart Stockholm knyter ihop. För exempelvis boende i Skärholmen eller Ekerö öppnar sig möjligheten att busspendla till arbete i Kista. Ekeröborna får mycket kortare resor till södra Stockholm. Även de som bor eller arbetar runt Skärholmen/Kungens kurva, Vällingby, Hässelby, Akalla och Hjulsta kommer att få betydligt kortare restider.

När Förbifart Stockholm öppnar kommer trafiken att minska på andra vägar, vilket gör det möjligt att förbättra kollektivtrafiken i befintligt vägnät, exempelvis på Essingeleden. Näringslivet får smidigare transporter genom att köer minskar och valfriheten ökar. Samtidigt ökar tillgängligheten till regionens hamnar och flygplatser.

Tillgängligheten till klustren söder om Stockholm (t.ex. Design/Telefonplan och Life Science/Flemingsberg) förbättras i väsentlig grad för arbetskraft som bor norr respektive väster om Stockholm. Även den internationella tillgängligheten via Arlanda flygplats ökar för dessa klusterområden. På motsvarande sätt förbättras tillgängligheten till Kista för arbetskraft boende söder om Stockholm.

IKT och Life Science

Kista har haft en mycket stark utveckling och är idag det viktigaste företagsområdet utanför innerstaden med cirka 30 000 arbetsplatser. Planering för 3 500 bostäder och nya stadsmiljöer pågår i enlighet med Kistavisionen. Den framtida utvecklings-

potentialen är mycket stor. Möjligheten att knyta samman Kista med omgivande stadsdelar studeras i Järvalyftet, vars syfte är att förstärka sambandet mellan stadsdelarna söder och norr om Järvakilen och även utveckla sambanden mellan Rinkeby/Tensta och Spånga. Målsättningen är att genom medverkan från boende och samverkan med andra parter skapa en positiv social och ekonomisk utveckling som gör Järva till ett område dit många vill flytta – och stanna kvar.

E18 Hjulsta-Kista

Vägsträckan mellan Hjulsta och Kista är idag hårt olycksdrabbad och vägens låga kapacitet medför att långa köer bildas i rusningstrafik. E18 Hjulsta–Kista kommer att byggas om för bättre säkerhet och framkomlighet. Härigenom skapas förutsättningar för fem kommuners framtida utveckling (Stockholm, Sollentuna, Järfälla, Solna och Sundbyberg). Stockholms stads målsättning är att bygga bostäder ovanpå överdäckningen av E18 vid Tensta/Rinkeby. Insatsen är även viktig för västra och nordvästra Mälardalen bland annat beroende på den redan nu omfattande pendlingen i regionen. Med omdaningen av E18 skapas även förutsättningar för ett fortsatt växande Kista Science City. När projektet är klart (år 2015) kan fler människor och företag flytta till områdena kring Kista.

Tillgängligheten till Järvafältet ökar, bullernivåerna minskar och passagen vid Igelbäcken får bättre funktion som spridningskorridor för djur och växter. Allt detta bidrar till hållbar miljöutveckling och stadens attraktivitet. Planskilda korsningar och separerad lokaltrafik och genomfartstrafik ger ökad framkomlighet och förbättrad trafiksäkerhet.

Tvärspårväg Kista

En förlängning av Tvärbanan från Alvik med en Kistagren skapar bättre tvärförbindelser i de norra och västra delarna av Stockholmsregionen och bidrar till ökad tillgänglighet med kollektivtrafik. När befolkningen i regionen växer behövs fler bebyggelsekärnor med bostäder, arbetsplatser och service. Till de områden som bedöms ha störst förutsättningar att utvecklas hör bland annat Kista-Sollentuna-Häggvik. För att möjliggöra detta behövs goda förbindelser i kollektivtrafiken. En utbyggd tvärbana binder ihop Stockholm, Sundbyberg och Sollentuna bättre. Projektet kopplar samman tunnelbanans blå och gröna linje med pendeltåget och en eventuell framtida station för regionaltåg i Sollentuna.

Byggstart planeras till år 2013, då tvärbanans Solnagren blir färdig. Byggtiden bedöms till cirka fyra år.

Hagastaden

En fördjupad översiktsplan är godkänd för utvecklingen av Hagastaden (området kring Norra Station) på båda sidorna om kommungränsen mellan Stockholm och Solna. Genom att överdäcka vägar och spår kan en ny tät stadsdel med cirka 4 000 bostäder och 10 000 arbetsplatser utvecklas endast inom Stockholms stads del av området. Kopplingen till Solna och nya Karolinska sjukhuset är en viktig del av den nya stadsdelen. Utvecklingen ska även kännetecknas av en stark profil inom Life Science.



Figur 44. Plan över Nya Karolinska/Hagastaden.

Stiftelsen Stockholm Science City ser mycket positivt på att Hagastaden, som planeras få tusentals nya bostäder, kommer att bli fullt av liv med restauranger och närservice. Viktigt är emellertid att det också finns ett tillräckligt stort utbud av kommersiella lokaler med utrymme för Life Science företag i förhållande till bostäder. Nu blir det sannolikt så att företag delvis får lägga sig längs N:a Stationsgatan och in mot centrala staden.

Norra länken

Norra länken är ett av Sveriges största vägbyggnadsprojekt. Det omfattar ombyggnad av E4/E20 från Tomteboda till Norrtull och en ny trafikled, E20, från Frescati och Värtan. Delen Norrtull–Frescati–Värtan beräknas öppna för trafik 2015 och delen Tomteboda–Norrtull beräknas var helt klar 2017. Norra länken sträcker sig mellan Karlberg och Värtan och har en anslutning till Roslagsvägen vid Universitetet. Tillsammans med Södra länken och Essingeleden kommer den att bilda ett centralt beläget och sammanhängande trafikledssystem. Eftersom länken huvudsakligen går i tunnlar påverkas stadsbilden inte nämnvärt. Norra länken är en trafikled av riksintresse genom sin koppling till Värtahamnen och Frihamnen, landets viktigaste hamnar för gods- och persontrafik till Baltikum, Finland och Ryssland.

Norra länken är en viktig pusselbit för att lösa regionens trafikproblem och dessutom en förutsättning för byggandet av de nya stadsdelarna Hagastaden och Norra Djurgårdsstaden. Färdigställandet av Norra länken har stor betydelse för tillgängligheten till bland annat Life Science och IKT-sektorn i Stockholmsregionen genom att förkorta restiderna med bil till viktiga fokuspunkter i dessa kluster.

Skärholmen–Kungens kurva

Den beslutade utbyggnaden av Södertörnsleden, gör det möjligt att få till mer attraktiv mark för företagsetableringar åt Botkyrka/Tullingehållet, till förmån för bland annat Life Science-klustret i Flemingsberg. Botkyrka kommun har ett stort

intresse i att skapa ett sådant företagsområde och attrahera fler högteknologiska företag till området. Stiftelsen Flemingsberg Science framhåller vikten av att det går smidigt att ta sig mellan universitets-/sjukhusområdet i Flemingsberg och ett potentiellt nytt företagsområde. Södertörnsleden ses som en del av lösningen.

Projektet Spårväg Syd öppnar för möjligheter till tvärförbindelser i Söderort till exempel mellan Skärholmen och Flemingsberg.

Mode och Design: Telefonplan

Årstafältet

På Årstafältet, som ligger i nära anslutning till Telefonplan, planeras en ny stadsdel och park i världsklass. En tät och varierad stadsbebyggelse omgärdar parkens norra och västra delar och sammankopplar Årsta och Östberga. I den nya bebyggelsen ryms omkring 4 000 bostäder, samt lokaler för service och handel, och kontor. Parken blir den nya stadsdelens hjärta med stora öppna ytor för lek och aktiviteter och mer slutna delar för avskildhet och rofyllda promenader. Här finns även plats för odling och större evenemang. I intervjustudien framhålls att tillgång till arbetslokaler är en viktig förutsättning för Mode och Design-klustrets utveckling, något som påverkas om andelen bostäder är alltför stor.

Älvsjö

Älvsjö är en av Stockholms viktigaste knutpunkter för transporter. Området närmast stationen omvandlas för närvarande med 600 nya bostäder och lokaler för service. I grannstadsdelen Solberga planeras för ytterligare bostadsbebyggelse. En viktig del av Älvsjös attraktionskraft idag ligger i Stockholmsmässan med över en miljon besökare per år. Det finns ett intresse från Stockholms stad och näringslivet att utveckla de östra delarna av Älvsjö med nya verksamheter. Intressanta samverkansmöjligheter finns mellan design och modeklustret vid Telefonplan och Stockholmsmässan i Älvsjö. Härvid är goda kommunikationer mellan områdena av stor betydelse.

Finans, miljöteknik, media m.fl.

Norra Djurgårdsstaden

Den nya stadsdelen med delområdena Hjorthagen, Värtahamnen, Frihamnen och Loudden planeras få 10 000 nya bostäder och 30 000 nya arbetsplatser, allt från hamnanknutna verksamheter till företag inom finansiella tjänster, media och etableringar inom tjänste- och kultursektor. Genom innovativ miljöteknik och kreativa lösningar förväntas Norra Djurgårdsstaden att bli ett skyltfönster för hållbart stadsbyggande. Närmaste t-banestation är Ropsten med röd linje 13. Från Ropsten är det 5 resp 6 stationer till KTH resp SU, inkl byte vid Östermalmstorg. Området trafikeras av buss 55 till Sofia, 76 till Norra Hammarbyhamnen och 73 till Karolinska sjukhuset. Lidingöbanan går från Ropsten. Cykelavstånd till city är cirka 10 minuter. Framöver kommer vägen mellan Husarviken och Stockholms

universitet att omvandlas till en gång- och cykelväg, vilket minskar trafiken i området avsevärt. För att klara trafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden och dess kunskapsintensiva områden på ett bra sätt behöver kollektivtrafikkopplingarna till området stärkas. Detta planeras ske genom utbyggnad av Spårväg City. Härvid är det av stor betydelse att kapaciteten blir erforderlig och att restiderna till City blir attraktiva.

Tvärbanan Solna

I takt med att regionen växer ökar behovet av tvärförbindelser och effektivare kollektivtrafik. I Stockholm har tunnelbanan och pendeltågens utbyggnad gjort det lätt att färdas på längden i regionen. Syftet med tvärbanan är att underlätta resandet på tvären. Den föreslagna sträckan förbinder fyra viktiga bytespunkter längs vägen: Alvik, Sundbybergs station, Solna centrum och Solna station. Att resa mellan Alvik och Solna station tar i framtiden endast cirka en kvart. En ny spårväg med täta avgångar gör det enklare att resa kollektivt, behovet att resa med andra färdmedel minskar vilket främjar en hållbar miljöutveckling. Tvärbanan bidrar till att förbättra den idag bristfälliga tillgängligheten till kunskapsintensiva och huvudkontorstäta Solna/Frösundavik.



Tvärbanan vid Alviks station.
Foto: Christina Fagergren/Länsstyrelsen

Återstående behov

Nedan sammanfattas ett antal viktiga faktorer i punktform:

- Det planerade antalet studentbostäder understiger vida behovet i regionen. Ytterligare satsningar på studentbostäder i strategiska lägen behövs.
- Ökad tillgång på lämpliga bostäder, ofta hyresbostäder, för forskare och företagsetablerare är viktigt för att inte hämma dynamiken i rekryteringen till regionens kunskapsintensiva näringsliv.
- Säkerställa/planera lokaler för företagsetableringar inom exempelvis Life Science i Solna och Flemingsberg samt Mode och Design vid Telefonplan. Lokalerna bör gärna ligga i nära anknytning till universitetsområdena.
- Åtgärder för att bättre integrera Hagastaden/Karolinska Institutet och Nya Karolinska i transportsystemet.
- Ökad tillgänglighet – kollektivt och med cykel – för det akademitäta området mellan Karolinska Institutet, Stockholms Universitet och KTH. Dagens bristande kommunikationer försvårar samarbetet mellan lärosätena och innebär onödigt tidskrävande transporter alternativt ”onödig” biltrafik.
- Stärkta kollektiva förbindelser från norrorter som Täby och Kista till Arlanda.
- Stärkta tvärförbindelser Kista–Täby.
- För Miljötekniksektorn är utvecklingen av hemmamarknaden för transportmedel viktig. Denna påverkas mycket av politiska beslut och satsningar. Det fordras en medvetenhet kring vilken hemmamarknad som skapas för ny teknik. Denna aspekt av transportplaneringen är viktig för Miljöteknikklustrets utveckling.
- För det kreativa klustrets fokuspunkter i bland annat Telefonplan/Hägersten och potentiella synergier med Stockholmsmässa i Älvsjö är det viktigt att stärka Söderort och dess kopplingar som ”regional kärna”. Det handlar bland annat om att koppla ihop Älvsjö, Globen och Telefonplan starkare kommunikationsmässigt.
- Bristande kollektivtrafikförsörjning av det expansiva och kunskapsintensiva Nacka innebär betydande begränsningar i tillgänglighet. Utbyggd kollektivtrafik till Nacka är därför en nyckelfråga för att fler bra boendemiljöer ska kunna förverkligas och för tillgängligheten till det kunskapsintensiva näringslivet.
- Öka byggtakten generellt.
- Bättre förmedling av det befintliga bostadsbeståndet.

Slutsatser

Tillgänglighet har stor betydelse för innovation och tillväxt

Attraktiviteten för kunskapsintensiva företag är beroende av, och ställer krav på, både inomregional tillgänglighet och kontakt med regionala och internationella centra. Analysen av det kunskapsintensiva näringslivets lokalisering visar att det har hög transportkostnadskänsligt. Tillgängligheten till arbetskraft är den mest kritiska faktorn. Av den anledningen är det kunskapsintensiva näringslivet starkt koncentrerat till Stockholms innerstad.

Det kunskapsintensiva näringslivet är, förutom till innerstaden, koncentrerat till områden runt noder i persontransportnätverket. Det gäller området runt Skanstulls T-banestation, området runt Slussen och Gamla Stans T-bana. I de mera centrala delarna av innerstaden är det området runt Kungsträdgårdens T-banestation, Hötorget, Östermalmstorg, Rådhuset och Stadshagen som har en hög koncentration. Dessa områden har klassats som ”mycket hög” koncentration av det kunskapsintensiva näringslivet. I regioncentrum finns områden med ”hög koncentration”. Det är områden kring Ropstens T-banestation, Liljeholmens T-banestation Stora Essingen och Alviks T-banestation. I ytterområdena koncentrerar sig det kunskapsintensiva näringslivet till ett färre antal områden; kring Kista T-banestation, kring Gullmarsplan och Globens T-banestationer, i området kring Karolinska och Frösundavik, samt områdena kring T-banestationen i Vreten och T-banestationen/pendeltågstationen i Sundbyberg. Obs! Analysen av det kunskapsintensiva näringslivets lokalisering baseras på antal sysselsatta/ dagbefolkning, vilket har två begränsningar:

1. Antal företag/storlek på företag i de kunskapsintensiva områdena framgår inte.

2. Indelningen i kunskapsintensiva tjänster baseras på ett urval av SNI-koder (Svensk Näringsgrensindelning). Företag inom näringsgren Handel kommer därmed inte med, trots att det finns många FoU-intensiva företag inom Handel. (Företag delas in i SNI-koder baserat på tyngdpunkt i förädlingsvärde).

Det förväntade lokaliseringsmönstret fram till 2025 förstärker det nuvarande lokaliseringsmönstret. Följden blir att de branscher som är mindre transport-kostnadskänsliga och mindre kunskapsintensiva trängs ut i mera perifera delar av länet. Det finns också företag som ”går mot strömmen”. Vissa kunskapsintensiva företag ser övervägande fördelar med att kunna samlokalisera sig i större lokaler till betydligt lägre kostnader invid noder i persontransportnätverket. Ett exempel är Swedbank, som flyttar sitt huvudkontor från centrala Stockholm till Sundbyberg för att samlokalisera sina verksamheter i samma byggnad och uppnå kostnadsbesparing jämfört med nuvarande City-lokalisering.

Antalet sysselsatta inom kunskapsintensiva tjänster beräknas öka med cirka 34 procent mellan 2006 till 2025, från drygt 255 000 till drygt 343 000 personer i Stockholms län. Övriga branscher som inte klassificeras som kunskapsintensiva tjänster bedöms öka med cirka 24 procent under motsvarande tidsperiod från drygt 633 000 till drygt 786 000 sysselsatta.

I Stockholms innerstad och kranskommuner finns majoriteten av de områden som beräknas ha högst tillväxt i länet mellan 2006 och 2025, men även majoriteten av de områden som har en hög tillväxt av kunskapsintensiva tjänster men en låg tillväxt i övriga branscher. Områdena utanför Stockholms innerstad och kranskommuner uppvisar en hög tillväxt i övriga branscher i förhållande till länet och ett antal områden med en lägre tillväxt i länet för både kunskapsintensiva tjänster och övriga branscher.

Effektiva kommunikationer och god tillgänglighet

Det kunskapsintensiva näringslivets lokaliseringsmönster vittnar om att behovet av täta avgångar i kollektivtrafiken med hög kapacitet är avgörande. Vidare framgår tydligt att det är viktigt att ligga nära tunnelbanestationer, eftersom detta ger en mycket hög tillgänglighet genom möjligheten att göra snabba byten mellan olika linjer. T-banan erbjuder stora möjligheter till snabba resor både inom och mellan trafiksektorerna. T-banan trafikerar stora delar av dygnet året runt. För att näringslivet ska kunna fungera tillfredställande är det viktigt med:

- lokalisering runt noder för persontransporter,
- tät trafikering stora delar av dygnet,
- kopplingspunkter som möjliggör tvärkommunikationer.

Även om de kunskapsintensiva områdena till stor del är lokaliserade i närheten av tunnelbane- och eller pendeltågstationer visar analysen att några områden har bristande kollektivtrafikförsörjning. Det gäller exempelvis Hagastaden med Karolinska Institutet och Karolinska Universitetssjukhuset, Nacka Strand, Värtan/Frihamnen, Solna/Frösundavik, Stora Essingen och Vretensborg.

Näringslivet i allmänhet och det kunskapsintensiva näringslivet i synnerhet blir alltmer invävt i globala nätverk. En konsekvens av detta är att det pågår verksamhet på kontoret långt utanför normal arbetstid. Det kan därför förväntas att det kunskapsintensiva näringslivet i framtiden än mer än idag kommer att efterfråga lägen i närheten av noder i persontransportnätverket.Utan en parallell utbyggnad av både bostäder och trafiksystem finns en risk att bostadsbyggandet inte kan hållas på erforderlig nivå eller att vi får bostadsområden med dålig tillgänglighet.

Tillgänglighet till kluster och FoI-miljöer

Intervjuerna med experterna respektive företrädarna för klustermiljöerna synliggjorde ett antal utmaningar.

Life Science

Life Science klustret upplever att kommunikationerna inom klustret i Hagastaden (KI,KS)/KTH/Stockholms Universitet samt mellan Hagastaden och andra koncentrationer inom klustret fungerar dåligt, mycket beroende på relativt långa avstånd till noder i persontransportsystemet.

Flemingsberg har bra kommunikationer med både fjärrtåg och lokaltåg, med relativt frekventa avgångar, vilket har stor betydelse för detta kunskaps- och forskningsintensiva område. Merparten studenter och sysselsatta pendlar idag in till Flemingsberg.

IKT

Snabba kollektiva transporter lyfts fram som centralt för såväl IKT-sektorn i regionen som för Stockholmsregionen i stort. Det behövs bättre och mer pålitliga tåg- och pendeltågsförbindelser. Många anställda inom IKT-sektorn i Kista bor i norrort. Tvärkommunikationerna för dessa är ett stort problem. Förbättrad kollektivtrafikkoppling behövs i tvärled. Vidare upplevs problem i samband med infarter till Stockholm i form av brist på infartsparkeringar och bussanslutningar till regionala transportnoder/tågstationer.

Finans

Finanssektorn har behov av god tillgänglighet/servicenivå i form av snabba och rationella kommunikationer. Sektorns koncentration till City innebär mycket god tillgänglighet mellan olika aktörer och till och från andra viktiga målpunkter.

Mode och design (kreativa klustret)

Kommunikationerna upplevs överlag fungera bra, mycket tack vare tunnelbane-stationerna Telefonplan och Liljeholmen. Tunnelbana och cykel är också de transportmedel som i hög grad nyttjas. Klustret har behov av relativt frekventa tunnelbaneavgångar även kvällstid, eftersom många i de kreativa näringarna har flexibel arbetstid. För de som sitter innanför ”tullarna” är det lättare i och med att de har fler valmöjligheter, medan de som sitter vid exempelvis Telefonplan till stor del är beroende av den röda T-banelinjen. Bristen på tvärförbindelser mellan vissa områden i söderort är emellertid ett tillgänglighetsproblem.

Miljöteknik

Intervjustudien indikerar att tillgängligheten idag fungerar tillfredsställande inom Miljötekniksektorn. Längre fram, i takt med att fokusområden inom sektorn tillkommer, bedöms det bli viktigare med god tillgänglighet och att kommunikationerna är smidiga.

Internationell tillgänglighet

Den internationella tillgängligheten är central för det kunskapsintensiva näringslivet utveckling och regionens konkurrenskraft. En av de största empiriska studierna av globala koncerners lokalisering av FoU-avdelningar som genomförts (2009) visar tydligt att den internationella tillgängligheten är den viktigaste lokaliseringsfaktorn tillsammans med den inomregionala tillgängligheten. Resultaten av intervjustudien med de fem klustren visar att Stockholmregionens internationella tillgänglighet med Arlanda Express, bussar, planerad utbyggnad av pendeltågstrafiken samt taxi överlag upplevs som god. Vissa brister har emellertid lyfts fram i intervjuerna avseende regionens internationella tillgänglighet:

- Att Arlanda blivit nedgraderad som navflygplats i förhållande till Köpenhamn. Exempelvis Life Science har behov av fler direktlinjer till USA och Asien.
- Tidsåtgången från ingången på Arlanda till gaten (cirka 30 minuter) upplevs vara för lång. Många storflygplatser i Europa upplevs som mer rationella och välordnade jämfört med Arlanda.
- Inom exempelvis IKT-sektorn, där en stor del av arbetskraften bor i norrort, finns behov av förbättrad kollektiv tvärförbindelse till Arlanda.
- Många kunskapsintensiva områden i regionen har kollektivrestider på över 60 minuter till Arlanda. Detta innebär att bil/taxi, i vissa fall i kombination med Arlanda Express, behöver nyttjas i relativt hög grad.

Planerade åtgärder och återstående behov

Åtgärdsplaneringen för transportinfrastruktur i Stockholms län för perioden 2010–2021 är ett kraftfullt paket som i väsentlig grad kommer att förbättra tillgängligheten för Stockholmsregionens kunskapsintensiva näringsliv samt forsknings- och innovationsmiljöer. Väsentliga behov återstår emellertid efter att beslutade åtgärder för planperioden genomförts. Nedan redovisas några av dessa som framkommit i föreliggande studie samt dess betydelse för det kunskapsintensiva näringslivet.

- Bättre införlivande av Hagastaden/Karolinska Institutet och Nya Karolinska i transportsystemet. Detta skulle höja markvärdet för området Östra Karolinska i hög grad. Vidare skulle det ge mycket betydande tillgänglighetsförbättringar för Hagastaden och Life Science-klustret i Stockholm och därmed stärka förutsättningarna för utveckling av området.
- Ökad tillgänglighet – kollektivt och med cykel – inom det akademitäta området Karolinska Institutet, Stockholms universitet och KTH. Samarbeten mellan de tre universiteten sker redan på många sätt både på utbildnings- och forskningsnivå. För att kunna ta tillvara de möjligheter som den geografiska närheten de tre universiteten emellan ger behöver smidiga, pålitliga och miljövänliga kollektivtrafiklösningar, som bättre förbinder lärosätena utvecklas.
- Stärkta kollektiva förbindelser från norrorter som Täby och Kista till Arlanda flygplats behövs för att stärka den internationella tillgängligheten och hållbart transportsystem.

- Stärkta tvärförbindelser, bland annat i relationen Kista–Täby behövs för att stärka tillgången på arbetskraft för IKT i Kista samt i relationen Älvsjö–Globen–Telefonplan för att stärka förutsättningarna för samverkan och synergier inom mode och design.
- Utbyggd kollektivtrafik till Nacka behövs dels för att stärka tillgängligheten till/från Nacka, som ett expansivt område med stor andel högutbildad arbetskraft och dels för att stärka tillgängligheten till kommunens kunskapsintensiva områden.

Bostadsbristen är ett allvarligt problem

Tillgången på bostäder har direkt och avgörande roll för utvecklingen av det kunskapsintensiva näringslivet i Stockholmsregionen. Det byggs för lite i Stockholmsregionen i förhållande till behovet. Regionen behöver ”importera” studenter och arbetskraft, vilket är betingat av relativt närbelägna studentbostäder samt ordinarie bostäder till rimliga kostnader.

Stockholms läns inflöde av arbetskraft i rörliga åldrar påverkas negativt av stigande bostadspriser. Detta bromsar spridningen av kunskaper och därmed påverkas produktiviteten negativt i hela arbetskraften. Denna slutsats understöds av Landstingets enkätstudie vars resultat visar att situationen på bostadsmarknaden påverkar Stockholmsregionens attraktionskraft negativt. Slutsatsen stöds också av föreliggande intervjustudie med företrädare för kluster och FoI-miljöer i regionen, som visar att bristen på studentbostäder riskerar att leda till att färre studenter studenter söker sig till Stockholm. Därutöver medför bostadsbristen att särskilt internationella studenter lämnar universitetet och landet på grund av bostadssituationen.

Planerat bostadsbyggande 2011–2020 i förhållande till prognosticerad befolkningsökning indikerar fortsatt och accentuerad bostadsbrist i Stockholms län. Föreliggande studie har förutom den kända bristen på studentbostäder framhållit vikten av att förbättra boendetillgången för gästforskare och företagsetablerare i regionen. Detta skulle underlätta marknadsföringen av Stockholmsregionen, dess kunskapsintensiva näringliv och FoI-miljöer och stärka förutsättningarna för att attrahera gästforskare och utländska investeringar.

Tillgängligheten har stor betydelse för student- och forskarbostädernas attraktivitet. Nyckeln är att lägga nya bostäder i anslutning till T-banan, pendeltåg, lokalbanor. Det är också viktigt att det finns annan service i närheten. Gemensamt för många lärosäten i regionen är viljan att skapa fler campusnära bostadsområden och därigenom också göra områdena kring lärosätena levande. Flera viktiga stadsutvecklingsprojekt pågår, som kommer att öka bostadstillgången vid de kunskapsintensiva områdena och FoI-miljöerna och leda till mer levande och attraktiva miljöer. Det är också viktigt med balans mellan bostäder och kommersiella lokaler i de områden som planeras i anslutning till kunskapsintensiva kluster och FoI-miljöer. Tillgång till arbetslokaler är en viktig förutsättning för kunskapsintensiva områdens utveckling.

Kunskapsläget – en förklaring av Stockholmsregionens dynamik

Ökad produktivitet ger tillväxt

Ekonomisk tillväxt mäts vanligen som förändringen i BNP (bruttonationalprodukten) per invånare under en viss tidsperiod. BNP i ett land är summan av alla löner och vinster i de arbetsställen som finns i landet. I regioner, till exempel ett län, mäts tillväxten i löner och vinster i de arbetsställen som finns i länet och relateras till förändringen av antalet invånare där. I regioner kallas BNP för BRP (bruttoregionprodukten).

I Stockholms län ökade BRP med i genomsnitt 5,1 procent per år mellan åren 1993 och 2008 samtidigt som antalet invånare ökade med i genomsnitt 1,1 procent per år. BRP i Stockholms län uppgick 2008 till 940 miljarder kronor och antalet invånare var 1 981 000 samma år. Stockholms län hade 21, 4 procent av Sveriges befolkning 2008 och 29,3 procent av Sveriges BNP.

Eftersom löner och vinster utgör ett av underlagen för beskattning, investeringar, sparande och privat konsumtion blir det möjligt att t.ex. höja skatten och ändå få ett utrymme kvar för ökad privat konsumtion och sparande när lönerna och vinsterna per invånare ökar. Både den privata och den offentliga sektorn kan expandera om ekonomin växer. I materiell mening innebär ekonomisk tillväxt att befolkningen blir rikare.

Ökad produktivitet innebär att man får ut en större produktion (som delas upp i löner och vinster) per invånare. Det finns i det som kallas tillväxtbokföring tre sätt att öka produktionen per invånare:

1. Andelen i arbetsför ålder ökar och de arbetsföra kommer snabbt i arbete,
2. Andelen i arbetsförålder ökar inte utan en större andel av de arbetsföra får jobb (förvärvsfrekvensen ökar),
3. Varken andelen i arbetsför ålder eller förvärvsfrekvensen ökar utan produktionen per sysselsatt ökar på grund av den tekniska utvecklingen.

Alternativen 1 och 2 brukar kallas det demografiska kontot i tillväxtbokföringen och alternativet 3 brukar kallas det teknologiska kontot. I Stockholms län kan 22 procent av tillväxten i BRP per invånare 1993–2008 tillskrivas det demografiska kontot. Resterande 78 procent kan bokföras på kontot för teknologiska förbättringar.

Befolkningens åldersfördelning är en grundläggande bestämningsfaktor för ekonomisk tillväxt och en åldrande befolkning (som är fallet i såväl Sverige som Europa) ställer krav på dels att en större andel av de arbetsföra kommer i arbete och att takten ökar i den teknologiska utvecklingen. Inom ett land har de regioner som lockar till sig många unga och välutbildade personer och är ledande i teknologisk utveckling bättre förutsättningar för ekonomisk tillväxt i framtiden än regioner som tappar de unga och ligger efter i den teknologiska utvecklingen.

När perspektivet vidgas till Europa och övriga världen blir utmaningen för en storstad som Stockholm att vara attraktiv att flytta till för unga och välutbildade personer. I näringslivet måste regionen ha en internationell konkurrenskraft i lokaliseringen av koncernernas forsknings- och utvecklingsavdelningar och universiteten måste locka toppforskare och forskningsanslag.

Kunskaper höjer produktiviteten

Kunskapsackumulation, utbildning och innovationer

Med kunskapsackumulation menas att varje person samlar på sig mer och mer kunskaper och erfarenheter genom livet. Det krävs att det finns erfarna personer tillhands för att överföra kunskap, det krävs att den som tar emot kunskapen förstår hur den ska användas och på vilket sätt man kan ha nytta av tillämpa nya kunskaper. Det är även en fördel om läraren och eleven är fysiskt så nära varandra att man röra vid varandra för att kunna träna tillsammans. Innovationer är nyheter som är mera produktiva än det befintliga. Det kan röra sig om varor, tjänster och organisationsformer. Stockholmsregionen är den största och mest diversifierade regionen i Sverige när det gäller tillgången på specialistkunskaper, vilket bidrar till en snabbare kunskapsutveckling än i andra regioner.

Växande skalavkastning

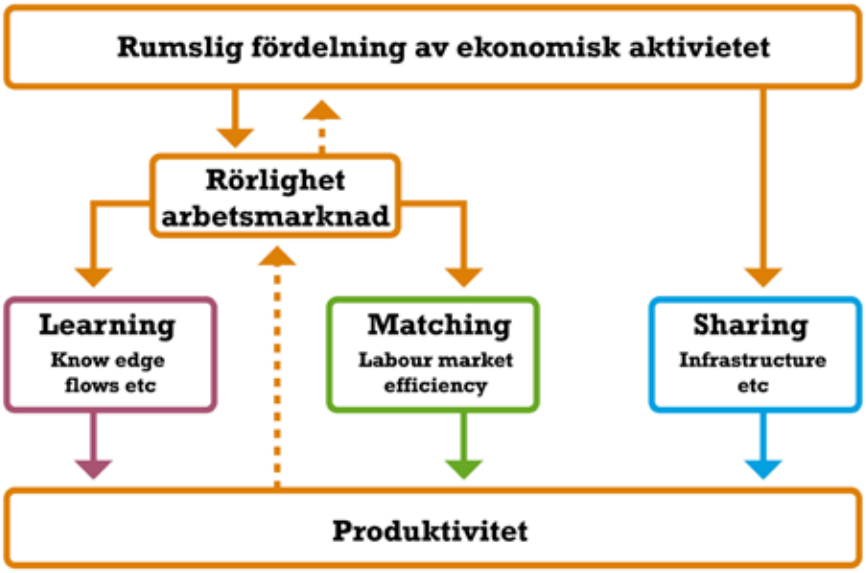
Med växande skalavkastning menas att det går lättare eller snabbare att genomföra olika aktiviteter i takt med att den region man bor i har flera invånare. Produktiviteten är alltså högre i stora regioner än i små regioner. Några av de viktigaste orsakerna till att kunskaper sprids snabbare och utvecklas snabbare i stora regioner än i små är:

Delning, det är i en storstad lättare att dela på en pool av personer med specialiserad kunskap.

Matchning, det är större sannolikhet för att arbetskraft och arbetsgivare hittar den mest produktiva kombinationen i en storstad än i en småstad. Trivs man inte på jobbet eller känner inte att kompetensen kommer till nytta är det lätt att byta jobb utan att behöva flytta.

Lärande, i en storstad är det större sannolikhet att man spontant stöter på någon som kan det man vill lära sig och man får mera intryck från nya saker än i en mindre stad.

På grund av sin storlek och diversifierade kunskapsstruktur finns det i Stockholmsregionen många specialiserade företag som säljer sina tjänster till företag vars produktivitet höjs av denna kunskapstillförsel. Det är också lättare för arbetsgivare och arbetstagare att hitta rätt kombination i Stockholmsregionen än i mindre regioner och den stora och diversifierade arbetsmarknaden gör att andelen av arbetskraften som byter jobb är högre i Stockholmsregionen. Detta är en bidragande orsak till att kunskapsackumulationen går snabbare i regionen.



Figur 45. Schematisk modell av några av de viktigaste orsakerna till att kunskaper sprids och utvecklas snabbare i stora regioner och leder till ökad produktivitet.
Källa: Duranton and Puga (2003), bearbetning av WSP.

Agglomerationsfördelar

Agglomerationsfördelar betyder att det finns fördelar i att människor bor och jobbar tätt in på varandra geografiskt. Det räcker alltså inte med att regionen har många invånare för att kunskaper ska utvecklas och spridas i snabb takt. Eftersom kunskapsöverföring och utveckling av ny kunskap ofta kräver att personer träffas och övar tillsammans är det en fördel om transportavstånden är korta så att det inte kostar så mycket tid och pengar att förflytta sig geografiskt. Regioner med många invånare kan uppnå större agglomerationsfördelar än regioner med färre antal invånare eftersom det går att nå flera personer inom samma restidsavstånd.

Flaskhalsar i den fysiska infrastrukturen kan medföra att en regions tillväxtpotential inte tillvaratas.

Den fysiska infrastrukturen (bostäder, lokaler, vägar, järnvägar, flygplatser, hamnar och bredband) knyter ihop människorna inom en region och mellan regioner. Därför kan man säga att en väl utbyggd fysisk infrastruktur gör att de potentiella agglomerationsfördelarna verkligen kan utnyttjas. Flaskhalsar i den fysiska infrastrukturen kan därför göra att en regions tillväxtpotential inte kan utnyttjas. Följden blir att invånarna blir fattigare än vad de skulle vara om den fysiska infrastrukturen saknar flaskhalsar. Därför kan det vara samhällsekonomiskt lönsamt att bygga bort allvarliga flaskhalsar i den fysiska infrastrukturen. Stockholmsregionen har växt snabbt under lång tid och flaskhalsar i form av exempelvis långa köer på in- och utfarterna till City utgör tillväxthinder.

Kunskaper produceras snabbast i storstäder

Kunskaper leder till ekonomisk tillväxt på grund av personer med en högre kunskapsnivå kan utföra mera produktiva aktiviteter än personer med låg kunskapsnivå. Den som kan cykla kommer längre bort på en timme än den som går och den som åker motorcykel eller bil kommer längre bort på en timme än den som cyklar. Därför har en bilist större nytta av storstadens agglomerationsfördelar än en person endast kan ta sig fram till fots. Om detta cykelexempel lyfts ut ur sitt sammanhang och abstraheras kan man säga att den som har hög utbildning har lättare att få ekonomisk nytta av sin utbildning i storstad än i en småstad. De med lägre utbildning har också större ekonomisk nytta av sin utbildning i storstad då det går snabbare att lära sig nya saker i en storstad. Detta på grund av att man ser och kommer i kontakt med personer med en högre kunskapsnivå och kan lära sig av dessa.

I en värld där kunskaper blir allt viktigare för hur rik befolkningen kan bli i framtiden är både arbetskraften och företag intresserade av att finnas i stora regionen med agglomerationsfördelar. Följden blir att regioner med stora agglomerationsfördelar och en omfattande kunskapsproduktion blir attraktiva som lokaliseringsort för verksamheter som sysslar med att producera nya kunskaper. Exempel på sådana verksamheter är företagens forsknings- och utvecklingsavdelningar och universiteten. I regioner som har många invånare och har en bra fysisk infrastruktur är det lätt att för företagens forskningsavdelningar och universiteten att driva projekt tillsammans i vilka ny kunskap utvecklas. Då kan de bygga på varandras kunskaper (en liknelse är att det hela tiden kan ställa sig på varandras axlar) och detta leder till en snabbare kunskapsutveckling ju flera aktörer det finns i regionen.

Det stora utbudet av arbetskraft, den stora konsumentmarknaden och den stora möjligheten att göra något annat om man misslyckas gör att det startas flera nya företag per invånare som bygger på nya produktiva kunskaper i stora regioner än i små. Några av dessa nya företag växer sig riktigt stora och ger välbetalda jobb till sina anställda. De kunskaper som utvecklas i dessa företag och vid universiteten kommer andra företag och personer till del mycket på grund av att det är en större andel av arbetskraften som byter jobb i stora regioner än i små. Dem som byter jobb fungerar som humlor som berikar blommorna fast de sprider kunskaper i stället. Följden blir att kunskapsproduktionen går snabbare i stora regioner än i små. Befolkningen blir rikare och det blir intressant för personer som utvecklar nya kunskaper att bo och verka i regionen. Men det finns en hake. När många människor vill bo tätt på en landyta blir den centralt belägna marken en bristvara. Priserna för att utnyttja marken stiger snabbare än inkomsterna och många företag och personer börjar se sig om efter alternativa lokaliseringar.

Om den fysiska infrastrukturen byggs ut så att bostäder och lokaler kommer till en bit utanför city längs med snabba vägar och järnvägar kommer de flesta att välja att bli kvar i regionen. De flesta av de mest kunskapsintensiva verksamheterna kommer fortfarande att vara kvar i city men en större andel kommer att välja att flytta till lägen nära city med bra kommunikationer och nära till bra bostäder. Verksamheter som är ytkrävande men inte så beroende av att ligga i centrala lägen kommer att välja en lokalisering ytterligare en bit ut från city. Även en större andel av befolkningen kommer att välja att bo lite längre ut i förorterna förutsatt att

det byggs bra bostäder och att väg- och järnvägsnäten är snabba. Följden blir att regionens yta växer och människor reser i allt högre grad kors och tvärs över allt längre avstånd för att arbeta, konsumera och bedriva fritidsaktiviteter.

Om den fysiska infrastrukturen inte byggs ut tillräckligt snabbt uppstår flaskhalsar som kan göra att människor och företag flyttar ut ur regionen. Detta får negativa effekter på den framtida ekonomiska tillväxten och kommer att leda till att invånarna inte bara blir färre utan även fattigare än de skulle vara med en väl utbyggd fysisk infrastruktur.

Tillgänglighet och lokalisering

Det finns därför ett tydligt samband mellan god tillgänglighet och lokalisering av det kunskapsintensiva näringslivet. Tillgänglighet mäts ofta som kostnaden i tid och pengar att flytta sig mellan olika delar av en region och mellan olika delar av ett land eller en kontinent.

Regiondelar som har många invånare som bor tätt har en högre tillgänglighet än regiondelar som har lika många invånare men där befolkningen bor glesare. Folkrika regiondelar har högre tillgänglighet än regiondelar med få invånare även om det bor lika många invånare per kvadratkilometer i de båda regiondelarna. Givet folkmängd och befolkningstäthet har regiondelar som det är billigt att resa mellan högre tillgänglighet än regiondelar som det är dyrt att resa mellan. Vilka vägar och järnvägar som byggs, dess kapacitet och mellan vilka regiondelar de dras påverkar således hela regionens tillgänglighet. Därmed påverkar planeringen av den fysiska infrastrukturen de tre processer som ger en region dess skalfördelar och agglomerativa fördelar; delning, matchning och lärande. En väl utbyggd fysisk infrastruktur lägger grunden för snabb kunskapsutveckling och snabb kunskapsspridning och därmed en långsiktigt snabb ekonomisk tillväxt med en allt rikare befolkning som följd. Globaliseringen gör att den internationella konkurrensen mellan företag ökar. För länder som Sverige, som redan är rikt, är en viktig väg framåt att fortsätta att attrahera företag och universitet som producerar kunskaper i världsklass. För att klara av detta i konkurrens med många andra, ofta större och tätare länder, krävs att stora regioner med högt kunskapsinnehåll, som Stockholmsregionen, tillåts fortsätta att växa.

En förutsättning för denna tillväxt är att utbyggnaden av den fysiska infrastrukturen är tillräckligt omfattande för att undvika att det uppstår allvarliga flaskhalsar. Förutom flaskhalsar i trafiken så innebär flaskhalsar på bostadsmarknaden att ungdomar har svårt att bosätta sig i regionen. Om ungdomar med hög utbildning minskar som andel av befolkningen kommer detta att påverka kunskapsutvecklingen och kunskapsspridningen negativt och därmed att utgöra ett tillväxthinder. Tillväxthinder i Stockholmsregionen kommer att påverka tillväxten i resten av Sverige med några års eftersläpning.

Metod

I detta avslutande kapitel beskrivs hur arbetet med studien genomförts. ÅF Infraplan har genomfört arbetet med studien i nära samverkan med Länsstyrelsen i Stockholm. WSP Analys & Strategi var underkonsulter i uppdraget genom underlag och databaskörningar över kunskapsintensiva tjänsters lokaliseringar/ koncentrationer. De har vidare medverkat i analysen av tillgänglighetens betydelse för det kunskapsintensiva näringslivet samt ansvarat för kapitlet om kunskapsläget.

Uppbyggnaden av de olika kapitlen bygger i vissa fall på databaskörningar, dokumentstudier GIS-analyser med mera. Genomgående har också material från intervjuer med företrädare samt experter för fem av Stockholmsregionens kluster: Life Science, IKT, Finans, Mode och Design samt Miljöteknik använts.

Urvalet av intervjupersoner har skett i samråd med Länsstyrelsen i Stockholms län. Följande personer har intervjuats:

Ylva Williams, VD Stockholm Science City, Stiftelsen Vetenskapsstaden

Björn Varnestig, VD Stiftelsen Flemingsberg Science

Göran Reitberger, Forskare, konsult och partner till KTH Executive School

Dr Göran Lindqvist, Handelshögskolan i Stockholm, Projektledare för European Cluster Observatory

Johan Strandberg, IVL Svenska Miljöinstitutet, Huvudprojektledare för Miljöteknik för tillväxt

Ivar Björkman, Rektor Konstfack, forskare och verksam inom design och art management

Frågeformulär och följebrev/rekommendationsbrev har arbetats fram och stäms av med beställaren. Intervjuade respondenter har kontaktats per telefon, varvid projektet presenterats och tid bokats för intervju. Intervjuformuläret har skickats ut till respondenten i god tid före intervjutillfället. Efter intervjun har det ifyllda formuläret samt svar på följdfrågor översänts till respondenten för kontroll för att få högsta, möjlig svarskvalitet. Totalt har sex strukturerade, kvalitativa intervjuer genomförts. Svarsfrekvensen har varit 100 procent.

Kapitelvis metod

Det kunskapsintensiva näringslivets lokalisering

I detta kapitel analyseras det kunskapsintensiva näringslivets lokalisering i Stockholmsregionen idag och dess förväntade utveckling fram till 2025. Analysen av lokaliseringen av det kunskapsintensiva näringslivet i Stockholmsregionen 2025 baseras på lokaliseringsmodellen som används i underlagsrapporten till RUFS 2010 Strukturomvandling, lokalisering och lokalefterfrågan i Stockholms län. Vid sidan av detta används kompletterande dokumentstudier och även de genomförda klusterintervjuerna.

Infrastruktur, kommunikationer och tillgänglighet

Arbetsmomentet i detta kapitel består av en analys över tillgängligheten till och inom regionens kunskapsintensiva näringsliv, kluster och FoI-miljöer. Det görs genom att översiktligt kartlägga tillgängligheten till transportsystemet, restider och arbetspendling för de kunskapsintensiva områdena, baserat på offentlig statistik, GIS-analys, tidigare utförda studier/rapporter och intervjuer med nyckelpersoner för de nämnda klustren. I Länstransportplanen för Stockholms län pågår och planeras idag flera stora infrastrukturprojekt som kan komma att få konsekvenser för tillgängligheten för definierade områden och kluster. En övergripande analys av dess betydelse redovisas. Den internationella tillgängligheten analyseras också främst med avseende på de kunskapsintensiva områdenas tillgänglighet till Stockholm-Arlanda, där merparten av alla internationella flygningar går, samt med avseende på Arlandas utbud av internationella flyglinjer.

Bostäder och tillgänglighet

Med hjälp av GIS analyseras regionens befolkningsutveckling kopplat till bostadsbeståndets fördelning och förändring, genomsnittlig kostnad för boende i olika delar av Stockholmsregionen samt bostadsbyggande och dess geografiska fördelning. Informationen redovisas i pedagogiska kartbilder, som underlag för analys av hur bostadssituationen ser ut idag och var bristerna finns och vilka konsekvenser det kan få för regionens utveckling. Även projekt som är planerade beaktas. En sammanställning av hur regionen har arbetat med denna problematik tas fram genom att studera nyligen utförda studier och rapporter. Sammanställningen, rön från forskning inom området, intervjustudien samt ovanstående GIS-analys är sedan till grund för en övergripande analys av bostadstillgångens betydelse för det kunskapsintensiva näringslivet, kluster och FoI-miljöer samt hur infrastrukturinvesteringar kan gynna tillgången på boenden som är attraktiva för studenter och forskare. Statistik över regionens utbildningsnivå tillsammans med utbildningsutbud och dess lokalisering och rekrytering till högre utbildning sammanställs i kartbilder och används för att analysera kompetensförsörjningen i regionen.

Behovs- och konsekvensanalys

Analys av hur begränsningar och beslutade investeringar (bostäder och fysisk infrastruktur) kan påverka de behov som identifierats bland regionens kunskapsintensiva näringsliv, kluster och FoI-miljöer genomförs baserat på tidigare kapitels tillgänglighetsanalyser. Sammanställning av vilka övriga investeringar och åtgärdsplaner som bör prioriteras för att stärka dessa miljöer i regionen presenteras.

Slutsatser

I detta avsnitt sammanfattas studiens konkreta slutsatser på ett överskådligt sätt.

Kunskapsläget – en förklaring av Stockholmsregionens dynamik

Dokumentstudier av forskning samt aktuella rapporter och analyser av tillgänglighetens betydelse för tillväxt beskrivs och placeras i en regional kontext i Stockholmsregionen. Kapitlet ger en bakgrundsbild över Stockholmsregionens dynamik och nationella särställning samt bakomliggande behov av infrastruktur och bostäder.

Referenser

Skriftliga källor

Aktiespararna. (2012). Aktiespararna.se

Aghion, P och Griifith, R (2005). Competition and Growth – Reconciling theory and evidence

Andersson, M och Thulin P. Globalisering, arbetskraftens rörlighet och produktivitet, underlagsrapport nr 23.

Audretsch, D.B Agglomeration and the location of innovative activity. Oxford Review of Economic Policy Vol. 14, No. 2.

Duranton P. Puga G. (2003). Micro-foundations of urban agglomeration economies

E. Muller, A. Zenker. (2001). Research policy 30

Feldman, M.P och Audretch, D.B (1999). Innovation in cities: Science-based diversity, specialization and localized competition. European Economic Review 43 (1999) 409-429.

Glaeser, E.L (2010). Agglomeration Economics, The University of Chicago Press.

Högskoleverket. Etableringsstudie för studenter 2004/2005.

Keilbach, M (2000). Spatial knowledge spillovers and the Dynamics of agglomeration and Regional Growth. Physica Verlag, Heidelberg, New York

Kommunförbundet Stockholms län. (2012) Förstudie – Åtgärder för en fungerande bostadsmarknad.

Ljungqvist Information AB. (2012–02) Oberoende bostadsvärdering online.

Länsstyrelsen Stockholm. (2010)Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010–2021, Fastställd av Länsstyrelsen den 31 maj 2010.

Länsstyrelsen Stockholm. (2011) Stockholmsregionens innovationskraft – en översiktlig funktionsanalys, Rapport 2011:35

Länsstyrelsen Stockholm. (2011). Stockholm 2020 – En utbildnings- och arbetsmarknadsprognos, Rapport 2011:37

Länsstyrelsen Stockholm. (2011). Bostadsmarknadsenkäten Stockholms län 2011, Rapport 2011:13.

Länsstyrelsen i Stockholm (2012) Läget i länet – Bostadsmarknaden i Stockholms län 2012. Rapport 2012:16

Länsstyrelsen i Stockholm och Stockholms läns landsting (2010). RUFS 2010 – Strukturomvandling, lokalisering och lokalefterfrågan i Stockholms län.

Länsstyrelsen i Stockholm och Stockholms läns landsting (2010). RUFS 2010 – regionalt utvecklingsprogram för Stockholms län

SL. (2012) Tidtabeller/Resrobot 2012-03

Stockholms läns landsting. (2011). Stockholmsstudenternas bostadssituation och bostadskarriär.

Stockholm läns landsting och SCB (2010). Bostadsbyggande och befolknings-tillväxt i Stockholms län – Regressionsanalys. Befolkningsprognos 2010–2019.

Stockholms läns landsting m.fl (2012). Befolkning, sysselsättning och inkomster i Östra Mellansverige – reviderade framskrivningar till år 2050.

Stockholms stad (2011) Stockholm stad, planerade bostäder i Stockholmsstad. Rapport 2011:25

Stockholm stad (2010). Trafikkontoret. Cykelstockholm i siffror 2010.

Stockholm stad (2012–02) www.stockholm.se/TrafikStadsplanering/Stadsutveckling/Stadsutvecklingsprojekt/

Siedschlaug m.fl. (2009). What Determines the Attractiveness of the European Union to the Location of R&D Multinaltional firms? ESRI Working paper No. 306.

Trafikverket. Arbetsplan/Beskrivning, E4 Förbifart Stockholm 2011.

Trafikverket. (2012). www.trafikverket.se

Trafikverket (2007). Citybanan i Stockholm, Järnvägsplan.

VHS. (2007). Utbud av högre utbildning.

ÅF Infraplan (2007). Mälardalsregionen - regional funktionsanalys. För Mälardalsrådet.

ÅF Infraplan (2010). Arbetspendling i Stockholm-Mälarregionen. För Mälardalsrådet.

Muntliga källor

Ylva Williams, VD Stockholm Science City, Stiftelsen Vetenskapsstaden.

Björn Varnestig, VD Stiftelsen Flemingsberg Science.

Göran Reitberger, Forskare, konsult och partner till KTH Executive School.

Dr Göran Lindqvist, Handelshögskolan i Stockholm, Projektledare för European Cluster.

Johan Strandberg, IVL Svenska Miljöinstitutet, Huvudprojektledare för Miljöteknik för Tillväxt.

Ivar Björkman, Rektor Konstfack, forskare och verksam inom design och art management.

Länsstyrelsens rapportserie

Utkomna rapporter under 2012

1. Väggmossan avslöjar spridning av metaller – provtagning 2010 i Stockholms län, avdelningen för miljö
2. Arkeologiskt program för Stockholms län, avdelningen för miljö
3. Uppföljning av polismästarnas chefsråd i Stockholms län, avdelningen för social utveckling
4. Värna, vårda, visa – ett program för bättre förvaltning och nyttjande av skyddade naturområden i Stockholms län 2012-2021, avdelningen för miljö
5. Kartering av limniska naturvärden – Lovön, Kärsön och Fågelön med flera öar 2011, avdelningen för miljö
6. Rekreationsanalys – Lovön - Kärsön med omgivande öar, avdelningen för miljö
7. Inventering av potentiellt värdefulla ängs- och betesmarker på Lovön 2011, avdelningen för miljö
8. Försurningsläget i Stockholms läns sjöar – plan för åtgärder 2011-2015, avdelningen för miljö
9. Innovationsstödjande aktörer i Stockholmsregionen, avdelningen för tillväxt
10. Klimat- och energistrategi för Stockholms län, avdelningen för miljö
11. Makrofyter i Mälaren 2011, avdelningen för miljö
12. Styrel i Stockholms län – planeringsprocessen 2011, avdelningen för samhällsskydd och beredskap
13. Regional miljöövervakning av grundvatten påverkat av jordbruk och/eller tätort, avdelningen för miljö
14. Unga som varken arbetar eller studerar – så många är de i Stockholmsregionen, avdelningen för tillväxt
15. Mjukbottenfauna i Stockholms skärgård – regional miljöövervakning 2011, avdelningen för miljö
16. Läget i länet – bostadsmarknaden i Stockholms län 2012, avdelningen för social utveckling
17. Infrastrukturens och bostädernas betydelse för innovation och tillväxt i Stockholmsregionen, avdelningen för tillväxt

I ett nationellt perspektiv har Stockholmsregionen de senaste åren fått en allt större betydelse för Sveriges samlade tillväxt, värdeskapande, företagande och innovation. En av de viktigaste faktorerna bakom Stockholmsregionens internationellt konkurrenskraftiga och kunskapsintensiva näringsliv är tillgången på kompetens genom en högutbildad arbetskraft samt starka forsknings- och innovationsmiljöer som attraherar investeringar, företag och talanger till regionen. En grundförutsättning är att regionen är tillgänglig – att Stockholm erbjuder en fungerande infrastruktur och tillgång på bostäder som möjliggör rörlighet, pendling och inflyttning av arbetskraft, studenter och forskare till regionen. Kapaciteten i transportinfrastrukturen och bostadsförsörjningen är således viktig för att Stockholmsregionen långsiktigt ska kunna stärka sin position.

Länsstyrelsen och Trafikverket synliggör i denna studie kommunikationernas och bostädernas betydelse för utvecklingen av länets kunskapsintensiva näringsliv samt forsknings- och innovationsmiljöer. I Stockholmsregionen är det framförallt arbetskraft och kompetens som transporteras i regionen. Analysen visar hur strategiska investeringar och åtgärder i den fysiska planeringen påverkar Stockholmsregionens kunskapsintensiva näringsliv idag och i framtiden. Tillgången på bostäder, väl utbyggda och täta kommunikationer samt närhet till Arlanda är viktiga funktioner för kompetensförsörjning och rörlighet av arbetskraft, forskare och experter mellan företag, kluster och FoI-miljöer. För att Stockholmsregionen ska kunna bibehålla och långsiktigt stärka sin innovations- och konkurrenskraft i ett internationellt perspektiv behöver tillgänglighetsfrågan och sambanden mellan infrastruktur, bostäder och ekonomisk tillväxt synliggöras. Denna studie är ett led i denna strävan.

LÄNSSTYRELSEN
I STOCKHOLMS LÄN

TRAFIKVERKET

För mer information kontakta:
avdelningen för tillväxt
Länsstyrelsen i Stockholms län
Tfn: 08- 785 40 00 (vxl)

Rapporten finns på vår webbplats
www.lansstyrelsen.se/stockholm

Länsstyrelsen i Stockholms län
Hantverkargatan 29
Box 22 067
104 22 Stockholm
Tfn: 08- 785 40 00 (vxl)
www.lansstyrelsen.se/stockholm