

STAD I RÖRELSE

– Den upplevda stadens mobilitet
och globala konkurrenskraft



Handelskammaren
I sydsvenska företags intresse



Handelskammaren

I sydsvenska företags intresse

Rapportförfattare:

Joakim Lundblad

Senior Policyanalytiker, Handelskammaren
joakim.lundblad@handelskammaren.com

Jessica Ulfgren

Analytiker, Handelskammaren



Stad i rörelse

Innehåll

Introduktion..... 5

- Staden är landets hopp!..... 5
- Två städer i rörelse..... 6

1 Städer på frammarsch..... 7

- En ny roll 7
- Staden som tillväxtmotor 7
- Stadens omgivning 8
- Stad, landsbygd och framtid..... 10
- Rörlighet och trängsel..... 12

2 Var är staden?..... 14

- Stadens början och slut 14
- Var går gränsen? 15
- Bo i stan? 18
- ♥ din stad 21
- Varför är Malmö så litet?..... 22
- De facto-staden, tillväxt och demokrati..... 23

3 Urban mobilitet..... 26

- Från teknisk transport till upplevd rörlighet 26
- Restid som valuta 27
- 45-minutersregeln..... 28
- Hur rör sig staden? 36

4 För framtidens stadsbyggande..... 41

- Stadens identitet 41
- Storstadspolitik på alla nivåer..... 42
- Trängsel och mobilitetsinnovationer..... 44



Rapporten i punktform

- Sedan 2010 bor mer än hälften av världens befolkning i städer. 2050 förväntas 70 procent av alla människor vara stadsbor. Istället för konkurrens mellan länder växer en global konkurrens mellan städer fram. **Staden har blivit hela landets hopp!**
- Människorna i staden är avgörande för dess framtid. I den här rapporten presenteras en **ny typ av undersökning av staden sedd ur innevånarnas perspektiv. Resultatet visar att Stockholm växer utanför sin kommungräns medan Malmö krymper innanför sin.** I Stockholms kranskommuner finns det gott om folk som identifierar sig som stockholmare. I Malmö stad är det tvärtom lika vanligt att människor inte identifierar sig som malmöbor.
- Mindre än hälften av stockholmarna och bara sex av tio i Malmöregionen tycker att kommungränsen spelar roll för stadens utbredning. **Dagens kommuner är för små för morgondagens städer.** Stad ställs mot landsbygd istället för att de knyts ihop.
- 86 procent av malmöborna tycker att Malmö är en attraktiv bostadsort, men knappt hälften av människorna i grannkommunerna håller med. Motsvarande glapp finns inte i Stockholm där 88 procent i staden och 93 procent i grannkommunerna tycker att staden är attraktiv. Stockholm har **en inkluderande stadsidentitet som Malmö saknar.**
- Skåne beskrivs ofta som en del av en polycentrisk stadsregion, men **verklighetens Malmöregion är mer fragmenterad än polycentrisk.**
- Restid är en valuta på arbetsmarknaden. Människor kan som mest tänka sig att arbetspendla 44 minuter i Malmöregionen och 51 minuter i Stockholm. Forskning visar en gräns i pendlingsbenägenheten vid 45 minuters restid. **Bättre rörlighet inom 45 minuters restid ger bättre arbetsmarknad.**
- **I Stockholm använder människor kollektivtrafiken betydligt mer än i Malmö.** 69 procent av stockholmarna använder kollektivtrafiken minst två gånger i veckan, jämfört med 29 procent av malmöborna. **I Malmö används både cykel och bil mer än dubbelt så mycket som i Stockholm.**

Sverige behöver mer storstadspolitik på alla nivåer:

- **Sverige behöver färre och större kommuner, särskilt i storstadsregionerna.** Dessutom behöver kommunerna bli bättre på att samarbeta om grundläggande uppgifter som skola, bostadsbyggande och lokaltrafik.
- **Infrastrukturpolitiken borde flyttas från statlig till regional nivå.** Incitamenten och ansvarstagandet för infrastrukturinvesteringar är tydligare på regional nivå. På motsvarande vis kan idrotts- och kultur politik flyttas från kommunal till regional nivå.
- **Sverige behöver en storstadsminister, inte som regeringens röst i storstadsfrågor utan som storstädernas röst in i regeringen.** Nationellt handlar storstadspolitik om att knyta samman storstadsregioner på ett sätt som gynnar hela landet samt att tillvarata städernas internationella förbindelser och intressen.



Introduktion

Staden är landets hopp!

Framtidens städer byggs av invånarna. Staden blir inte bara allt mer global, den blir också allt mer decentraliserad. Det är inte längre en stadsmur som avgör var staden börjar och slutar, det är människorna i den som gör det. Det är inte en borgmästare eller ett fåtal beslutsfattare som avgör om en stad är innovativ eller företagsam, det gör entreprenörerna och företagen i den. Det är inte heller trafikoperatörerna eller politikerna som bestämmer om stadens kollektivtrafik är bra eller pålitlig nog, gör resenärerna. Städer är långt mer än bara byggnader och platser – det är nätverk, möten och rörlighet.

Sedan 2010 bor mer än hälften av världens befolkning i städer och år 2050 förväntas 70 procent av världens människor vara stadsbor. Sverige är det land i Europa som urbaniseras snabbast. Istället för konkurrens mellan städer inom ett land och mellan länder i världen ökar idag den globala konkurrensen städer emellan. Det handlar inte minst om att attrahera människor och företag som bidrar till hela landets utveckling. För att Sverige ska kunna behålla sin konkurrenskraft i framtiden måste landets städer förbättra sin.

Städernas främsta styrka består i att samla människor och sänka trösklarna för interaktion, vilket i sin tur bidrar till ökad produktivitet, innovationskraft och tillväxt. Därför formas också morgondagens framgångsrika städer allt mer av de nätverk och den dynamik som människor i och runt dem bygger upp sinsemellan och med omvärlden. I den här rapporten presenteras en undersökning av hur människor i Stockholms- och Malmöregionen upplever och förhåller sig till sin stad. Resultatet ger en överblick av hur två av Sveriges mest tätbefolkade städer formas av människorna i och runt dem.

Stockholm sträcker sig utanför sin kommungräns, medan Malmö krymper innanför sin. Skåne skulle kunna vara polycentriskt, men verklighetens Malmöregion tycks mer fragmenterad än polycentrisk. Framförallt har kommunen blivit en begränsning för staden.

Sverige är indelat i 290 kommuner, varav de som har till uppgift att förvalta större städer kan räknas på ena handens fingrar. Det innebär att drygt en procent, de tre storstadskommunerna, av Sveriges lokalt folkvalda ledarskap ska ansvara för städernas framtid. Det betyder också att städerna i någon mån ska isoleras från resterande 99 procent av Sveriges kommuner. Landets städer har vuxit ur kommunindelningens snäva kostym och det är dags att göra någonting åt det. Städer, precis som lokala arbetsmarknadsregioner, kan förbättras avsevärt genom att växa och öka sin räckvidd. Det gynnar hela landet. För det krävs emellertid mer storstadspolitik på alla nivåer. Det innebär till exempel att det behövs större och färre kommuner som är bättre anpassade till urbaniseringen, de växande städerna och människors ökade mobilitet. Infrastrukturpolitiken borde flyttas från statlig till regional nivå, där incitament och ansvarstagande för att knyta städerna till växande regioner är tydligare. Nationellt behöver Sverige en storstadsminister, inte som regeringens röst till storstäderna utan tvärtom som storstädernas röst i regeringen.



Två städer i rörelse

Det är inte längre tilldelade stadsprivilegier eller några få beslutsfattare som avgör en stads framgång, det är människorna i den som tillsammans gör det. Det betyder att det blir allt viktigare att förstå hur människor uppfattar sina städer och hur de förflyttar sig i och runt dem. Det är det som är utgångspunkten för den här rapporten.

Handelskammaren har låtit Demoskop genomföra en opinionsundersökning bland 1000 människor i Stockholm och Malmö, 500 personer i varje stad med omnejd. Undersökningen omfattar två grupper av frågor: om hur människor upplever staden och om hur de rör sig i och runt den. Parallellt med den här opinionsundersökningen genomförde Vectura (numera Sweco) en undersökning av tillgängligheten runt Malmö och Stockholm. Resultatet visar med så kallade restidsisokroner hur långt ifrån respektive stadskärna man kommer på 15, 30, 45 och 60 minuter med kollektivtrafik. Det är en viktig nulägesanalys av stadens mobilitet och tillsammans med resultatet från opinionsundersökningen ger detta en överblick av och ett nytt perspektiv på stadens relation till den omgivande regionen.

Utifrån de här två undersökningarna och aktuell forskning på området presenteras här en överblick av hur städernas tillgänglighet och människors rörlighet hänger ihop med innovationskraft, arbetsmarknad och tillväxt. Sverige kommer sannolikt inte att få några megastäder i framtiden, men våra städer växer och för att de ska behålla och utveckla sin konkurrenskraft måste vi kunna möta de utmaningar det innebär. Sverige behöver städer i rörelse - städer som växer, som är tillgängliga och som erbjuder största möjliga mobilitet för människor, varor och idéer.

I kapitel 1 behandlas bakgrunden för städernas nya roll i en global konkurrens samt stadens styrkor, utmaningar och framtid. I de två följande kapitlen presenteras resultaten från undersökningarna. I Kapitel 2 beskrivs den upplevda staden - Stockholm och Malmö så som människorna som bor i och runt dem uppfattar städerna. Kapitel 3 handlar om en av städernas stora framtidsutmaningar, den urbana mobiliteten och stadens förbindelser till regionen. I kapitel 4 presenteras rekommendationer för framtidens stadsbyggande baserat på erfarenheterna från rapporten.



Kapitel 1

Städer på frammarsch

En ny roll

Historiskt har stadens betydelse varit underordnad nationens och så är det fortfarande till stor del, men någonting håller på att förändras. Istället för konkurrens mellan städer inom ett land och mellan länder i världen ökar idag den globala konkurrensen städer emellan. Det handlar till exempel om att locka till sig företag och människor samt att främja innovation och utveckling. En tydlig indikator på den här utvecklingen är den växande internationella marknadsföringen av städer. Stockholm saluför sig till exempel som "The Capital of Scandinavia". Att staden intar en mer framträdande global roll, framför nationalstaten, syns även på det ökade fokus som bland andra EU lägger på regioner och regional utveckling.

På sätt och vis kan den ökade uppmärksamheten som riktas mot städer beskrivas som en återgång till medeltidens stadsstater, men en viktig skillnad är den decentralisering som teknikutvecklingen och globaliseringen har medfört. Från att vara en toppstyrd institution som avgränsas av stadsmurar och tilldelade stadsprivilegier går det idag att argumentera för att staden genomgår en decentralisering inte helt olik den som tidigare har påvisats inom exempelvis media, underhållningsindustrin och samhällsdebatt.

År 2010 nådde urbaniseringen en historisk brytpunkt. Mer än hälften av världens befolkning bodde då i städer, och trenden ser inte ut att avta. Prognoser från Världshälsoorganisationen gör gällande att andelen kommer att öka med 70 procent till år 2050. För bara några generationer sedan bodde majoriteten

av Sveriges befolkning på landsbygden, men idag bor 85 procent i tätorter och Sverige är det EU-land som urbaniseras snabbast.¹ Det tycks allt mer tydligt att städer utgör potentiella tillväxtmotorer, inte bara på grund av andelen av befolkningen som bor där utan också på grund av ökad produktivitet och innovationskraft. Städerna ligger i skärningspunkten mellan många av de utmaningar och möjligheter vi står inför idag, och det gör dem till en unik plattform för utveckling.

Staden som tillväxtmotor

Städernas främsta fördel är förmågan att samla människor, företag och aktiviteter på en och samma plats. På så vis uppstår nya möjligheter till delning, matchning och lärande.² Det kan handla om mindre städer där näringslivet är specialiserat inom en viss bransch eller stora städer med ett diversifierat och sektoröverskridande näringsliv. I båda fallen tjänar företagen på att tillsammans kunna attrahera tillräcklig och rätt kompetens och innevånarna får ett större utbud av möjliga arbetsgivare. Dessutom uppstår det en rad mervärden och synergieffekter i staden. Företag kan dela på resurser vilket leder till både besparingar och nya möjliga investeringar. Människor utvecklar sin kompetens genom att lära sig nya saker av varandra eller genom att byta jobb och arbetsgivare, samtidigt som kompetensen inte lämnar staden. Allt detta bidrar till att förbättra både företagsklimatet och arbetsmarknaden.

¹ Se exempelvis (besökt 2014-04-30): <http://www.dn.se/nyheter/sverige/sverige-urbaniseras-snabbast/>

² Städer och deras tillväxtförutsättningar, Tillväxtanalys 2011:08, s 85



När människor samlas i städer kan de också i större utsträckning dela idéer och påverka varandra. Det bidrar till exempel till ökat entreprenörskap. Forskning visar att människor som bor i samma område som etablerade entreprenörer med större sannolikhet själva blir entreprenörer.³ I ett kvarter där det bor fem procent fler entreprenörer från början tillkommer det mellan sju och åtta stycken fler nya entreprenörer per kvadratkilometer och år. Entreprenörskap smittar av sig, inte minst i städer. Det säger någonting viktigt om hur människor lär och tar intryck av varandra. I forskningen delas den här typen av effekter upp i två grupper: information och normer. Etablerade entreprenörer kan fungera som en informations- och kunskapskälla om entreprenörskap. En ökad grad av entreprenörskap i ett område kan också förändra människors uppfattningar och därmed påverka normerna runt entreprenörskap. I båda fallen handlar det om att människor samlas och möts. Detta förstärks ytterligare av forskning som visar att tidigare entreprenöriella regioner har en tendens att förbli entreprenöriella över tid.⁴ Det beror på det ekosystem och den dynamik som finns mellan människor, företag och organisationer.

Entreprenörskap och innovation i en stad påverkar inte bara entreprenörerna och innovatörerna, utan kort sagt hela staden. Framgångsrika kunskapsintensiva innovationsföretag ökar produktiviteten i hela staden, men skapar också nya jobbtillfällen. Forskning på den amerikanska arbetsmarknaden visar att för varje nytt jobb som skapas inom kunskapsintensiva teknikföretag skapas fem andra nya jobb runt om i staden, framförallt inom tjänstesektorn.⁵ Samma forskning visar också att jobb i städer med en större andel högutbildade ger högre lön än likvärdiga arbeten i en stad med större andel lågutbildade.⁶ Det antyder att kunskapsintensiva företag och arbetstillfällen driver upp produktiviteten i hela staden.

Stadens omgivning

Att städerna intar en ny global roll borde även kunna förändra relationen mellan staden och dess omgivning. Spänningen mellan stad och landsbygd formuleras ofta som ett nationellt nollsummespel: om staden får någonting måste landsbygden förlora någonting. Det kanske tydligaste exemplet är att människor flyttar från mindre orter till storstäder. Men det är inte så enkelt. Om en stad ökar sin globala konkurrenskraft och attraherar människor, företag och aktiviteter från andra delar av världen så gynnar det också den omgivande regionens utveckling. Om innovationskraften växer i städerna bidrar det också till den nationella tillväxten. Det finns förstås fortfarande effekter av urbaniseringen som påverkar mindre orter negativt, men det är inget enkelt nollsummespel. Om man talar om relationen mellan stad och landsbygd som en konflikt kommer båda att förlora på det. Istället bör vi fråga oss hur man på bästa vis sträcker ut stadens positiva effekter och knyter dem till en växande, sammanhållen region.



I takt med att städerna växer och samlar allt fler människor blir de också allt mer betydelsefulla för den regionala utvecklingen. Att kopplas till eller isoleras från en närliggande stad kan vara skillnaden mellan framgång och undergång för en mindre ort. Det påverkar huruvida företagen på orten kan rekrytera rätt kompetens och innevånare kan hitta jobb inom ett rimligt pendlingsavstånd eller ej. Det handlar framförallt om människors möjlighet att resa och röra sig, eller egentligen om närhet.

³ Local Clusters of Entrepreneurs – neighborhood peer effects in entrepreneurship?, Martin Andersson och Johan P Larsson, CIRCLE Paper 2013/30

⁴ The Long Persistence of Regional Levels of Entrepreneurship: Germany 1925-2005, Michael Fritsch och Michael Wyrwich, Regional Studies 2013, DOI: 10.1080/00343404.2013.816414

⁵ The New Geography of Jobs, Enrico Moretti, Houghton Mifflin Harcourt, Boston New York 2012

⁶ Städer och deras tillväxtförutsättningar, Tillväxtanalys 2011:08, sid 11



Det är till exempel mycket oroande att Smålands, och i synnerhet Kalmar, tillgänglighet till omgivande regioner är bland de sämsta i hela Europa.⁷ Det är ett bekymmer för Kalmar, men det borde också vara oroande för Sverige som riskerar att gå miste om en viktig förbindelse för den växande handeln österut samtidigt som en del av landet isoleras från omvärlden.

Snabba och pålitliga förbindelser ökar närheten till en större omgivning. Forskning på området har påvisat en tydlig närhetseffekt: bättre transportinfrastruktur leder till ökad produktivitet.⁸ En analys och prognos av 21 kommuner längs väg E22 visar att produktivitetseffekten av att bygga ut vägen skulle uppgå till ett nuvärde som ligger mellan två och fyra miljarder kronor. Effekten är som störst i de kommuner där tillgängligheten ökar mest.⁹ Närhetseffekten är omfattande, den gynnar hela den berörda regionen och den är bestående i tiden.

Skåne är ett tydligt exempel på hur tillgänglighet och rörlighet påverkar utvecklingen. Skåne skulle kunna bli en polycentrisk stadsregion som kombinerar idyllisk landsbygd längs Österlen med växande och växelverkande städer som Helsingborg, Lund, Kristianstad och Malmö, men också med Köpenhamn och övriga Öresundsregionen. Det är då möjligt att bo på landet och arbeta i staden eller tvärtom. Men det är ingen självklarhet att det här blir Skånes framtid. Om förbindelserna är för dåliga, restiderna för långa och förseningarna för många blir Skåne istället en fragmenterad region med ett flertal tätorter som i någon mån är isolerade både från varandra och från andra mindre orter. Idag ligger sanningen någonstans däremellan.

I Stockholmsregionen ligger tyngdpunkten på huvudstaden, men det gör inte tillgängligheten mindre komplicerad. När staden växer med motsvarande två SL-bussar nya stockholmare

per dag ökar kraven på förbindelserna mellan innerstad och förorter.¹⁰ Stockholm ser ut att växa mer på tvären än på höjden inom överskådlig framtid, samtidigt som många arbetsplatser, lärosäten och andra resmål fortfarande är koncentrerade i och runt innerstaden. I relationen mellan bostäder och jobb kan Stockholm kanske jämföras med London som 2011 hade som mest 27.100 innevånare per kvadratkilometer i stadskärnan, men 141.600 jobb per kvadratkilometer i samma område.¹¹ Det innebär att belastningen på trafiken in till och ut ur stadskärnan kommer att öka markant. Under 1950-talet byggde man så kallade ABC-områden runt Stockholm inom vilka människor skulle ha nära mellan arbete, bostad och centrum. Idag är det många som bosätter sig i de här områdena och pendlar in till innerstaden. Det är inte trafikförbindelserna dimensionerade för. När nya bostäder dessutom byggs i stadens utkanter ökar belastningen på pendlingen mellan periferi och centrum ytterligare. En av Stockholms största utmaningar består i att hålla samman tillgängligheten och närheten inom staden.

Enligt en undersökning från Tillväxtanalys är både Stockholms och Malmös tätortsområden klassificerade som centrum omgivna av så kallade subcentrum.¹² Det bekräftar båda städernas utmaningar. I Stockholms fall handlar det om att hantera den belastning som följer med att staden växer och fler människor ska kunna förflytta sig mellan stadens centrum och periferi samt den omgivande regionen. I Malmös fall handlar det om att knyta staden till en växande och på sikt polycentrisk, snarare än monocentrisk, region.

Oaktat om det handlar om en polycentrisk stadsregion eller en växande stadskärna spelar platsens tillgänglighet och människors rörlighet en avgörande roll. Däremot är mer geografisk koncentration inte alltid bättre.¹³

⁷ OECD Territorial Reviews: Småland-Blekinge, Sweden 2012, OECD Publishing 2012

⁸ Närhetseffekten - hur bättre infrastruktur leder till högre produktivitet, Martin Andersson och Johan P Larsson, E22 AB och Sydsvenska Industri- och Handelskammaren 2014.

⁹ Ibid sid 6

¹⁰ Se exempelvis (besökt 2014-04-30): <http://www.chamber.se/pressmeddelanden/stockholm-forvantas-vaxa-med-tva-sl.htm>

¹¹ <http://citygeographics.org/2012/12/12/world-city-living-and-working-densities-poles-apart/> (Besökt 2014-04-30)

¹² Städer och deras tillväxtförutsättningar, Tillväxtanalys 2011:08, sid 69

¹³ Urban Legends – why suburbs, not cities are the answer, Joel Kotkin, Foreign Policy September/October 2010, sid 128-131



Förtätning handlar i det här avseendet lika mycket om att öka tillgänglighet och rörlighet som att samla alla människor ännu närmare varandra. Om man skulle ställa de två alternativen mot varandra är det rimligt att tänka sig att det finns en gräns där ytterligare koncentration leder till sämre livskvalitet jämfört med ökad utbredning och tillgänglighet.

Stad, landsbygd och framtid

I takt med att städerna växer och ökar i betydelse är det allt fler som frågar sig vad en bra stad är. Konsultbolaget PwC skapade 2004 ett nätverk av ledare och beslutsfattare i städer och kommuner för att dela erfarenheter och få nya perspektiv på städer och deras utveckling. I en sammanfattande rapport från nätverket identifierades sex olika resurser, eller kapital, som stadsutvecklingen är beroende av och måste förhålla sig till:¹⁴



◆ **Intellektuellt- och socialt kapital**

Omfattar människor. Det handlar inte bara om mängden människor utan om att attrahera och tillvarata kompetens, idéer och drivkrafter.

◆ **Miljökapital**

Handlar om miljön, men beskrivs i första hand utifrån att människor förväntar sig en grön och hälsosam livskvalitet som återspeglar deras värderingar.

◆ **Tekniskt kapital**

Omfattar stadens infrastruktur som blir allt mer komplex samtidigt som den ska tillgodose människors behov av transport och kommunikation.

◆ **Demokratiskt kapital**

Att öka medborgares delaktighet och insyn i stadens förvaltning, både för att ta till vara på deras åsikter och för att stå till svars inför dem.

◆ **Kultur- och fritidskapital**

Att göra det attraktivt för människor att bo och vistas i staden.

◆ **Finansiellt kapital**

Hur stadens beslutsfattare ska kunna tillgodose alla dessa andra behov, men det beror i sin tur inte minst på skatteunderlaget från medborgarna.

Uppdelningen utgår från beslutsfattarnas perspektiv och verktygslåda, men det är tydligt att människorna får en allt mer framträdande roll i framtidens städer.¹⁵ Fem av sex kapital är alltså formulerade utifrån människors behov och förväntningar och det sjätte förutsätter människors skattebetalningar. Man skulle sammantaget kunna säga att det finns en resurs som framgångsrika städer måste förstå och lära sig att ta till vara på för att klara av framtidens utmaningar: människorna.

Det är lätt att få intrycket att stadens utmaningar spretar åt alla håll, men de har en gemensam minsta nämnare. Städer handlar om människor.¹⁶ Staden blir inte bara allt mer global, den blir också allt mer decentraliserad. Det är inte en stadsmur som avgör

¹⁴ Cities of the Future - Global Competition, Local Leadership, PwC 2005

¹⁵ Ibid sid 2

¹⁶ How Public Spaces Make Cities Work, Amanda Burden, TED Talks (besökt 2014-04-30): http://www.ted.com/talks/amanda_burden_how_public_spaces_make_cities_work



var staden börjar och slutar, det är människorna i den som gör det. Det är inte borgmästaren eller ett fåtal beslutsfattare som avgör om en stad är innovativ eller företagsam, det är entreprenörerna och företagen i den som gör det. Det är inte heller trafikoperatörerna eller politikerna som bestämmer om stadens kollektivtrafik är bra eller pålitlig nog, det är resenärerna som gör det.

Allt det som är viktigt för framtidens städer beror allt mer på människorna som bor och verkar där och det ställer delvis nya krav på hur staden förvaltas. Hur en stad avgränsas, fungerar och utvecklas påverkas idag, på andra sätt än tidigare och kanske till och med mer, av människorna som finns och verkar i den. På sätt och vis blir det allt mer relevant att tala om staden som självorganiserande.¹⁷ Om vi vill förstå framtiden kan vi inte prata om smarta städer, nätverkade städer och hållbara städer var för sig. Smarta system, nätverk och hållbarhetsstrategier har alla gemensamt att de är verktyg för att bättre förvalta den mänskliga staden.¹⁸ Den påverkas och formas i växelverkan mellan stadens infrastruktur och de nätverk, rörelser och flöden som människor bygger upp i interaktion sinsemellan i staden och med omvärlden.

Att människorna står i centrum för städernas framtid betyder emellertid inte att all politik och alla policyverktyg måste bytas ut. Det finns gott om exempel på städer, kommuner och regioner som har tagit bland annat forskaren Richard Floridas teorier om *den kreativa klassen* till intäkt för politik och policyförslag som handlar om att attrahera "rätt människor". Florida identifierar den kreativa klassen som den grupp välutbildade, kreativa människor som kommer att vara drivande i framtidens innovationsekonomi. Snarare än att attrahera arbetstillfällen menar han att vi i framtiden måste attrahera människorna i den kreativa klassen.¹⁹

Floridas forskning har mött mycket kritik. Exempelvis har det påpekats att enligt denna modell är Södertälje Sveriges mest kreativa kommun, vilket

inte återspeglar verkligheten särskilt väl.²⁰ Det är inte heller tydligt hur sambandet mellan den kreativa klassen och staden ser ut. Drar städer med ett rikt kulturutbud till sig kreativa talanger som skapar tillväxt? Eller främjar tillväxt och produktivitet ett rikt kulturliv? Oaktat vad man tycker om teorin har den bidragit till att peka ut två saker: (1) regional utveckling blir allt mer människocentrerad och det har lett till att (2) många politiker och beslutsfattare felaktigt har förkastat viktiga frågor och policyverktyg. Florida har själv betonat vikten av grundläggande saker som utbildning och infrastruktur för regional attraktivitet och utveckling, men hans forskning har ofta tagits till intäkt för mer snäva, styrande satsningar på kultur, innovation och entreprenörskap. Oaktat hur bra sådana satsningar är kan de aldrig ersätta grundläggande funktioner som bra skolor, bostadsbyggande och välfungerande kollektivtrafik. Tvärtom har det blivit tydligt att många försök att politiskt styra fram entreprenörskap misslyckas.²¹ Det finns inte minst en tydlig risk att nya projekt stjälar både tid, uppmärksamhet och resurser från andra nödvändiga åtaganden.

Politikens uppgift borde vara att göra det möjligt för människorna att bygga staden. Det kan och ska tillhandahålla grundläggande infrastruktur och institutioner i städerna - bostadsmarknaden, kollektivtrafiken och skolorna är tre tydliga exempel. Det kan ta över tio veckor att få ett bygglov i Malmö.²² Den typen av lokalpolitik spelar en avgörande roll, även om den kanske inte uppfattas som lika innovativ.²³ Det finns gott om utrymme för utveckling och nytänkande inom lokalpolitiken, men det borde handla mer om hur man arbetar än vilka visioner man vill ha för arbetet. Skillnaden är att det nu mer än tidigare ingår i uppgiften att lyssna på människors olika behov för att klara av uppgiften. Det är medborgarna, inte politikerna, som genom att bosätta sig, arbeta och delta i stadslivet avgör vad som fungerar bra och vad som fungerar mindre bra. Det är en direkt input till politiker och beslutsfattare som vill vara med och utveckla bättre städer och kommuner.

¹⁷ The New Science of Cities, Michael Batty, MIT Press 2013

¹⁸ New Cities Foundation Summit 2013 – The Human City (besökt 2014-04-30): <http://www.newcitiesummit2013.org/>

¹⁹ The Rise of the Creative Class, Richard Florida, Basic Books 2002

²⁰ Krympande eller växande städer?, Nima Sanandaji, Reforminstitutet och Sanadaji AB 2013, sid 72

²¹ Boulevard of Broken Dreams, Josh Lerner, Princeton University Press 2009

²² Krympande eller växande städer?, Nima Sanandaji, Reforminstitutet och Sanadaji AB 2013, sid 92

²³ Ibid, sid 82



Rörlighet och trängsel

Tillgänglighet och rörlighet är nödvändiga byggstenar i en framgångsrik stad. De binder samman människor med varandra. De möjliggör pendlingen till och från jobbet och avgör hur lätt det är att ta del av stadens möjligheter. Hur staden ser ut ifrån innevånarnas perspektiv beror till stor del på hur tillgänglig den är och hur rörliga de är. Därför är trängsel också en av de största framtidsutmaningarna i städer världen över.

Ericsson Consumerlab har genomfört en internationell undersökning av stadslivet i 13 storstäder, bland annat Stockholm. Resultatet visade bland annat att pendling och trafik är en av de största källorna till stress och frustration i vardagen.²⁴ I takt med att städerna växer ökar också belastningen på transportinfrastruktur och kollektivtrafik. Runt om i världen förlitar sig fortfarande över hälften av alla arbetspendlare på privata fordon.²⁵ En amerikansk studie gör däremot gällande att nästa generations pendlare inte kommer att vara lika benägna att alltid resa med egen bil.²⁶ Sannolikt är det en utveckling vi också kommer att se i Sverige. Om Stockholm växer med två SL-bussar per dag och mer än hälften av stadens nya innevånare och arbetspendlare väljer att resa med en egen bil, skulle tillgängligheten och rörligheten snabbt försämrans i takt med att trängseln når kritiska nivåer. En sådan utveckling slår inte minst tillbaka på stadens attraktivitet - vem vill bostätta sig i en stad som har nått sin mobilitetsgräns?²⁷ I USA drabbas varje pendlare av uppskattningsvis totalt 34 timmars försening per år.²⁸ I Sverige uppskattar Trafikverket att störningar i järnvägstrafiken orsakar 13 miljoner förseningsminuter per år.²⁹ I en särskild undersökning sammanställde Handelskammaren förseningarna för en arbetspendlare mellan Ystad

och Malmö under en månad.³⁰ Resultatet uppgick i sju timmars förseningar i tågtrafiken på väg till och från jobbet.

Det finns flera sätt att bemöta rörlighetens utmaningar. I Hamburg har stadens politiker föresatt sig att göra staden bilfri innan år 2034.³¹ Liknande tankegångar har framförts med motiveringen att öka framkomligheten i Stockholm.³² Det kan låta enkelt, men att ta bort eller minska privatbilismen i städer kräver tydliga och attraktiva komplement som bibehåller stadens tillgänglighet och människornas rörlighet. Låt oss göra ett tankeexperiment. Ett konsultbolag har sitt kontor i centrala Malmö och därifrån reser konsulter till kunder både inom och utanför staden. Om bilismen i staden ökar för mycket kommer trängseln innebära att företagets och konsulternas rörlighet minskar, men detsamma gäller om de inte kan ta bilen för att besöka en kund som har en fabrik på landsbygden. En bilfri innerstad förutsätter alltså väl fungerande förbindelser inom staden som sömlöst kan övergå i biltrafik utanför staden.

I Stockholm har man tagit fram en särskild framkomlighetsstrategi som bland annat omfattar reserverade körfält för bussar och cyklar.³³ I Skåne genomfördes ett pilotprojekt i vilket ca 30000 personer erbjöds att resa gratis med kollektivtrafiken i två veckor. Ungefär en tredjedel av deltagarna uppgav efter försöket att de övergått till att resa med kollektivtrafik, vilket motsvarar över 9000 nya resenärer.³⁴ I Malmö planerar man även att införa så kallade superbussar som i någon mån kan komma att fylla samma funktion som tunnelbanan gör i delar av Stockholm.³⁵ Bilpooler och låncyklar är två tydliga exempel på hur resursdelning blir allt vanligare.

²⁴ City Life, Ericsson Consumerlab 2012, sid 3

²⁵ Connected Commuting: Research and Analysis on the New Cities Foundation Task Force in San Jose, New Cities Foundation och Ericsson 2012

²⁶ Is the Future of Urban Mobility Multi-Modal?, Susan A. Shaheen och Matthew Christensen, New Cities Foundation 2014

²⁷ Beyond Flying Cars, Drones and Congestion, Bruno Marzloff, New Cities Foundation 2014

²⁸ Connected Commuting: Research and Analysis on the New Cities Foundation Task Force in San Jose, New Cities Foundation och Ericsson 2012, sid 10

²⁹ Järnvägens behov av ökad kapacitet - förslag på lösningar för åren 2012-2021, Trafikverket 2011 (remissversion), sid 5.

³⁰ I tid och otid - hur sju timmar försvann någonstans mellan Malmö och Ystad, Joakim Lundblad, Sydsvenska Industri- och Handelskammaren 2011

³¹ Se exempelvis (besökt 2014-04-30): <http://www.bbc.com/future/story/20140204-can-a-city-really-go-car-free>

³² Se exempelvis (besökt 2014-04-30): <http://www.direktpress.se/sodermalmsnytt/Arkiv/Artiklar/2014/03/Experimentera-mer-for-att-fa-bort-bilarna/>

³³ En strategisk inriktning för storstadsgator i världsklass - Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030, Stockholms stad 2012

³⁴ Se exempelvis (besökt 2014-04-30): <http://www.bussmagasinet.se/2013/03/skanskt-experiment-fick-bilister-att-aka-buss-och-tag/>

³⁵ Besökt 2014-04-30: <http://www.malmo.se/Medborgare/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Framtidens-kollektivtrafik/MalmoExpressen.html>



Det har talats om att vi närmar oss någon form av brytpunkt, peak car, peak drive eller peak road, för hur många som äger bilar, hur ofta människor kör och hur mycket vägar som byggs.³⁶ Det betyder inte att bilen har förlorat sin betydelse, men att den har förändrats och i vissa fall blivit ännu viktigare. Det är fortfarande till stor del bilar och vägnät som knyter samman regioner bortom kollektivtrafiknätet. För glesbefolkade områden är bilen central för att utvidga de lokala arbetsmarknadsregionerna. Snarare än att förkasta bilismen handlar det om att den har blivit mindre viktig i städerna och ännu viktigare för att förbinda städer och regioner med varandra.

Omvärldstrender som globalisering, digitalisering och individualisering kan bidra ytterligare till att vi förändrar hur och när vi utnyttjar vår mobilitet. Om inte alla reser till samma arbetsplatser vid samma tid på morgonen minskar den maximala belastningen på trafiken i rusningstid och därmed också trängseln. Man kan tala om ökad mobilitet som en effekt av att människor förändrar sina rörelsemönster, exempelvis genom virtuell mobilitet.³⁷ Allt fler människor tycks leva och verka parallellt i två världar, den fysiska och den virtuella.³⁸ De använder internet i kombination med geografisk närhet och personliga möten för att skapa och upprätthålla kontakter, samlas och umgås eller interagera med staden på olika vis. Forskning på området visar tydligt att fysiska möten fortfarande är viktiga, inte minst för att etablera nya kontakter.³⁹ Samtidigt bidrar större städer till mer interaktion. Ericssons undersökning visar att stadsbor ägnar mer tid än andra åt att socialisera med andra och har fler vänner inom sociala nätverksplattformar.⁴⁰ Det finns exempelvis särskilda Facebookgrupper i Stockholm och Malmö för start-up-företag som inte känner varandra på förhand men som kan träffas, knyta kontakt och bidra till varandras utveckling eller starta nya projekt ihop. Kombinationen av uppkoppling och närhet skapar helt nya möjligheter. Detta talar för att växande städer även skapar nya mobilitetsbehov och rörelsemönster som måste tillgodoses.

Det räcker inte heller att förstå och optimera mobiliteten inom städerna. Den riktigt stora utmaningen består i att knyta städerna till växande regioner med sömlösa förbindelser utan att det uppstår flaskhalsar för människor eller varor vare sig inom eller runt stadskärnan. Det är också en förutsättning för att staden ska kunna växa i kanterna. Ett sätt att hantera en växande stadsregion är att införa trängselavgifter och återinvestera avkastningen i att bygga ut infrastrukturen, vilket idag görs i Stockholm och Göteborg. Skåne är en växande transitregion för gods- och persontrafik som står inför just de här problemen. Genom att införa trängselavgifter skulle man kunna balansera trafikflödet något och samtidigt få ytterligare medel för att på längre sikt minska belastningen över Öresundsbron med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör samt en utbyggnad av Köpenhamns metro till Malmö.⁴¹



³⁶ Beyond Flying Cars, Drones and Congestion, Bruno Marzloff, New Cities Foundation 2014, sid 2

³⁷ Städer och deras tillväxtförutsättningar, Tillväxtanalys 2011:08, sid 74

³⁸ The New Digital Age: Reshaping the Future of People, Nations and Business, Eric Schmidt och Jared Cohen, John Murray Publishers 2013

³⁹ Städer och deras tillväxtförutsättningar, Tillväxtanalys 2011:08, sid 62

⁴⁰ City Life, Ericsson Consumerlab 2012, sid 3

⁴¹ New York, New York är melodin för Öresund, Sydsvenska Industri- och Handelskammaren 2014.



Kapitel 2

Var är staden?

Stadens början och slut

Var börjar och slutar staden? I Sverige finns det ingen formell definition av vad en stad är. Istället används begreppet tätort. En tätort är enligt SCB en sammanhängande bebyggelse med minst 200 invånare.⁴² Före detta Glesbygdsverket definierade en tätort som en ort bestående av minst 3.000 invånare med ett pendlingsomland på fem minuters bilväg från centrum.⁴³ Skillnaderna mellan SCB:s och Glesbygdsverkets definitioner belyser hur olika en stad kan beskrivas. Genom att inkludera pendling runt orten blir det exempelvis möjligt att sammanföra flera tätorter till ett tätortsområde och därmed också beskriva hur närliggande tätorter växer ihop över tid. Det här spelar en viktig roll när man ska fråga sig hur man bäst förvaltar och främjar en framgångsrik stad, vare sig det är Helsingborg i Sverige eller Austin i USA.

Enligt en undersökning från Tillväxtanalys, genomförd 2011, består Stockholms tätortsområde av 24 olika tätorter medan Malmös består av 19.⁴⁴ Stockholm är den tätort med högst befolkningstäthet (2.444 personer/km²), som sedan följs av Uppsala (2.208 personer/km²) och på tredje plats Malmö (2.207 personer km²).⁴⁵ Stockholm och Malmö är dessutom de två arbetsmarknadsregioner (så kallade FA-regioner) i Sverige med högst andel boende i tätorter, 92 procent i Stockholm respektive 91 procent i Malmö.⁴⁶

Tolkningarna av stadsbegreppet skiljer sig också åt i olika delar av världen. OECD har sammanställt en förteckning av tre olika huvudsakliga sätt att använda stadsbegreppet:⁴⁷

◆ Administrativ avgränsning

Den administrativa indelningen utgår från existerande administrativa gränser, exempelvis kommungränser för att avgränsa staden.

◆ Fysisk avgränsning

Fysisk indelning bygger på den enskilda stadens beskaffenhet, exempelvis bebyggelse- och befolkningstäthet.

◆ Funktionell avgränsning

En funktionell indelning utgår från människors beteende - exempelvis pendling - för att avgränsa staden.

Den administrativa avgränsningen av staden utgår från det ramverk som redan finns för politisk styrning, men det återspeglar inte nödvändigtvis verkligheten. Kommungränserna i Sverige anpassas till exempel inte utifrån hur städer och tätorter växer och utvecklas. Därför riskerar förvaltningen av staden att inte till fullo ta till vara på dess potential, eller i värsta fall till och med motverka den. Ett exempel på hur det administrativa perspektivet begränsar analysen av en stad eller region är den svensk-danska landsgränsen mellan Malmö och Köpenhamn. Ur ett svenskt administrativt

⁴² Städer och deras tillväxtförutsättningar, Tillväxtanalys 2011:08, sid 22

⁴³ Ibid

⁴⁴ Städer och deras tillväxtförutsättningar, Tillväxtanalys rapport 2011:08, sid 33

⁴⁵ Ibid, sid 42

⁴⁶ Ibid, sid 34

⁴⁷ Ibid, sid 20



perspektiv innebär landsgränsen att Malmö slutar vid Öresundsbronns svenska brofäste och inte tar hänsyn till växelverkan med den danska sidan. På den svenska sidan av Öresundsregionen finns dessutom en möjlig polycentrisk region som inkluderar Helsingborg, Hässleholm, Kristianstad, Lund och Malmö. Om varje kommun enbart betraktas för sig själv är det inte självklart att nyttan i växelverkan mellan dem kan förverkligas.

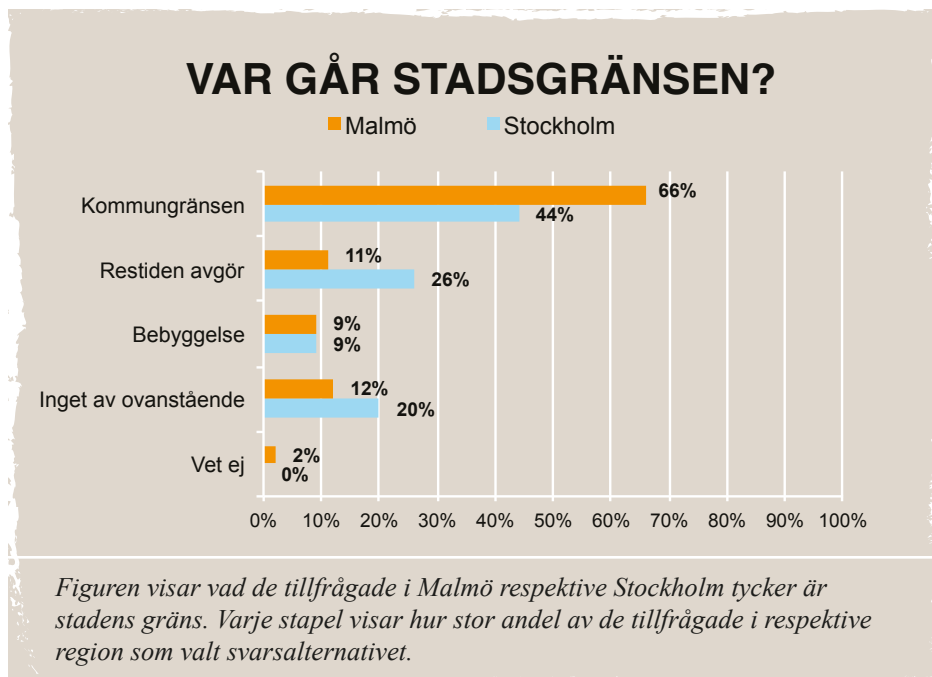
Den fysiska avgränsningen grundar sig i hur en ort faktiskt ser ut, vilket också innebär att den förmår att utvecklas i takt med att orten växer eller krymper. SCB:s definition av tätorter som en sammanhängande bebyggelse med minst 200 invånare är ett exempel på en fysisk indelning.

Den funktionella avgränsningen tar inte hänsyn till hur en ort ser ut utan hur människorna beter sig, vilket ger en annan bild av staden. Att Glesbygdsverket inkluderar ett pendlingsomland i indelningen av tätorter är ett exempel på en funktionell indelning.

Ur ett historiskt perspektiv har den administrativa avgränsningen varit tillräcklig för att beskriva hur en stad faktiskt ser ut. Under medeltiden avgränsades staden eller stadskärnan ofta av en stadsmur och särskilda stadsprivilegier delades ut till de orter som fick lov att kalla sig stad och därmed fick ägna sig åt vissa typer av näringar och handel. På sätt och vis kan den ökade uppmärksamhet som riktas mot städerna beskrivas som en återgång till medeltidens stadsstater, men en viktig skillnad är den decentralisering som teknikutvecklingen och globaliseringen har medfört. Från att vara en toppstyrd institution som avgränsas av murar och tilldelade stadsprivilegier genomgår dagens städer en ökad decentralisering. Det är inte längre enbart en stads förvaltare utan även dess innevånare som avgör hur framgångsrik och attraktiv den är. Och det är de som i allt större utsträckning avgör var den börjar och slutar.

Var går gränsen?

Det är lätt att ta för givet att det finns en tydlig och vedertagen bild om var staden börjar och slutar, men som vi såg i föregående avsnitt är det inte alltid så enkelt. När människor själva får svara på var stadens gräns går skiljer sig svaren betydligt åt.



Mindre än hälften (44 procent) av de tillfrågade i Stockholmsregionen tycker att kommungränsen är avgörande för stadens avgränsning. En fjärdedel av stockholmarna tycker att restiden från centrum är en avgörande faktor, medan knappt tio procent tycker att övergången från hög bebyggelse till villor markerar stadsgränsen väl. I Malmö ser svaren lite annorlunda ut. Mer än sex av tio respondenter (66 procent) svarar att kommungränsen markerar stadens gräns. Drygt var tionde svarar att restiden påverkar stadens gräns och knappt var tionde svarar att bebyggelsen är avgörande. En jämförelse mellan städerna visar att det finns en tydligare gräns mellan Malmö och dess grannkommuner än vad det gör i Stockholms fall.

I takt med urbanisering och att människors rörlighet har ökat har kommunerna blivit allt mindre i förhållande till människors vardag. Det är exempelvis inte ovanligt att människor bor och arbetar i olika kommuner. Detta har historiskt



föranlett kommunreformer som inneburit att Sverige har gått från att ha 2.500 primärkommuner under 1800-talet till dagens 290 kommuner. Om kommunerna, demokratiskt eller funktionellt, ska återspegla utvecklingen finns det anledning att fråga sig om inte Sverige behöver färre och större kommuner i framtiden, särskilt i storstadsregionerna.

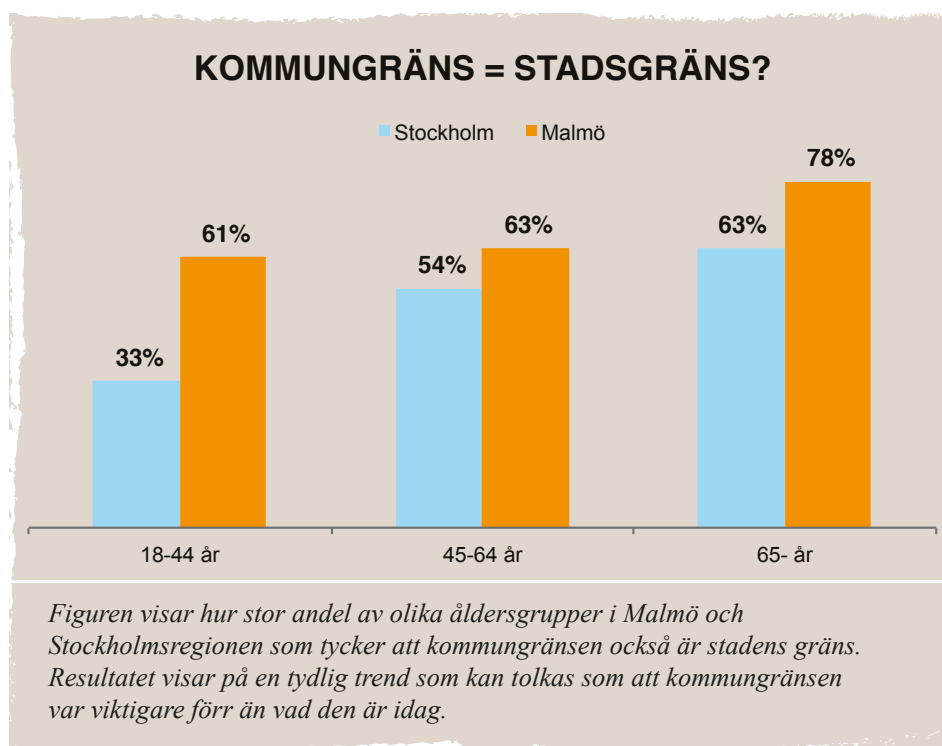
En uppdelning av svaren utifrån respondenternas ålder visar någonting intressant. Äldre människor tycker i större utsträckning än yngre att kommungränsen utgör en stadsgräns både i Malmö och i Stockholm. En tredjedel av stockholmarna i åldrarna 18-44 år, strax över hälften av dem i åldrarna 45-64 år och 63 procent av de som är ännu äldre tycker att kommungränsen är en stadsgräns. I Malmö är det 61 procent i åldergruppen 18-44 år, 63 procent i åldersgruppen 45-64 år och 78 procent, nästan åtta av tio, av de som är äldre än så som tycker att kommunen avgränsar staden.

av att Malmö i större utsträckning begränsas av kommungränsen än vad Stockholm gör, men även att Malmös tillgänglighet och utbredning har utvecklats sämre än Stockholms. Resultatet skulle också kunna tolkas som ett uttryck för att äldre förflyttar sig mindre i och runt staden än vad unga gör. I vilket fall framgår det tydligt att kommungränsen inte längre är någon självklar gräns för staden, särskilt inte bland yngre och medelålders människor. Det betyder i sin tur att både Stockholms och Malmös förvaltning och framtid är någonting som inte bara rör två kommuner utan snarare två regioner.

Personer som bor utanför stadskommunerna upplever i större utsträckning än de som bor i stadskommunerna att kommungränsen är en stadsgräns. Det antyder att de i någon mån upplever stadskärnan som avlägsen eller svårtillgänglig för dem, men även att de ser sig själva som boende utanför staden. Det är också värt att notera att låginkomsttagare och lågutbildade i

större utsträckning än andra upplever att kommungränsen är en stadsgräns. Det skulle delvis kunna förklaras av att kostnaden för månadskort eller bil är förhållandevis större för någon som har lägre inkomst och därmed blir rörlighet dyrare för dem, vare sig de bor i eller utanför staden.

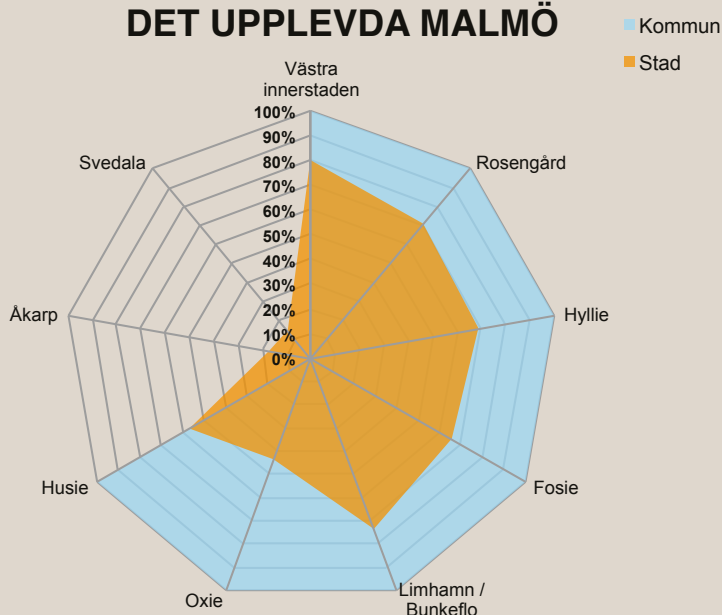
Om man istället frågar respondenterna vilka områden som tillhör Stockholm respektive Malmö blir det ännu tydligare att kommungränsen inte duger för att beskriva var staden börjar och slutar.



Det här resultatet skulle kunna tolkas som en indikation på att kommungränserna var viktigare förr men att det har förlorat en del av sin betydelse, kanske på grund av att städerna har vuxit och blivit mer tillgängliga. Det skulle i så fall förstärka bilden



DET UPPLEVDA MALMÖ

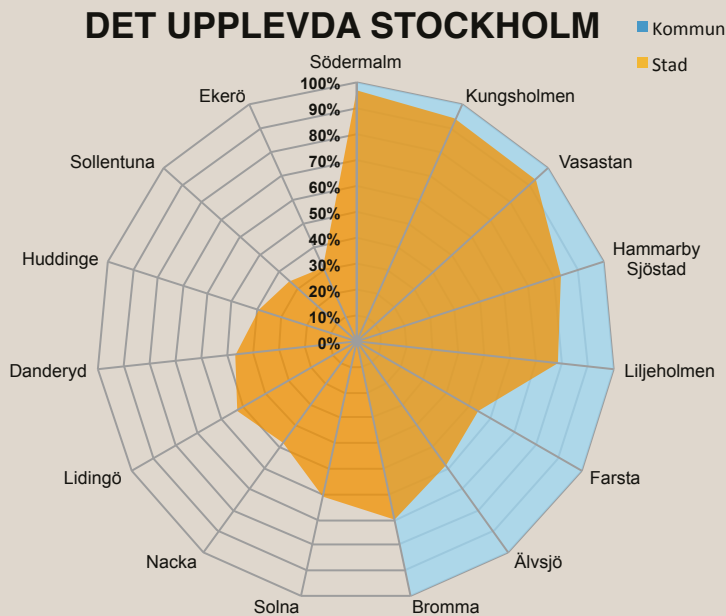


Figuren visar hur stor andel av de tillfrågade i Malmöregionen som i ganska eller mycket stor utsträckning tycker att de olika områdena tillhör staden Malmö. Det blå fältet visar vilka områden som ingår i Malmö kommun.

Figurerna visar hur stor andel av de tillfrågade i respektive stad som anser att de olika områdena tillhör staden. Resultatet kan läsas som en indikation på hur staden hänger ihop och breder ut sig. Det är också ett sätt att utmana idén om att kommungränserna avgör vad som är och inte är en del av staden, vilket människorna i städerna bevisligen inte tycker stämmer. Detta ger istället en bottom-up-bild av den upplevda staden. Delar som de flesta anser tillhör staden har fler människor sannolikt en relation till. De områden som få människor anser tillhör staden kan rimligtvis sägas vara mindre väl sammankopplade och tillgängliga.

I Malmö tycks det finnas bred konsensus om att staden inte sträcker sig utanför kommungränsen. De tillfrågade fick ta ställning till om Svedala och Åkarp är en del av Malmö och då var det endast 15 respektive 17 procent som svarade att dessa orter i ganska eller mycket stor utsträckning tillhör staden. Däremot är det anmärkningsvärt att resultatet antyder att flera delar av Malmö kommun i väldigt liten utsträckning är en del av staden Malmö. Det är färre än hälften, 44 procent, av de tillfrågade som tycker att Oxie är en del av Malmö. Motsvarande siffra för Husie är 57 procent. Ungefär en femtedel tycker inte att Limhamn/Bunkeflo är en del av staden Malmö.

DET UPPLEVDA STOCKHOLM



Figuren visar hur stor andel av de tillfrågade i Stockholmsregionen som i ganska eller mycket stor utsträckning tycker att de olika områdena tillhör staden Stockholm. Det blå fältet visar vilka områden som ingår i Stockholms kommun.

Även om man delar upp resultatet och tittar specifikt på människor som bor i Malmö kommun förändras inte svaren anmärkningsvärt, det är till och med något färre av dem som anser att Oxie är en del av staden. Resultatet indikerar att det saknas en samlad, sammanhängande bild av stadens utbredning.

Detta ger en bild av att staden Malmö inte förmår att leva upp till sin egen potential utan istället fragmenteras i olika områden. Malmö krymper innanför sin kommungräns.



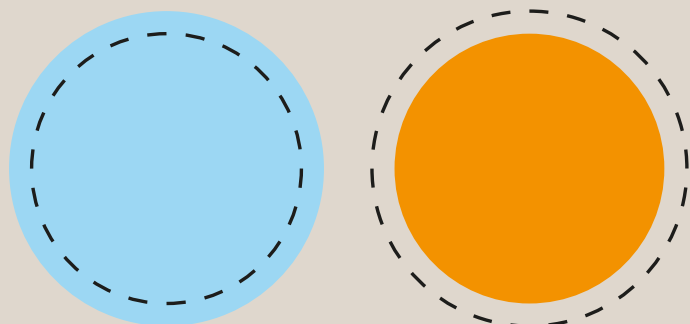
Det bådar inte heller gott för ambitionen att knyta Malmö till en större, sammanhängande polycentrisk Öresundsregion. Malmöbor som regelbundet reser utanför staden svarar i något större utsträckning att hela Malmö kommun tillhör Malmö stad.

tillfrågade i Malmöregionen som inte tycker att Limhamn och Bunkeflo tillhör staden är ungefär lika stor som andelen tillfrågade i Stockholmsregionen som tycker att Ekerö tillhör staden. Om Malmö och Stockholm avgränsades utifrån hur människor upplever städerna skulle Stockholm växa, medan Malmö skulle krympa.

DEN UPPLEVDA STADEN

STOCKHOLM

MALMÖ



Figuren illustrerar hur Stockholm och Malmö uppfattas relativt sina kommungränser (de streckade svarta linjerna). Om städerna skulle avgränsas utifrån hur människor upplever dem skulle Stockholm växa utanför sin kommungräns medan Malmö skulle krympa innanför sin.

Hur människor svarar på sådana här frågor har förstås att göra med var de bor och hur de rör sig i staden, men det är också det som är poängen med en sådan här undersökning. Det är de här människornas uppfattningar och beteenden som avgör hur stadens tillgänglighet och individernas rörlighet ser ut och utnyttjas idag och i framtiden. Sammantaget tycks uppfattningen om Malmö vara att staden är mindre än kommunen medan det motsatta verkar gälla för Stockholm.

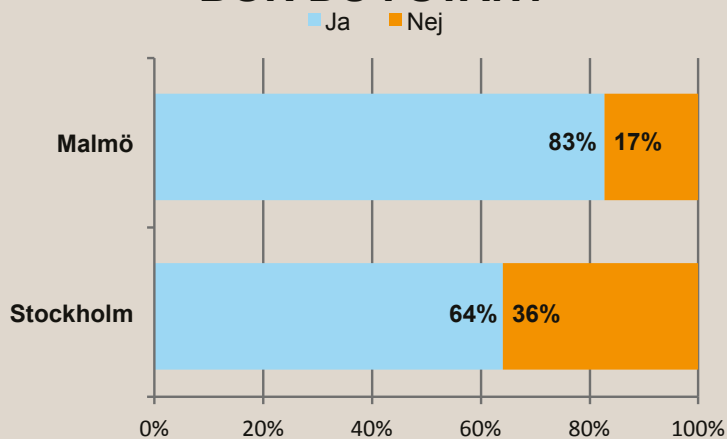
Bo i stan?

Givet att staden inte tycks ha någon självklar avgränsning blir det intressant att fråga sig vem som bor i staden. Svaren visar att Stockholm sträcker sig utanför sin kommungräns, medan Malmö inte fyller ut sin kommun.

Bilden av Stockholm är istället att staden sträcker sig över kommungränserna. Delar av kommunen, exempelvis förorterna Farsta, Bromma och Älvsjö, har en något lägre tillhörighet i det upplevda Stockholm än vad exempelvis Liljeholmen eller Hammarby Sjöstad har. Samtidigt svarar ungefär hälften av de tillfrågade att Danderyd, Lidingö och Nacka – som ligger utanför kommungränsen – tillhör staden. Sex av tio, 61 procent, svarar att Solna är en del av Stockholm.

En jämförelse mellan Stockholm och Malmö visar att det är fler människor i Stockholmsregionen som tycker att Solna tillhör Stockholm än vad det är i Malmöregionen som tycker att Husie och Oxie tillhör Malmö. Bara något fler tycker att Fosie och Hyllie tillhör Malmö. Andelen

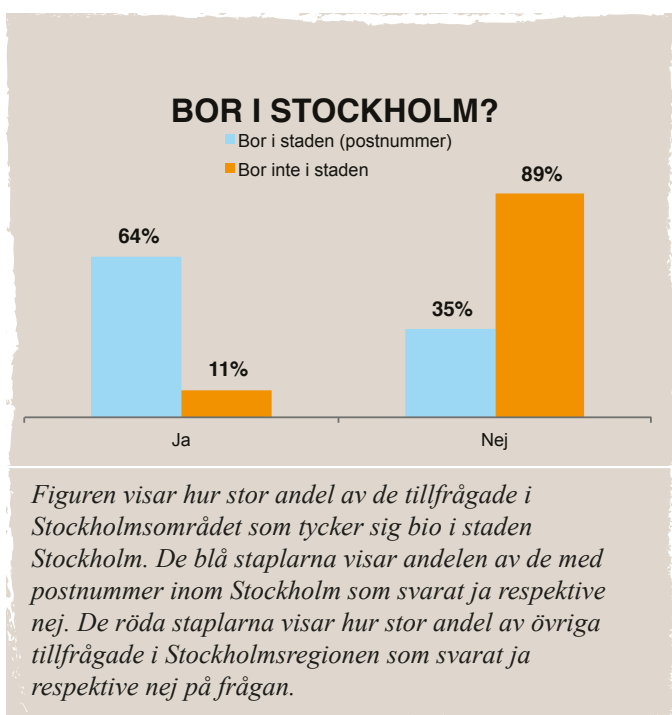
BOR DU I STAN?



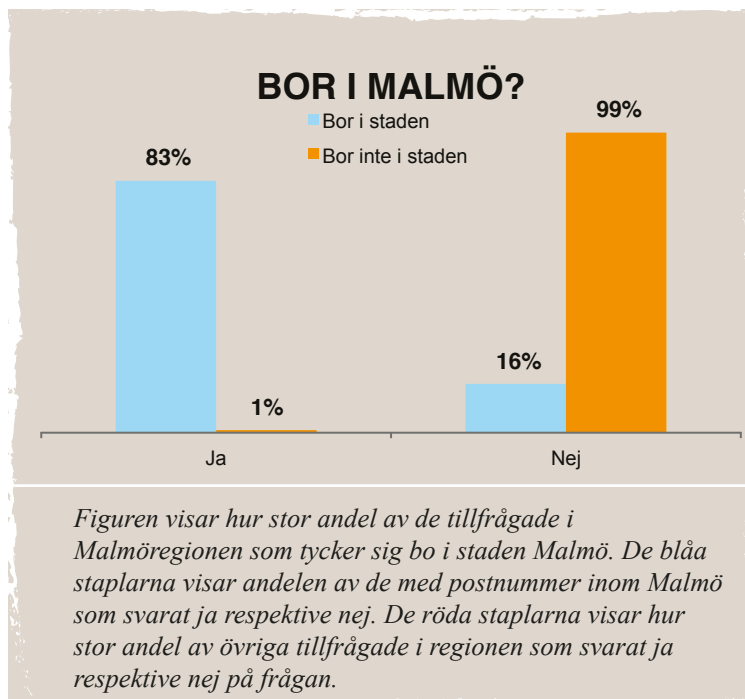
Figuren visar hur stor andel av kommuninnevävarna i Stockholm respektive Malmö som tycker sig bo i staden.



Bara drygt sex av tio stockholmare, 64 procent, svarar att de bor i Stockholm. Mer än en tredjedel, 35 procent, av stadsborna svarar att de inte bor i staden. Det antyder att det finns flera delar av kommunen som inte upplevs tillhöra staden. Dessutom svarar drygt var tionde av de som bor i grannkommunerna att de bor i staden Stockholm. Det indikerar istället att det finns områden utanför Stockholms kommun som människor upplever tillhör staden.



I Malmö är gränsdragningen tydligare mellan Malmö och den omgivande regionen. Åtta av tio malmöbor, 83 procent, svarar att de bor i Malmö, medan 16 procent svarar att de inte gör det. Däremot är det försvinnande få i grannkommunerna som upplever att de bor i staden Malmö. Det kan förstås ha att göra med att Malmö befinner sig i en region med flera stora tätorter och stadscentra, men icke desto mindre är det en tydlig indikation på att Malmö inte förmår att sträcka sig över sina kommungränser än.



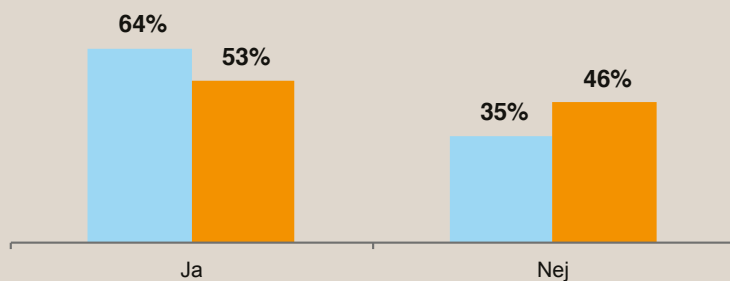
Resultatet antyder att kommungränserna har suddats ut betydligt mer i Stockholm än i Malmö. Det finns uppenbarligen områden i Stockholms kommun som människor inte tycker tillhör staden, men samtidigt finns det också platser utanför kommunen som människor anser tillhör staden. Det är så gott som ingen utanför Malmö som anser sig bo i staden, däremot finns det malmöbor som inte tycker sig vara det. Det finns sannolikt en koppling mellan stadens upplevda utbredning och kollektivtrafikens tåg- och tunnelbanelinjer som bidrar till intrycket av ett sammanhållet urbant område. Det hela kan med fördel illustreras med ett lite mer konkret exempel. Enligt resultatet är det ungefär lika troligt att träffa någon som bor utanför Stockholms kommun, exempelvis i Solna, som tycker sig bo i staden Stockholm, som att träffa en malmöbo, kanske från Limhamn, som inte anser sig bo i staden Malmö. Det säger någonting om städernas respektive tillstånd och utmaningar.

De som upplever att de bor i staden fick frågan om de skulle kunna tänka sig att bo eller arbeta utanför staden. Resultatet visar att stockholmarna i större utsträckning är beredda att både bosätta sig och arbeta utanför staden. Viljan att arbeta utanför staden är större än viljan att bosätta sig utanför staden bland människor i både Stockholm och Malmö.



BO UTANFÖR STADEN?

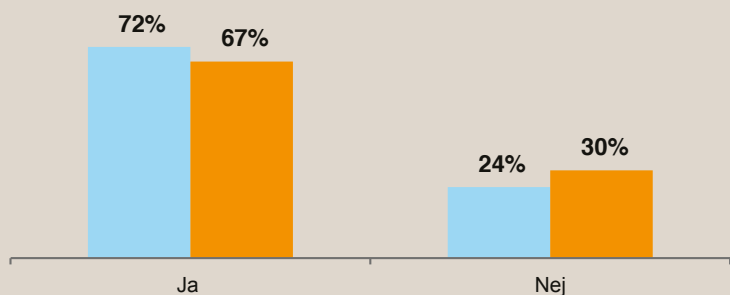
Stockholm Malmö



Figuren visar hur stor andel av de som upplever sig bo i staden som skulle kunna tänka sig att flytta och bo utanför staden.

ARBETA UTANFÖR STADEN?

Stockholm Malmö



Figuren visar hur stor andel av de som upplever sig bo i staden som kan tänka sig att ha sin arbetsplats utanför staden.

Det är en större andel av stockholmarna som svarar ja på de två frågorna, men det är också en mindre andel av dem som svarar nej och därmed tydligt markerar sin ovilja att bosätta sig eller arbeta utanför staden. Det hade varit intuitivt lockande att anta att det skulle vara tvärtom, att stockholmarna skulle vara mer måna om att bo och arbeta i innerstaden, men så ser det alltså inte ut. Delvis skulle resultatet kunna kopplas till att det finns en större andel högutbildade i Stockholm än i Malmö och de är generellt mer benägna att ta

jobb som innebär arbetspendling eftersom de söker specialiserade tjänster. Samtidigt är antalet huvudkontor och specialiserade arbetstillfällen större i Stockholm än i Malmö. Resultatet motbevisar i vilket fall antagandet att Stockholms attraktivitet bara skulle ha att göra med innerstaden.

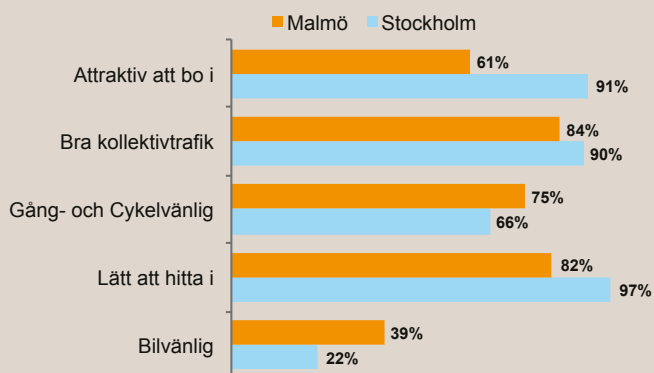
De som uppger att de bor i staden men reser utanför den åtminstone en gång i veckan är mer benägna att bo och arbeta utanför staden i framtiden. Eftersom de redan gör mer eller mindre regelbundna resor kan de sägas ha en bättre uppfattning om förbindelserna mellan staden och den omgivande regionen. De som reser utanför staden mer sällan visar på motsvarande vis mindre benägenhet att bo eller arbeta utanför stadskärnan, vilket i sin tur antyder att de i större utsträckning underskattar mobiliteten i regionen. Sammantaget visar det vikten av att förstå hur människor upplever sin egen mobilitet och stadens tillgänglighet för att förbättra båda två i framtiden.



♥ din stad

Är Stockholm och Malmö attraktiva städer? 91 procent av de tillfrågade i Stockholmsregionen tycker att Stockholm är en attraktiv stad att bo i medan bara 61 procent av de tillfrågade i Malmöregionen tycker att Malmö är attraktivt. Det är alltså ett stort glapp mellan städerna.

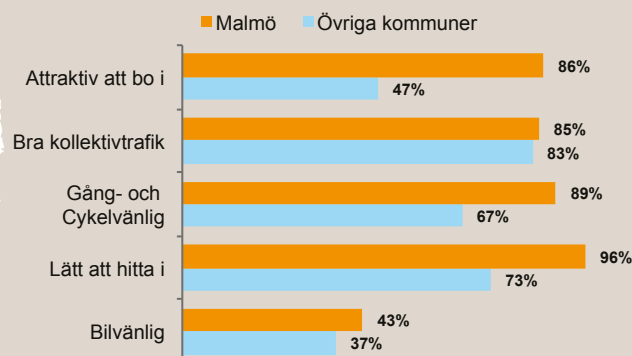
DU ♥ STADEN?



Figuren visar hur stor andel av de tillfrågade som i ganska eller mycket stor utsträckning instämmer i påståendena om Stockholm respektive Malmö.

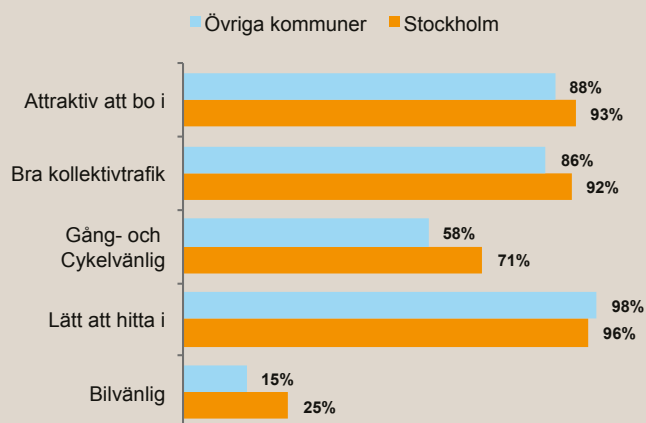
Skillnaden kan delvis förklaras om man delar upp resultatet och tittar på vad de som bor i respektive runt de två städerna svarar. Det är en något större andel av stockholmarna, 93 procent, än i regionen i genomsnitt som tycker att Stockholm är en attraktiv bostadsort. 86 procent av malmöborna tycker att Malmö är en attraktiv stad att bo i. Det är en väsentligt högre andel än i regionen i genomsnitt. Det förklaras delvis av att 47 procent av de tillfrågade i övriga kommuner i regionen svarar att Malmö inte alls är en attraktiv bostadsort. Det finns en skarp skiljelinje mellan Malmö och den omgivande regionen som saknar motsvarighet i Stockholmsregionen. Det innebär i någon mån att Malmö är isolerat medan Stockholm är integrerat i sina respektive regioner. Det bådär inte gott för Skånes vision om en polycentrisk cityregion.

♥ MALMÖ?



Figuren visar hur de tillfrågade i Malmö respektive övriga kommuner i regionen ställer sig till staden Malmö.

♥ STOCKHOLM?



Figuren visar hur de tillfrågade i Stockholm respektive övriga kommuner i regionen ställer sig till staden Stockholm.

En stor andel av de tillfrågade i Stockholmsregionen tycker att det är lätt att hitta i Stockholm. I Malmöregionen finns det återigen ett tydligt glapp mellan malmöborna och tillfrågade i övriga regionen. 96 procent av malmöborna tycker att det är lätt att hitta i staden, medan 73 procent av innevånarna från övriga regionen instämmer. Var och en av de här faktorerna kan förklaras på olika sätt, men tillsammans ger den bilden av att avståndet mellan Malmö och övriga Skåne är större än vad kartan antyder.



När det gäller gång- och cykelvänligheten, kollektivtrafiken och bilvänligheten finns det en tydlig skillnad mellan stockholmarna och de som bor runt staden. 71 procent av stockholmarna anser att Stockholm är gång- och cykelvänlig, jämfört med 58 procent i övriga regionen. 92 procent av stockholmarna tycker att kollektivtrafiken är bra, jämfört med 86 procent av de tillfrågade i övriga kommuner. En förklaring till detta är att Stockholms trängselproblem blir som tydligast för de som reser från andra kommuner in till Stockholm, allra helst i rusningstid. Motsvarande glapp finns i Malmö när det gäller gång- och cykelvänligheten (se ovan) och bilvänligheten, men inte när det gäller kollektivtrafiken.

Att åsikterna går isär mellan de som bor i staden och de som bor runt den kan till exempel förklaras av att det är lättare för invånarna i stadskärnan att använda olika transportmedel för olika typer av ärenden, medan de som först måste ta sig in till staden ställs inför andra förutsättningar. Dessutom utför stadsborna en rad ärenden i staden som andra kanske utför närmare sin bostadsort, som att handla livsmedel.

Sammantaget visar resultatet att det finns en tydlig skillnad i hur människor uppfattar stadens tillgänglighet och sin egen rörlighet. Det finns också en tydlig skillnad mellan Malmö och Stockholm i hur människor i dess omgivning uppfattar staden. För att en stad ska kunna växa och knytas till en växande stadsregion behövs det en tydligare sammanhållning som sträcker sig över kommungränserna. I Malmö kan det vara skillnaden mellan att vara en del av en polycentrisk eller fragmenterad region.



⁴⁸ City Life, Ericsson Consumerlab 2012, sid 3

Varför är Malmö så litet?

I undersökningsresultatet framkommer det tydligt att det finns ett glapp mellan Malmö och den omgivande regionen. Det är ett stort problem.

Den upplevda staden Malmö krymper in innanför kommungränsen och undersökningsresultatet tyder på att människor upplever staden som fragmenterad. Områden som Husie och Oxie, men även Hyllie och Limhamn, hänger inte riktigt ihop med resten av staden. Samtidigt finns det en skarp skiljelinje mellan Malmö och omgivande kommuner. I Stockholm finns det områden utanför stadskommunen som anses tillhöra staden och det finns de som anser sig bo i staden trots att de bor i grannkommunerna. I Skåne finns det en tydlig uppfattning om att Malmö sträcker sig som mest till kommungränsen, om ens det. Malmöborna tycker att Malmö är en attraktiv och tillgänglig stad att bo i, men det gör inte befolkningen utanför staden. Den här typen av gränsdragning finns inte i Stockholm.

En fysisk kontrast som är tydlig runt Malmö är att bebyggelse går över i landsbygd mellan orter som Malmö, Lund och Helsingborg. Det kan förstärka bilden av att städerna saknar koppling och är isolerade från varandra. Det är dock bara nio procent av de tillfrågade - en lika stor andel som i Stockholmsregionen - som anser att förändringen i bebyggelse utgör en väsentlig gränsdragning för staden. Tvärtom pekar många undersökningar på att människor efterlyser en tydlig blandning av natur och bebyggelse i framtidens städer.⁴⁸

Restiden kan också vara avgörande för hur den upplevda staden breder ut sig. I Stockholmsregionen svarar en fjärdedel av de tillfrågade, 26 procent, att restiden är avgörande för stadens avgränsning, men i Malmöregionen är motsvarande siffra bara 11 procent. Det kan kanske förklaras med att Stockholms kollektivtrafikförbindelser - tunnelbanan i synnerhet - bidrar till att staden kan växa i kanterna.



I Malmö delar den spårbundna lokala och regionala kollektivtrafiken spår med interregional, nationell och internationell trafik. Det ökar kollektivtrafikens störningskänslighet och begränsar till stor del dess anpassningsförmåga till lokala och regionala behov. Om restidsförkortningar betraktas som en förlängning av stadsgränsen så skulle Malmö ha ett tydligt recept för att växa bättre och mer tillgänglig lokal och regional kollektivtrafik. Citytunneln och stationen Triangeln i Malmö är ett tydligt exempel på detta. Förslaget att bygga ut Köpenhamns metro till Malmö är ett annat.

Det finns också anledning att tro att det finns historiska förklaringar till gränsdragningen mellan olika tätorter i Skåne. Malmö har historiskt varit en industri- och arbetarstad medan Lund har varit en universitetsstad. Det har länge varit en socialdemokratisk majoritet som har styrt i Malmö kommun, men i stora delar av övriga Skåne styrs kommunerna av borgerliga politiska konstellationer. I takt med att Malmö har genomgått en strukturförändring och växer är det emellertid inte hållbart att behålla vattentäta skott mellan olika tätorter, eller mellan politiska blockhalvor. Skåne marknadsförs ofta som en polycentrisk utvecklingsstark region, men verkligheten som de boende i Skåne upplever den tycks idag ligga närmare en fragmenterad region med interna motsättningar.

Stockholm har allt mer blivit synonymt med en region istället för en kommun. Identiteten och gemenskapen i att vara stockholmare är någonting inkluderande. I Skåne finns det en skarp kontrast mellan Malmö kommun och andra kommuner, men också mellan Malmö och Skåne. Det här är i första hand administrativa gränsdragningar, men de påverkar hur människor upplever och uppfattar staden och regionen.

För att staden Malmö ska växa måste den knytas till en växande region. Det handlar om att stadens olika områden måste kopplas samman, men framförallt att det behövs samma inkluderande gemenskap runt Malmö som det idag tycks finnas runt Stockholm.

Hur människor upplever en stad är ingenting man förändrar över en natt. Det är ett resultat av många andra faktorer. Malmös utmaning, och Skånes, ligger i att hitta och förstärka samarbeten över kommungränserna. En växande storstad är inte en kommunal utan en regional angelägenhet som har med global konkurrenskraft att göra.

De facto-staden, tillväxt och demokrati

När man frågar människor hur de upplever städerna Stockholm och Malmö visar resultatet tydligt att kommungränsen inte längre räcker till för att avgränsa staden. En stad är någonting mer än så. I Stockholms fall handlar det om att staden sträcker sig utanför sin kommungräns, medan staden Malmö istället krymper innanför sin kommungräns. Både Malmö och Stockholm kommun har, enligt resultatet, områden som de tillfrågade i respektive region inte tycker tillhör staden. Det betyder sammantaget att de städer som de tillfrågade upplever och ger uttryck för både exkluderar delar av stadskommunerna och inkluderar delar av grannkommunerna. Resultatet är en de facto-stad, en stad som återspeglar hur dess innevanare uppfattar den och som avgränsas av medborgarna. Men hur förvaltas en de facto-stad?

Om stadens främsta ekonomiska nytta är att den samlar människor borde det vara relevant att fråga sig hur städer som Stockholm och Malmö förmår att göra detta. På en mycket grundläggande nivå skulle man kunna beskriva stadens förmåga att samla människor och skapa interaktion utifrån två faktorer: stadens utbredning och hur väl sammankopplade olika stadsdelar är med varandra.

Stadens utbredning handlar om hur långt människor upplever att staden sträcker sig. I Stockholms fall visar resultatet tydligt att en majoritet av de tillfrågade tycker att staden Stockholm sträcker sig över kommungränsen. I Malmös fall utgör kommungränsen fortfarande en tydlig och till och med övre stadsgräns. Svaren antyder att staden är mindre än kommunen.



I både Stockholm och Malmö anger människor att det finns områden inom stadskommunen som de inte tycker tillhör staden. Det kan tolkas som att ingen av städerna är fullständigt sammankopplad invändigt. Det skulle till exempel kunna handla om segregation mellan områden. En knapp tredjedel av de tillfrågade i Malmöregionen tycker inte att Rosengård är en del av staden Malmö. Betraktar man de tillfrågade som bor i Malmö så svarar nästan fyra av tio (66 procent) att Rosengård inte tillhör Malmö. På motsvarande vis är det bara drygt hälften av de tillfrågade i Stockholm som tycker att förorten Farsta tillhör staden och sannolikt skulle man få ungefär samma resultat om man frågade om Tensta och Rinkeby. Områden som förknippas med problem eller brottslighet är man inte lika benägen att känna närhet till eller identifiera sig med.

Kopplingen mellan områden och stadens utbredning kan också härledas till kollektivtrafik- och trafikförbindelser mellan områden. Stockholms tunnelbana bidrar till att göra det möjligt att resa från ena änden av staden till den andra utan att göra mer än enstaka byten. Tunnelbanesystemet täcker in flera områden som ligger utanför kommunen, till exempel Solna som 61 procent av de tillfrågade i regionen tycker tillhör staden Stockholm. Det ökar det sammanhängande området inom vilket människor kan samlas och träffa andra människor. Dessutom har hela Stockholms kollektivtrafik ett biljettsystem som täcker så gott som hela regionen.⁴⁹ I Malmö är kollektivtrafiken mer uppdelad och det finns olika månadskortslösningar för olika resebeteenden.⁵⁰ Mot den här bakgrunden är det rimligt att anta att en större andel av människorna i Stockholmsregionen kommer att svara att Nacka är en del av staden när tunnelbaneutbyggnaden dit är klar. I den här undersökningen var det ganska precis hälften av de tillfrågade som svarade att Nacka tillhör Stockholm. Det är inte rimligt att tänka sig att alla människor ska röra sig i alla områden i en stad, men i en väl ihopkopplad stad är det inte osannolikt att alla känner någon som rör sig i eller i närheten av alla dessa områden. Det bidrar till att staden växer

samman. Båda de upplevda städerna Stockholm och Malmö tycks kunna växa genom att ytterligare knyta samman områdena inom staden. Om en av stadens tydligaste bidrag till tillväxten är att samla människor och främja interaktion är det rimligt att anta att en bättre sammankopplad stad som förmår att breda ut sig också skapar bättre förutsättningar för tillväxt. Det innebär i sin tur att både Stockholms och Malmös förmåga som tillväxtmotorer är beroende inte bara av hur stadskommunens politiska ledning agerar, utan även av hur grannkommunerna förhåller sig till staden.

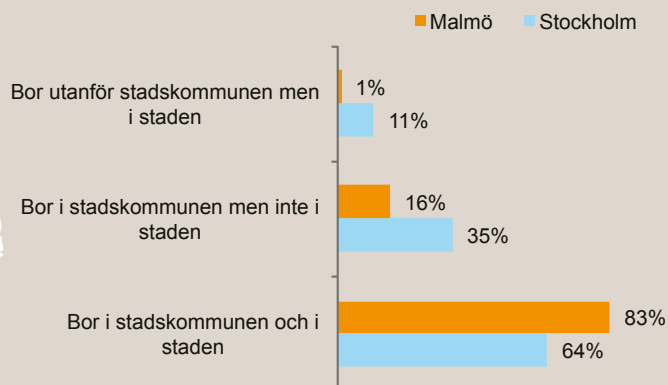
Om stadens gränser inte sammanfaller med kommunens uppstår även en fråga om hur man på ett demokratiskt sätt förvaltar staden i framtiden. Vilken roll spelar det om människor anser sig bo i - och därmed vara en del av - staden eller inte respektive om de bor i rätt kommun eller inte?



⁴⁹ besökt 2014-04-30: <http://sl.se/sv/Resenar/Valja-biljett/Vara-biljetter/Periodbiljetter/30-dagarsbiljett/>

⁵⁰ besökt 2014-04-30: <https://www.skanetraffiken.se/templates/InformationPage.aspx?id=34372&epslanguage=SV>

DEMOKRATI I DE FACTO-STADEN



Figuren visar på skillnaden mellan kommuninnevånare och stadsbor. De understa staplarna anger hur stor andel av innevånarna i Stockholms och Malmö kommun som anser sig vara innevånare i staden Stockholm respektive staden Malmö. De mittersta staplarna anger hur stor andel av innevånarna i Stockholms och Malmö kommun som inte tycker att de bor i staden. De översta staplarna visar hur stor andel av innevånarna i regionen utanför Stockholms och Malmö kommun som säger sig bo i staden Stockholm respektive Malmö.

Figuren visar hur stor andel av människorna i Stockholmsregionen och Malmöregionen som upplever att de bor i staden. Här finns två intressanta grupper. Den första är de människor som bor i stadskommunen men som inte upplever att de bor i staden. Den andra är de som bor utanför stadskommunen men upplever att de bor i staden. 35 procent av stockholmarna tycker inte att de bor i Stockholm, medan 11 procent av de tillfrågade i grannkommunerna anser sig bo i staden. I Malmö är det 16 procent av malmöborna som inte tycker sig bo i staden, men näst intill ingen utanför Malmö kommun anser sig bo i staden. Det kan tyckas vara en småsak, men det är det inte. Det är ett begynnande demokratiproblem.

Vilka av dessa grupper är det som röstar fram de politiker som ska ansvara för stadens fortsatta utveckling? Och vet människor vilket inflytande de har eller inte har på stadens utveckling? Om en stad som Stockholm växer över kommungränserna, i vilken utsträckning förvaltas den då av Stockholm stad och i vilken utsträckning förvaltas den av Solna stad? Det finns två grundläggande sätt att angripa detta problem. Antingen är det rimligt att i förlängningen anta att hur en stad förvaltas skiljer sig åt i olika delar av staden. Det andra alternativet är att staden behöver en sammanhängande förvaltning som i så fall sträcker sig över kommungränserna. Om en stad som Stockholm fortsätter att växa och breda ut sig borde kanske stockholmarna kunna ha inflytande över hur hela staden förvaltas oberoende av var i staden de väljer att bosätta sig. Alternativt finns det människor som inte upplever sig bo i staden men som förväntas ha inflytande över stadens framtida förvaltning.

Om städer som Malmö och Stockholm fortsätter att växa och breda ut sig kommer det att bli allt mer relevant att fråga sig hur vi förvaltar de de facto-städer som uppstår. Sveriges kommunuppdelning har en rik historia bakom sig men är inte konstruerad för att hantera växande storstäder i global konkurrens. Även om Sverige sannolikt inte kommer att få någon megastad, måste vi ändå fråga oss hur vi bäst förvaltar de städer vi har på ett sätt som gynnar dem, deras regioner och hela landets tillväxt. För detta behövs inte minst en stark demokratisk grund.



Kapitel 3

Urban mobilitet

Från teknisk transport till upplevd rörlighet

Transportinfrastruktur har länge varit starkt förknippad med just transport, det vill säga fokus har legat på hur till exempel tåg och bussar förflyttar sig från en punkt till en annan. Men det är inte målet utan snarare ett medel för någonting annat, nämligen människors mobilitet. Det som spelar roll är hur människor använder infrastrukturen för att öka sin rörlighet, inte minst i staden. Transport och mobilitet är inte samma sak. Att utveckla kollektivtrafiken behöver alltså inte enbart vara synonymt med att utveckla transporterna, det kan lika gärna handla om att skapa nya innovationer inom mobilitet.⁵¹ Tjänster och appar för att planera resor med kollektivtrafiken, beställa en taxi eller få en överblick av trängsel och trafikläge är bara några exempel på hur innovationer förbättrar människors rörlighet och därmed även stadens tillgänglighet.

Det räcker inte heller att skilja på transport och mobilitet.⁵² Tillväxtanalys gör skillnad på människors faktiska och potentiella rörlighet, eller mobilitet.⁵³ Faktisk rörlighet avser här hur människor faktiskt rör sig eller har rört sig. Potentiell rörlighet omfattar hur människor skulle kunna röra sig. Att dessa två inte alltid överensstämmer kan bero på många saker. Att människor kan arbetspendla långa distanser betyder inte att de automatiskt kommer välja att göra det. Det finns dessutom anledning att komplicera begreppet mobilitet ytterligare för att få en realistisk bild av städers och regioners möjligheter och utmaningar.

Det är inte bara skillnad på potentiell och faktisk rörlighet, utan även på faktisk och upplevd rörlighet. Om potentiell rörlighet beskriver hur människor skulle kunna förflytta sig, beskriver upplevd rörlighet hur människor uppfattar sin egen rörlighet - hur de tror att de skulle kunna förflytta sig. Den upplevda rörligheten kan både överskatta och underskatta den potentiella rörligheten. En överskattning kan resultera i att arbetspendlingen tar mycket längre tid än planerat, vilket i sin tur skapar stress och frustration. På motsvarande vis kan en underskattning leda till att människor undviker arbetspendling mellan två orter på grund av att de felaktigt uppfattar restiden som för lång. Många och återkommande förseningar i kollektivtrafiken kan bidra till att människors upplevda mobilitet minskar. Det kan i sin tur leda till att en hel regions tillgänglighet i verkligheten blir en helt annan än vad den ser ut att vara om man bara tar hänsyn till transport och tidtabeller.

Handelskammaren tog 2011 fram en ny modell för att utvärdera infrastruktur som en tjänst med människan i fokus. Modellen består av tre faktorer: *funktionalitet*, *pålitlighet* och *användarvänlighet*. Funktionalitet avser infrastrukturens möjlighet att tillgodose människors efterfrågan, exempelvis att resa från A till B vid en viss tid på dygnet inom en viss restid. Pålitlighet handlar om vilket förtroende människor har för infrastrukturens förmåga att

⁵¹ Re-programming Mobility: How the Tech Industry Is Driving Us Towards A Crisis in Transportation Planning, Anthony M. Townsend, New Cities Foundation 2014, sid 3

⁵² Begreppen mobilitet och rörlighet kommer att användas synonymt i den här rapporten.

⁵³ Städerna och deras tillväxtförutsättningar, Tillväxtanalys rapport 2011:08, sid 63



prestera enligt det som utlovas i dess funktionalitet. Om tåget eller bussen blir försenat gång på gång kommer människor att tappa förtroendet för förbindelsen. Användarvänlighet omfattar alla de system som människor behöver interagera med för att kunna tillgodogöra sig infrastrukturens funktion. Flera överlappande biljettsystem, krångliga gränssnitt och dålig trafikinformation är tre tydliga exempel på brister i användarvänlighet. Det här är tre faktorer som knappt, om alls, kommer till uttryck när man diskuterar transport, men som är avgörande när man pratar om upplevd rörlighet.

För att klara av de utmaningar med tillgänglighet och trängsel som storstäder världen över står inför måste samhälls- och trafikplanerare samt beslutsfattare flytta fokus från transporter till människors mobilitet. Det kommer att avgöra var människor bor, arbetar och hur de förflyttar sig. Det påverkar i sin tur utvecklingen och tillväxten i både staden och i regionen.

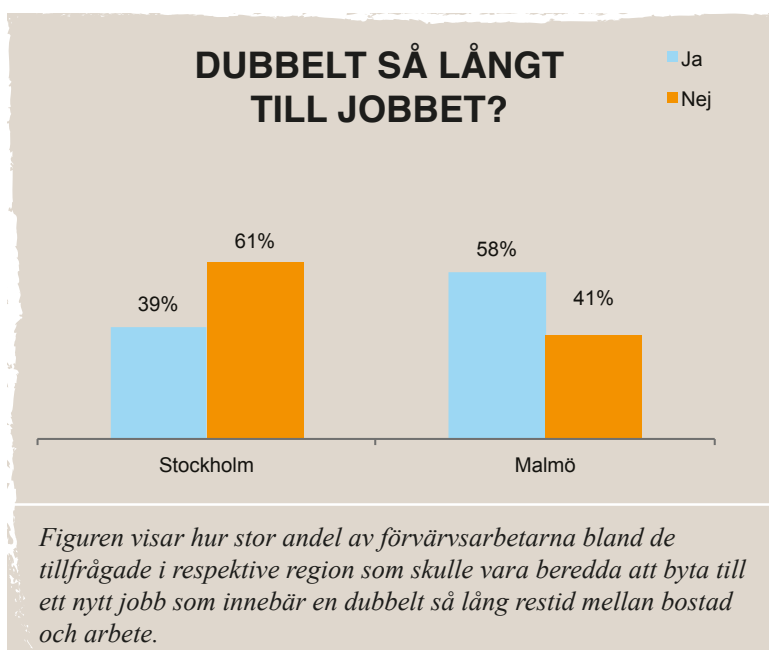
Restid som valuta

Det finns två grundläggande principer för att beskriva människors resande.⁵⁴ Först och främst måste målet vara värt tiden och kostnaden för själva resan. Därefter försöker människor generellt att minimera kostnaden för resan, vare sig det handlar om tid, pengar eller möda. Mot den bakgrunden är det rimligt att betrakta restid som en valuta. Det är absolut inte den enda valutan, men det är likväl en valuta att ta hänsyn till.

Om människor får välja kommer de, allt annat lika, att ta ett jobb som innebär en 30 minuter lång resa mellan bostad och arbete hellre än motsvarande jobb som kräver 50 minuters arbetspendling. Det betyder att ju bättre kollektivtrafikförbindelser en stad eller region kan erbjuda, desto bättre blir matchningen på arbetsmarknaden och kompetensförsörjningen i regionen. Dessutom ökar det möjligheten för

människor att välja en bostadsort som återspeglar den typ av livskvalitet de föredrar och ändå kunna pendla till sin arbetsplats. Det lägger i sin tur grunden för en bättre fungerande bostadsmarknad. Restiden som valuta är alltså inte bara en investering för resenären, utan även för regionen.

Förvärvsarbetarna bland de tillfrågade i Handelskammarens undersökning fick ta ställning till om de skulle vara beredda att ta ett nytt jobb som skulle innebära en dubbelt så lång resa mellan bostad och arbete. Resultatet ger en viktig indikation om förutsättningarna för den regionala arbetsmarknaden. Fyra av tio stockholmare, 39 procent, svarar att de skulle vara beredd att ta ett jobb som innebär fördubblad restid. I Malmöregionen svarar mer än hälften, 58 procent, att de skulle vara beredda att ta ett jobb som innebär fördubblad pendlingstid. Resultatet ger en indikation om hur människor i respektive region ser på sin rörlighet i förhållande till sin karriär.



De som svarade nej på frågan fick i en följdfråga svara på om de skulle vara beredda att ta ett jobb som innebär en fördubbling av restiden givet att de får 10.000 kr mer i månadslön på det nya jobbet. På så vis ges en bild av hur människor värderar restidsavstånd i pengar.

⁵⁴ David Banister, The sustainable mobility paradigm, Transport Policy, Volume 15 Issue 2 March 2008, Pages 73-80



Det är ungefär en lika stor andel av de tillfrågade som ändrar sig och tar jobbet med löneökningen, som den andel som tackade ja till jobbet från början. I Malmö är andelen som ändrar sig (63 procent) något större än den andel som tackade ja till jobbet från början. Allt annat lika med resvanor och pendlingstider i de båda regionerna indikerar det här resultatet att 10.000 kr i löneökning motsvarar ungefär en fördubbling i pendlingsbenägenheten bland ungefär 26 procent av malmöborna och 23 procent av stockholmarna. Det antyder att restid är en valuta för människor och att restid kan översättas i - och kompenseras med - exempelvis en löneökning.

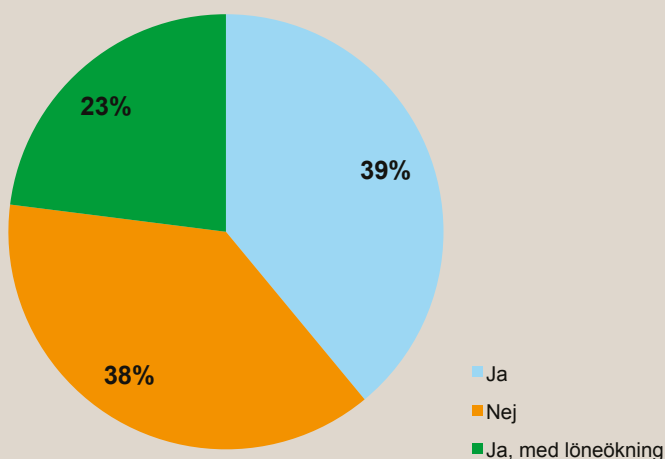
I förlängningen betyder detta också att restider till andra tätorter är en väsentlig del av det lokala företagsklimatet. Det påverkar inte minst förutsättningarna för att rekrytera ny personal. Längre restider till närliggande tätortsområden innebär att det kan komma att kosta mer att attrahera ny kompetens. Det gäller särskilt för eftertraktade kompetenser eftersom dessa människor lättare kan hitta alternativa arbetsplatser på mer tillgängliga orter.

45-minutersregeln

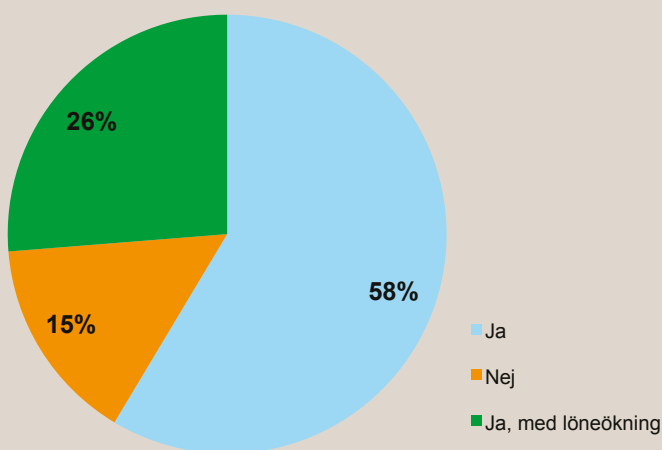
Arbetspendling är ett viktigt mått på människors rörlighet. Det är ett upprepat resande som ställer krav på resenären, och dessutom utgör en grundbult i hur funktionella arbetsmarknadsregioner fungerar. Ju längre människor kan tänka sig att resa mellan bostad och arbete, desto större blir möjligheten för dem att hitta arbetstillfällen och för företagen att rekrytera rätt kompetens.

Forskning på området gör gällande att den optimala pendlingsresan är ungefär 20-25 minuter lång.⁵⁵ Vad som är mer intressant är hur lång tid människor kan tänka sig att som mest lägga på pendling. En klar majoritet är inte beredda att resa mer än 45 minuter från bostaden till jobbet (enkel väg) och nio av tio är inte beredda att lägga mer än 60 minuter på pendlingen.⁵⁶

STOCKHOLM, RESTID OCH LÖN



MALMÖ, RESTID OCH LÖN



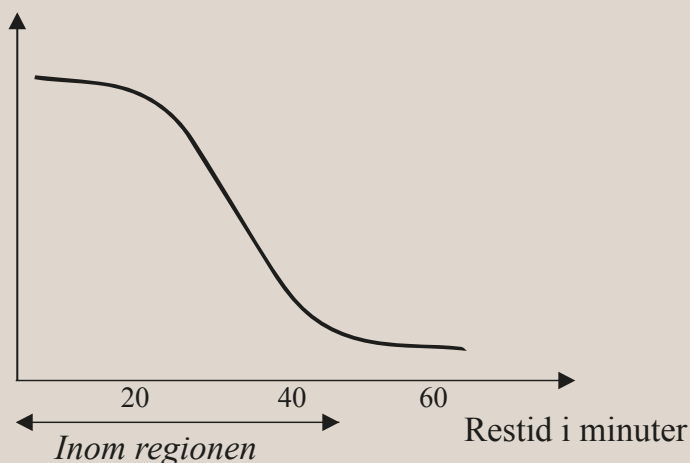
Figuren visar hur stor andel av förvärvsarbetarna bland de tillfrågade i respektive region som skulle vara beredda att byta till ett nytt jobb om det innebär att restiden mellan bostad och arbetsplats fördubblas, samt hur stor andel av dem som ångrar sig (från nej till ja) om de skulle få en löneökning motsvarande 10.000 kr i månaden på det nya jobbet.

⁵⁵ Städer och deras tillväxtförutsättningar, Tillväxtanalys 2011:08, sid 63

⁵⁶ Ibid, Tillväxtanalys 2011:08, sid 63



Benägenhet att pendla



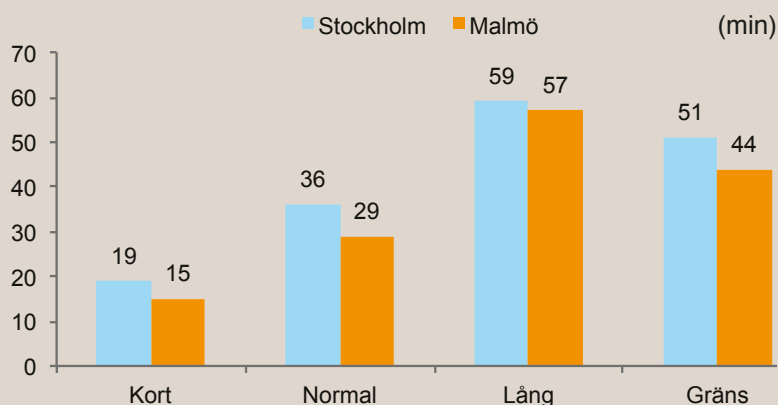
Figuren visar hur pendlingsbenägenheten varierar med restiden. De flesta vill inte pendla längre än 45 minuter (enkel resa) från hemmet till jobbet och så gott som ingen är beredd att ha mer än en timmes restid mellan bostad och arbetsplats. (Källa: B. Johansson och J. Klaesson, JIBS)

En normal pendlingsresa är ungefär 36 minuter lång enligt stockholmarna och 29 minuter lång enligt skåningarna. En lång pendlingsresa är ca 59 minuter lång enligt stockholmarna, medan den är 57 minuter enligt skåningarna. Det är värt att notera att den övre gränsen för arbetspendling är kortare än en lång resa: ungefär 51 minuter enligt stockholmarna och 44 minuter enligt skåningarna. Människor är helt enkelt inte beredda att ha en lång resa till jobbet. Trots att regionerna ser väldigt annorlunda ut och trots att de tillfrågade upplever städerna på väldigt olika vis är de förhållandevis eniga när det gäller restidsavstånd.

Både stockholmarnas och skåningarnas uppfattningar bekräftas av hur de själva arbetspendlar. När de fick ange hur lång tid de lägger på en enkel resa mellan bostad och arbete varje dag ligger genomsnittstiden för respektive region under gränsen för en normal resa. I Malmöregionen är genomsnittsresan drygt 23 minuter. Bland de tillfrågade som bor i Malmö är den genomsnittliga restiden lite längre, ungefär 27 minuter. Det kan förklaras av att många i innerstaden går eller cyklar till jobbet, medan andra i större utsträckning tar buss eller tåg. I Stockholmsregionen är den genomsnittliga restiden drygt 30 minuter.

När de tillfrågade i Stockholms- och Malmöregionen fick ta ställning till vad som är en kort, normal och lång restid ser svaren snarlika ut. En kort resa är ungefär 19 minuter enligt stockholmarna och 15 minuter för malmöborna. Något som är tydligt i båda regionerna är att de tillfrågade som bor utanför stadskommunen är marginellt tålmodigare vad gäller restiden. Det hänger sannolikt ihop med att många av dem har en längre daglig pendlingsresa än de som bor i innerstaden.

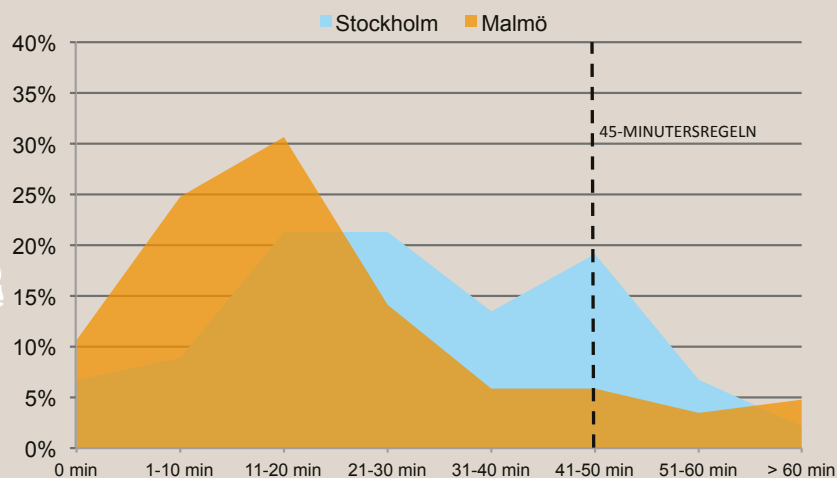
HUR LÅNG ÄR EN LÅNG RESA?



Figuren visar genomsnittslängden på en kort, normal och lång pendlingsresa (enkel resa) samt gränsen för hur mycket tid genomsnittsresenären är bredvid att ägna åt arbetspendling (enkel resa). Genomsnittssvaren regionvis för varje alternativ.



RESTIDSAVSTÅND



Figuren visar hur stor andel av de tillfrågade i Stockholms- och Malmöregionen vars pendlingstid från bostad till arbetsplats (enkel resa) hamnar i de olika tidsintervallen. I grafen är också 45-minutersgränsen utmarkerad. 91 procent av resenärerna i Stockholmsområdet och 92 procent av dem i Malmöregionen har en pendlingstid som ligger under eller i nivå med 45-minutersgränsen.

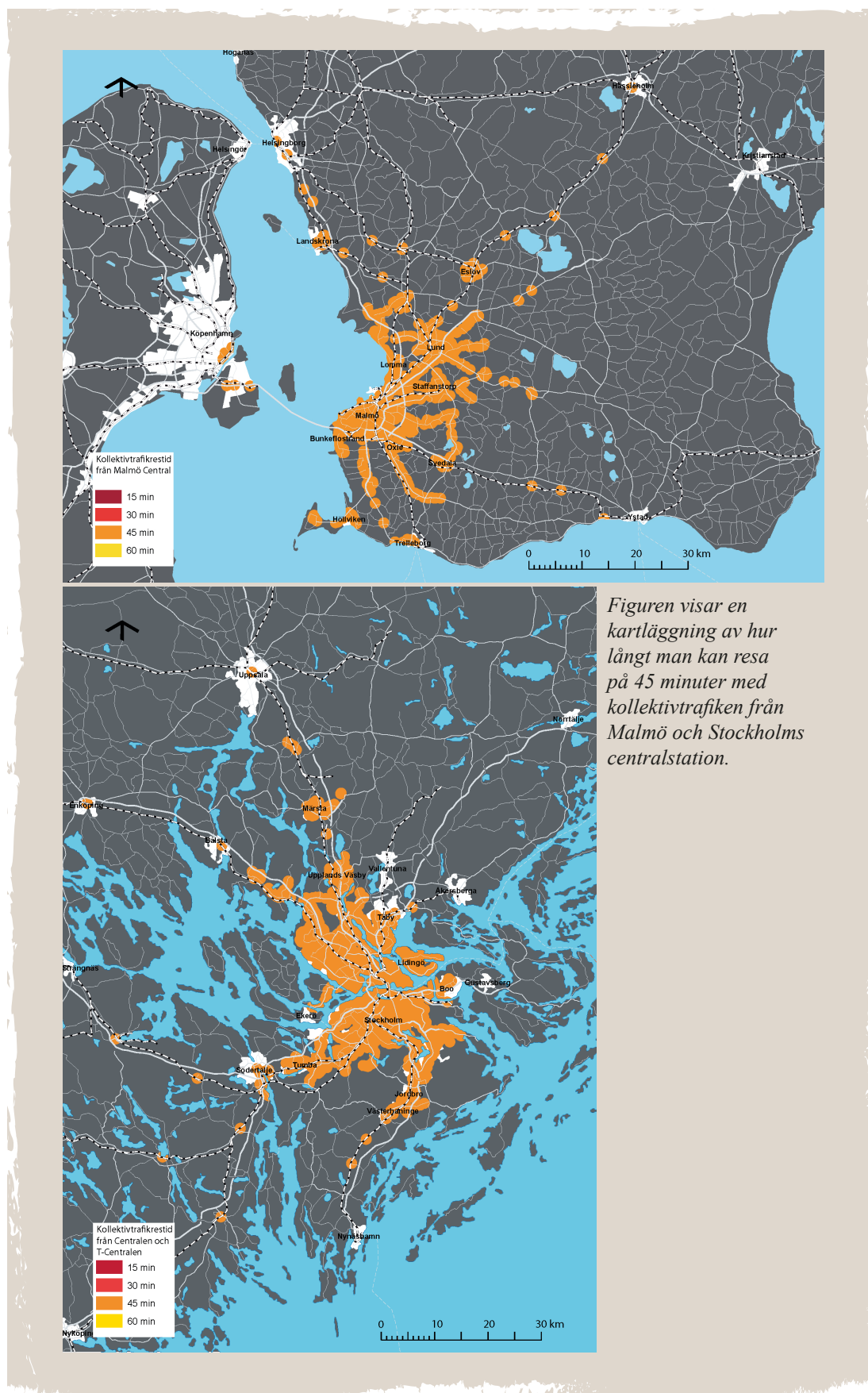
Resultatet bekräftar att det någonstans runt 45 minuter finns en kritisk gräns för arbetspendling. Det är också tydligt från resultatet att Stockholms arbetspendling ligger närmare 45-minutersgränsen än vad Malmöregionens gör.

45-minutersgränsen är en användbar tumregel för att förstå hur en region hänger ihop och utvecklas. Om man tar en nål och släpper den på en godtycklig plats på en karta över Stockholms- eller Malmöregionen kan vi säga följande: om man ritar upp på kartan hur långt det går att resa från nålen på 45 minuter får man en tydlig bild av vilket område boende vid nålen kan söka jobb inom samt vilket upptagningsområde ett företag vid nålen har för att rekrytera ny personal.⁵⁷

⁵⁷ En sådan kartläggning av restid kallas restidsisokron



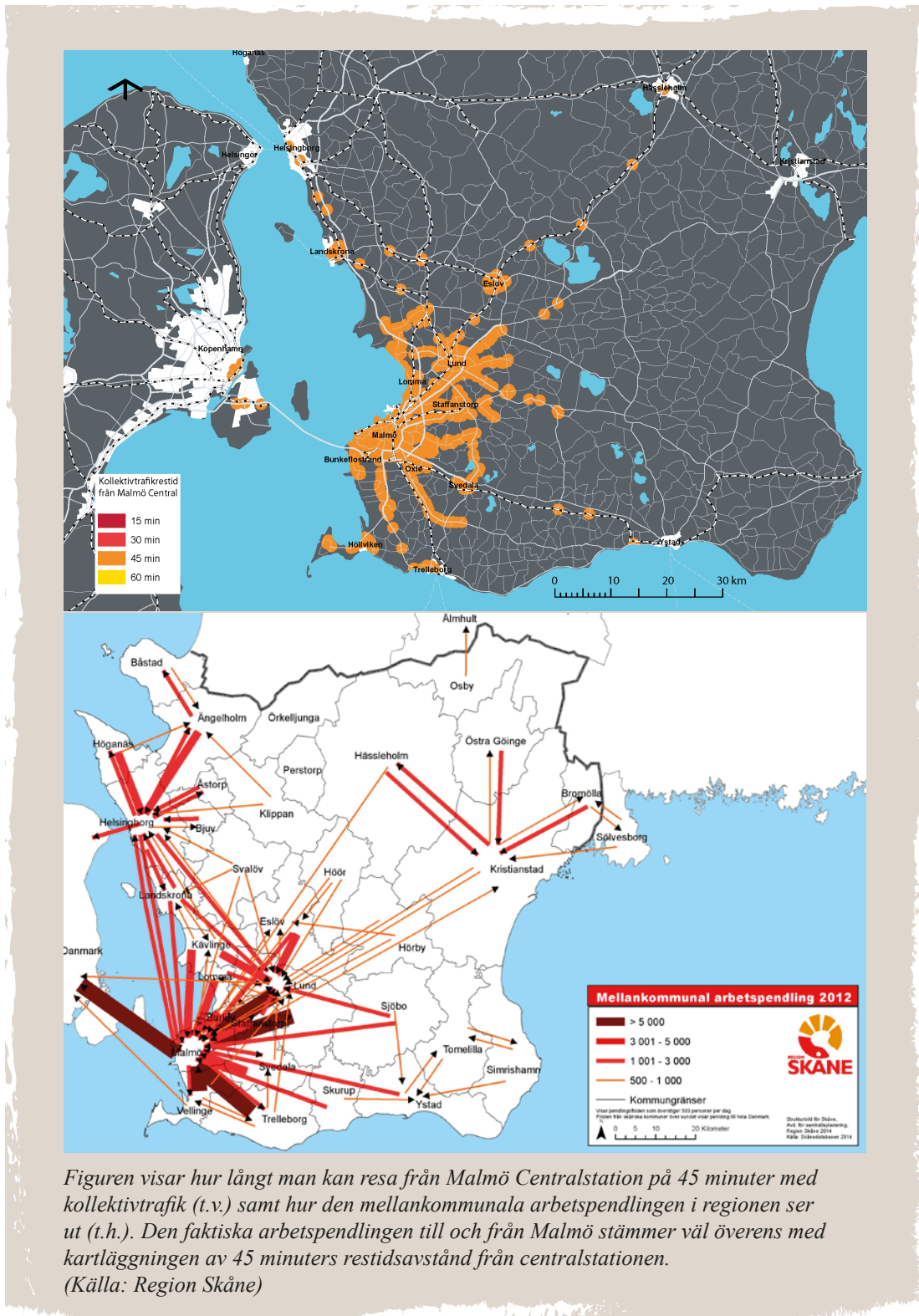
Om man genomför det här nålstestet vid centralstationen i Malmö och Stockholm får man följande resultat:



Figuren visar en kartläggning av hur långt man kan resa på 45 minuter med kollektivtrafiken från Malmö och Stockholms centralstation.



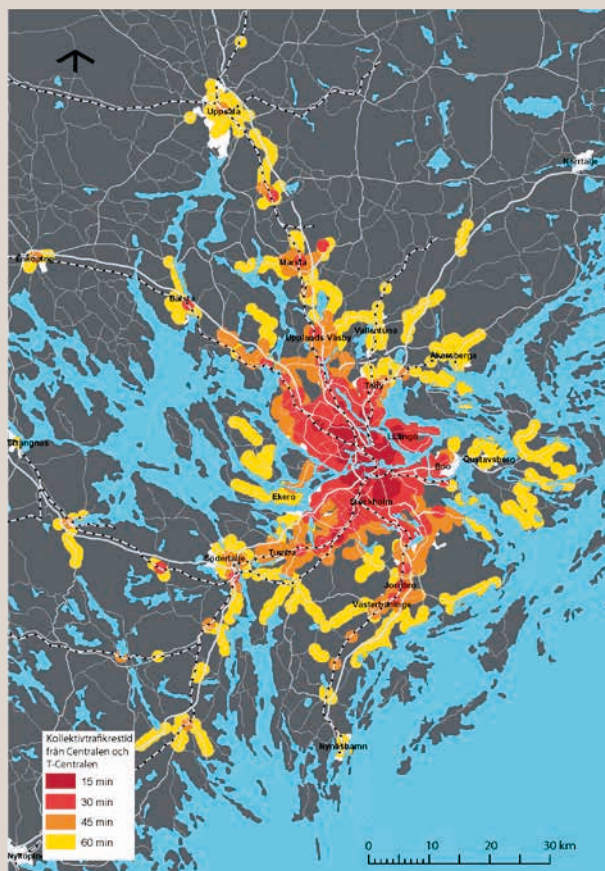
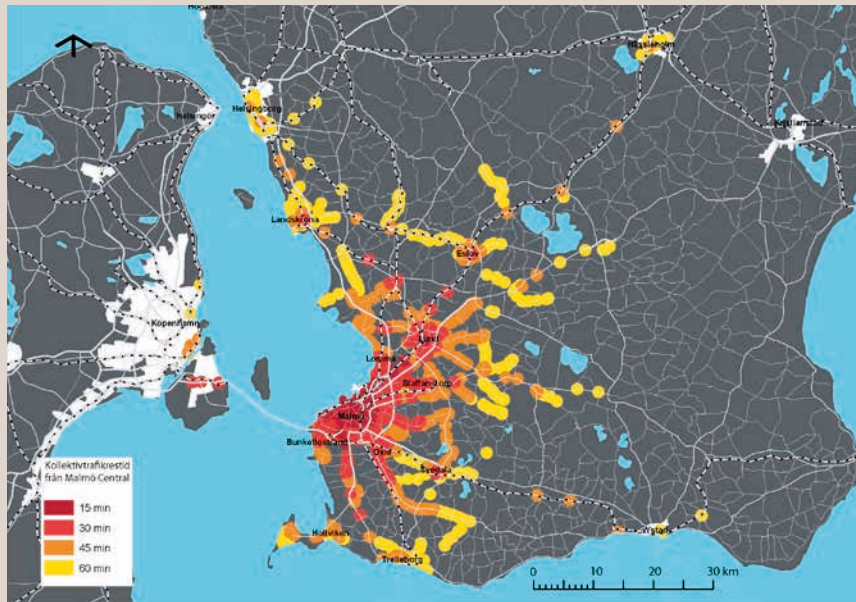
Svaren återspeglas även i en kartläggning av mellankommunal arbetspendling som Region Skåne presenterade 2012.



Figuren visar hur långt man kan resa från Malmö Centralstation på 45 minuter med kollektivtrafik (t.v.) samt hur den mellankommunala arbetspendlingen i regionen ser ut (t.h.). Den faktiska arbetspendlingen till och från Malmö stämmer väl överens med kartläggningen av 45 minuters restidsavstånd från centralstationen. (Källa: Region Skåne)



Sambandet mellan restidsavstånd och region förtydligas ytterligare om man lägger till flera restidsgränser. Här är samma karta med 15, 30, 45 och 60 minuters restidsgränser på samma kartor.



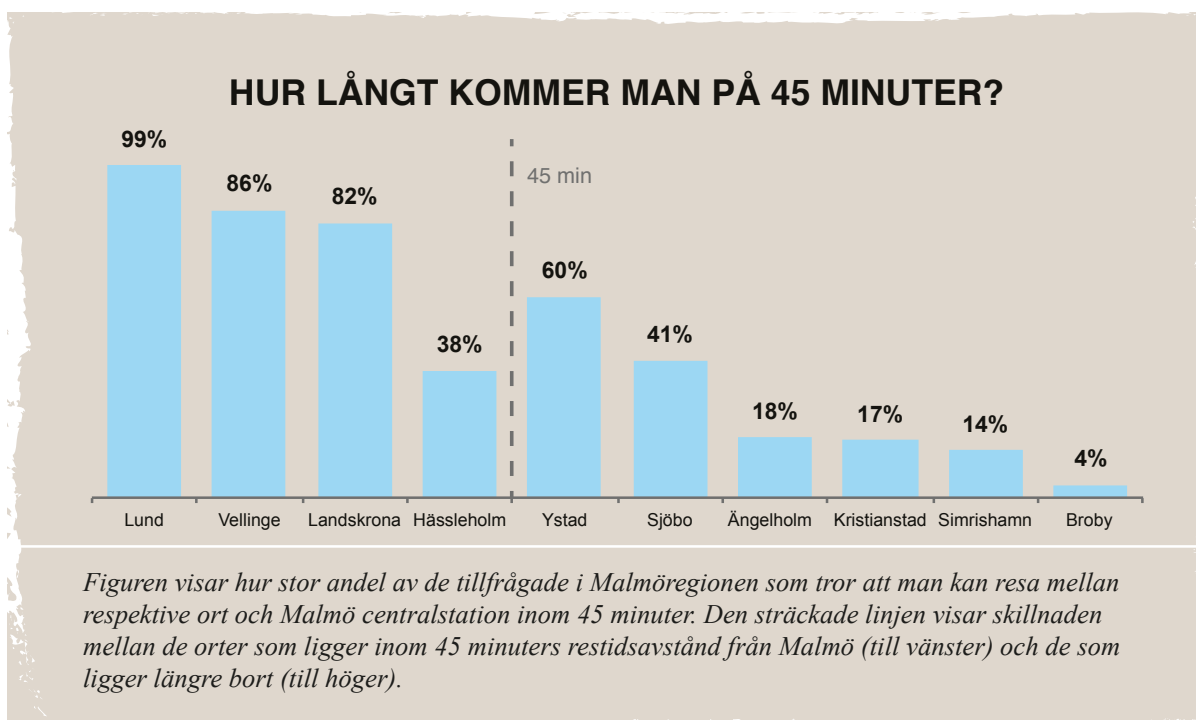
De två kartorna visar hur långt man kan resa från Stockholms respektive Malmös centralstation på 15, 30, 45 och 60 minuter (de olika färgskalorna). Det ger en överblick av hur restidsavståndet fördelar sig i olika riktningar och jämförelsevis mellan regionerna.



I båda regionerna är det tydligt att tillgängligheten är störst längs vissa stråk, men runt Stockholm växer ett sammanhängande område fram i takt med att restiden ökar. I Malmö beror tillgängligheten, även för större restidsavstånd, framförallt på närheten till ett fåtal stråk.

Restidskartorna motsvarar den potentiella rörligheten. Den kan i sin tur ställas i förhållande till den upplevda rörligheten. Det som till sist spelar roll för hur människor förflyttar sig i och runt en stad är inte enbart transportinfrastrukturen, utan också om resenärerna upplever att den faktiskt kan leva upp till sin funktionalitet. Här utgör Skåne ett intressant exempel. De tillfrågade i Malmöregionen fick utifrån en lista med orter ange vilka man kan resa till med kollektivtrafik inom 45 minuter.

Resultatet visar två saker. För det första visar staplarna till vänster om 45-minutersgränsen hur stor andel av de tillfrågade som inte trodde att man skulle hinna från orten till centralstationen på 45 minuter. Detta är alltså en underskattning av den potentiella rörligheten. För det andra visar staplarna till höger om restidsgränsen hur stor andel av de tillfrågade som överskattar den potentiella rörligheten genom att tro att man hinner från orterna till centralstationen inom 45 minuter. Om den upplevda rörligheten hade stämt överens med tidtabellerna hade alla staplar till vänster om tidsgränsen varit 100 procent och alla staplar till höger om tidsgränsen hade varit 0 procent. Under- och överskattningarna kan illustreras som avvikelser från detta:



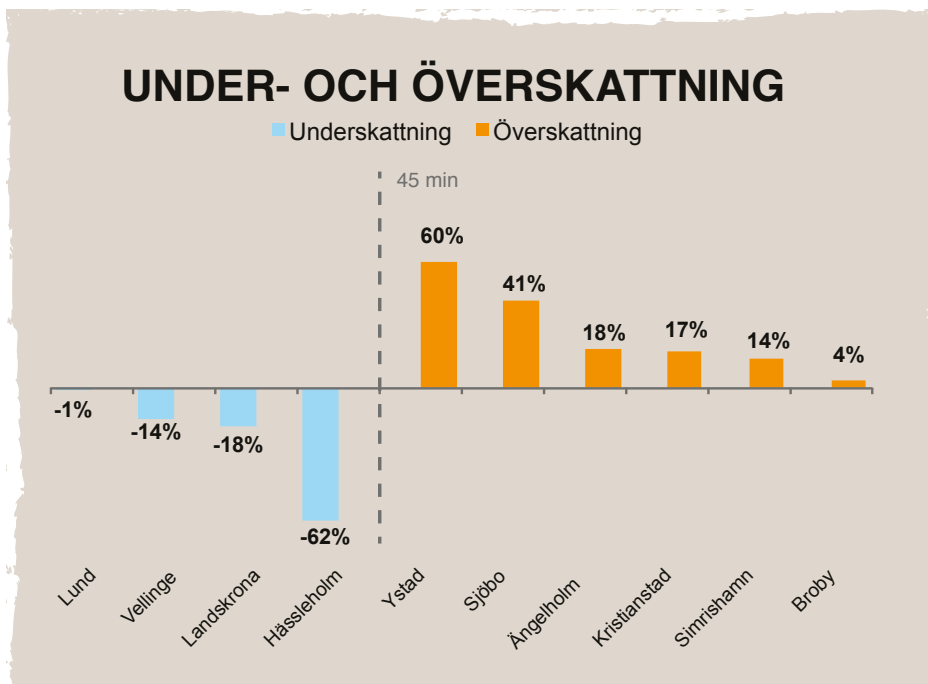
I det skånska resultatet är det några saker som sticker ut. Mer än sex av tio, 62 procent, tillfrågade svarar att man inte kan resa mellan Malmö och Hässleholm på 45 minuter. Det kan kanske förklaras av att återkommande förseningar och stopp på den här sträckan innebär att restiden ofta blir längre än 45 minuter. I så fall innebär det att den upplevda rörligheten i det här fallet skulle ligga närmare verkligheten än tidtabellen. I praktiken innebär det att en massa människor i Malmöregionen riskerar att avstå från att ta jobb i Hässleholm för att de upplever att arbetspendlingen är för lång, oavsett vad tidtabellen säger.

Sex av tio tillfrågade svarade att det går att resa mellan Malmö och Ystad på 45 minuter, vilket

är en överskattning av kollektivtrafiken. Fyra av tio svarar dessutom att det går att resa mellan Malmö och Sjöbo på 45 minuter. Den resan tar enligt Skånetrafikens reseplanerare strax över en timme. Sammantaget tyder resultatet på att den skånska upplevda rörligheten ofta överskattar kollektivtrafiken. Det indikerar att fler borde vara beredda att söka och ta jobb som ligger längre från bostaden, vilket de ju också ger uttryck för (se ovan). Samtidigt finns det en stor risk för stress och frustration om trafiken inte fungerar som planerat eller inte kan leva upp till folks förväntningar. Motsvarande försök i Stockholmsregionen visar att över åtta av tio stockholmare svarar att alla områden som är knutna till tunnelbanenätet går att nå inom 45 minuter från centralstationen. Det

stämmer också med tidtabellerna för tunnelbanetrafiken.

Uppfattningen om områden som är knutna till pendeltågs- eller interregionaltågsförbindelser varierar något mer. Detta talar för att tunnelbane-nätet både breder ut och håller samman staden.



Figuren visar underskattningar och överskattningar av restidsavstånd i Malmöregionen. Staplarna till vänster visar hur stor andel av de tillfrågade som underskattade möjligheten att resa med kollektivtrafik till respektive ort inom 45 minuter. Staplarna till höger visar hur stor andel av de tillfrågade som överskattade möjligheten att resa till de olika orterna inom 45 minuter. Under- och överskattningarna ger en indikation om människors uppfattning om kollektivtrafikens kapacitet. Skillnaderna mot tidtabeller kan exempelvis återspegla hur vanligt det är med förseningar.

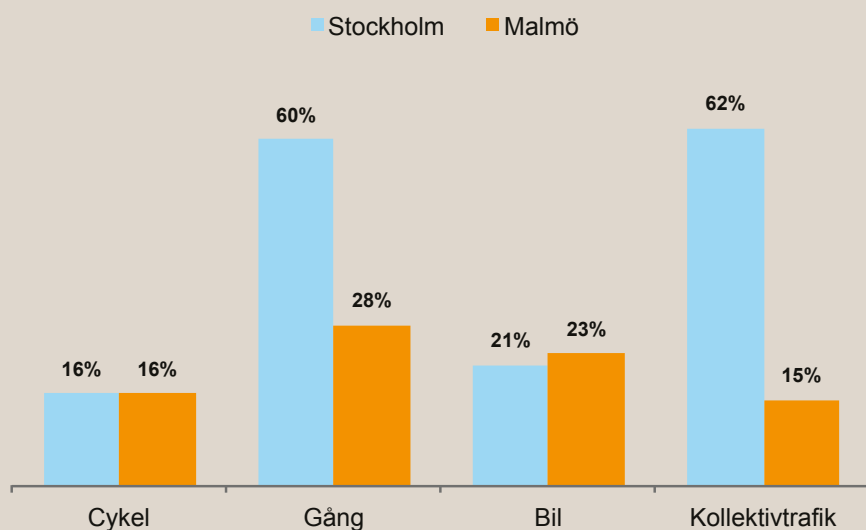


Hur rör sig staden?

Hur människor förflyttar sig i staden skiljer sig åt avsevärt mellan Stockholm och Malmö. Stockholm domineras av en kombination av gång och kollektivtrafik, medan malmöborna främst går och i andra hand cyklar eller åker bil. Det är också en väsentligt större andel av människorna i Stockholmsregionen som regelbundet rör sig i Stockholm, jämfört med andelen människor i Malmöregionen som rör sig i Malmö. Det finns en tydlig skillnad mellan människor som bor i innerstaden och de som bor i grannkommunerna. I Stockholm handlar det dels om att de som bor i andra kommuner reser lite mindre ofta inom Stockholm och framförallt att de går och cyklar väsentligt mindre än de som bor i Stockholms kommun. De reser däremot oftare med bil. I Malmö är skillnaderna betydligt större. Det är en anmärkningsvärt liten andel av de som bor utanför Malmö som med någon regelbundenhet rör sig i staden. De som gör det kör oftast bil. Det här

resultatet bekräftar den bild av ett isolerat Malmö som återkommer i tidigare delar av rapporten. Det kanske skulle kunna förklaras med att Malmö är en del av en polycentrisk region, men med tanke på hur litet utbytet mellan regionens olika delar tycks vara och den bild som svaren förmedlar tycks det snarare handla om en fragmenterad region.

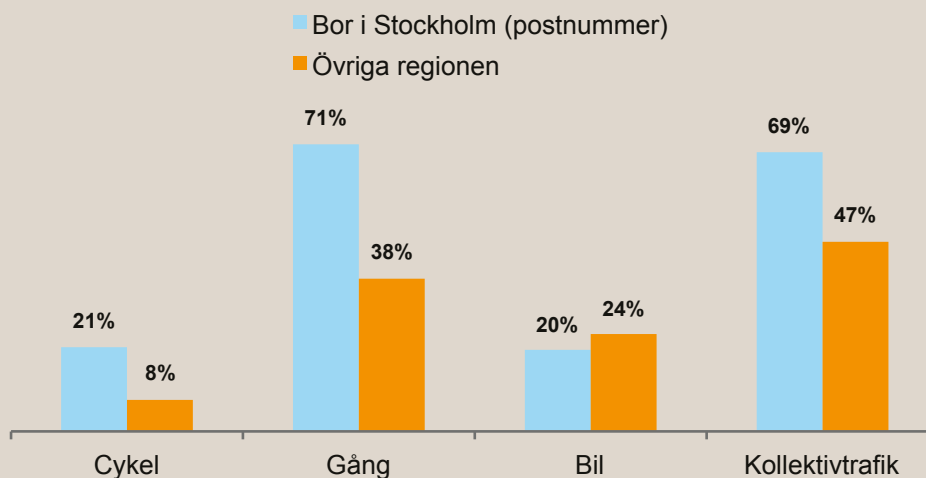
TVÅ REGIONER I RÖRELSE



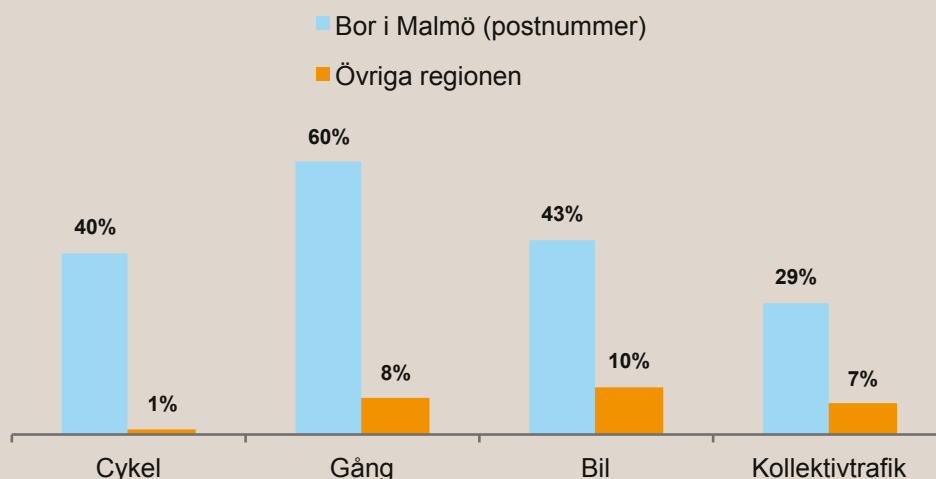
Figuren visar hur stor andel av de tillfrågade i respektive region som förflyttar sig i staden med de olika färdmedlen minst flera gånger per vecka. Detta ger en bild av vardagsbeteendet i respektive stad.



STOCKHOLM I RÖRELSE



MALMÖ I RÖRELSE



Figurerna visar skillnaden i resvanor inom Stockholm respektive Malmö mellan de som bor inne i staden (avgränsat med hjälp av postnummer) och de som bor i den omgivande regionen. Varje stapel anger hur stor andel av de tillfrågade som använder ett färdmedel minst flera gånger per vecka.

En jämförelse mellan invånarna i de två stadskommunerna förtydligar skillnaderna mellan städerna ytterligare. Malmö är mer av en cykelstad än Stockholm men det är också en dubbelt så stor andel av malmöborna som reser regelbundet med bil jämfört med stockholmarna. Det är också anmärkningsvärt att 69 procent av stockholmarna svarar att de använder kollektivtrafik flera gånger

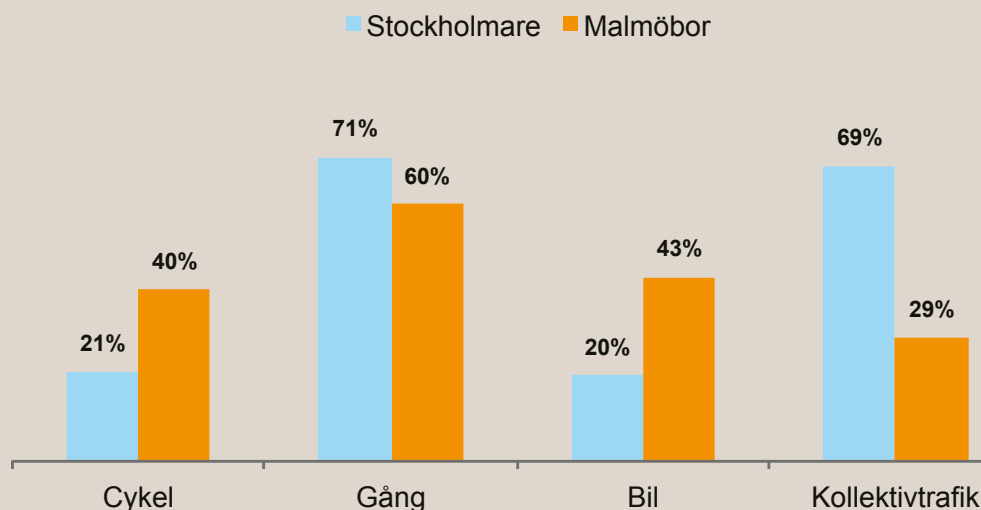
i veckan, medan motsvarande bara gäller för 29 procent av malmöborna. Det kan möjligtvis förklaras av att det är enklare att gå eller cykla i staden och att kollektivtrafiken helt enkelt inte anses vara värd priset. Samtidigt innebär skillnaden i någon mån en möjlig barriär i rörligheten för malmöborna.



Stockholmarna som har ett månadskort för att resa med kollektivtrafik i staden kan använda samma kort och samma färdmedel för att resa inom stora delar av regionen. I Malmö dominerar å ena sidan gång och cykel som i de flesta fall är begränsade till kortare avstånd, samt bilen som kan användas för både korta och långa resor. En möjlig tolkning av detta är att övergången mellan korta och långa resor också innebär en övergång från ett färdmedel till ett annat för många malmöbor. Att Malmö är en cykelstad innebär också i någon mån att de som reser till staden med bil eller kollektivtrafik och inte har någon cykel är begränsade i sin rörlighet inom staden.

i Malmö men först på tredje plats i Stockholm kan delvis förklaras med att resenärernas alternativ ser annorlunda ut i Skåne. I Malmö väljer många stadsbor att gå eller cykla och mellan orter står valet mellan bil och kollektivtrafik vilket omedelbart innebär en betydligt högre kostnad per resa. Att Stockholmarna prioriterar tidsåtgång högt kan delvis förklaras av att arbetspendlingen, som täcker in mycket av vardagsresandet, i Stockholm ligger närmare 45-minutersgränsen än de gör i Malmö.

STOCKHOLMARE OCH MALMÖBOR



Figuren visar skillnaden i resevanor mellan människor som bor i Stockholm och Malmö (respektive stad avgränsas med hjälp av postnummertillhörighet). Varje stapel anger hur stor andel av de tillfrågade som använder ett färdmedel minst flera gånger per vecka.

Vad är det som avgör när människor väljer färdmedel? Prioriteringarna är snarlika, men skiljer sig något åt mellan Stockholms- och Malmöregionen. Malmöresenärernas topprioriteringar är kostnad, tidsåtgång och bekvämlighet. Stockholmsresenärerna prioriterar tidsåtgång högst, följt av bekvämlighet och därefter kostnad. Att kostnaden prioriteras högst



VIKTIGT I VALET AV FÄRDMEDEL

Malmö

Stockholm

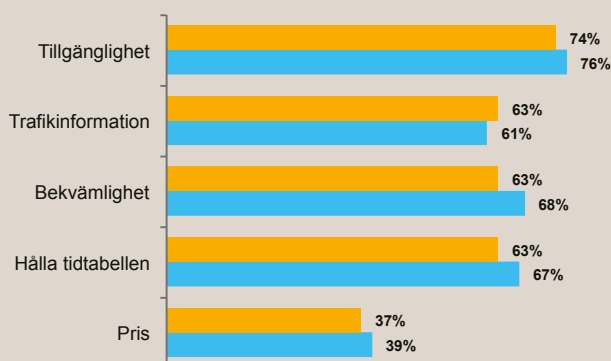
Kostnad	Tidsåtgång
Tidsåtgång	Bekvämlighet
Bekvämlighet	Kostnad
Miljö	Miljö
Hälsa (motion)	Hälsa (motion)

Figuren visar hur de tillfrågade i Malmö- och Stockholmsregionen prioriterar kostnad, miljöaspekter, hälsa och motion, bekvämlighet och tidsåtgång i valet av färdmedel. Listorna visar genomsnittsprioriteringsordningen för respektive region. Varje faktor har en egen färg för att illustrera skillnaderna.

De deltagare i Handelskammarens undersökning som reser med kollektivtrafik mer än en gång i månaden fick svara på vad de tycker om kollektivtrafiken. I genomsnitt är både skåningar och stockholmare ganska nöjda, men inte mycket nöjda med någonting.

ÅSIKTER OM KOLLEKTIVTRAFIKEN

Malmö Stockholm



Figuren visar hur stor andel av de som reser med kollektivtrafiken minst en gång i månaden som är ganska eller mycket nöjda med olika aspekter av kollektivtrafiken i respektive region.

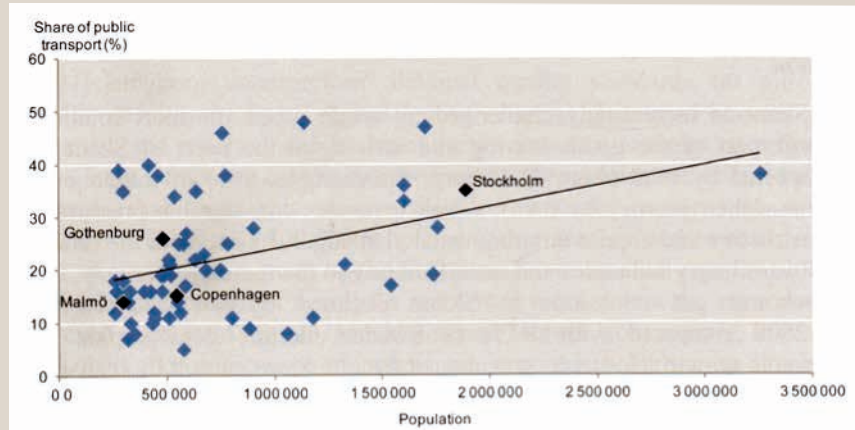
Sämst tycker både stockholmarna och skåningarna om priset för att resa med kollektivtrafiken. Samtidigt svarar båda grupper att det bästa med kollektivtrafiken är tillgängligheten, vilket antyder att de ändå upplever sig få någonting för pengarna. 67 procent av resenärerna i Stockholm och 63 procent av resenärerna i Malmö är nöjda med kollektivtrafikens förmåga att hålla tidtabellen. Det betyder att ungefär en tredjedel av resenärerna i respektive stad är missnöjda, och då inkluderas inte de som väljer att inte resa kollektivt. Det finns gott om utrymme för förbättring.

Sex av tio tillfrågade i varje region är nöjda med trafikinformationen, något som i hög grad påverkar förmågan att attrahera nya resenärer. Trafikinformationen är en inträdesbarriär till kollektivtrafiken. Det bör vara högt prioriterat att alla resenärer enkelt ska kunna hitta och ta del av för dem relevant trafikinformation. Det är också ett viktigt led i att koppla människors upplevda rörlighet till kollektivtrafikens faktiska rörlighet. Den stora utmaningen för kollektivtrafiken tycks vara att göra den attraktiv för fler – inte minst genom att göra den tillgänglig i en större, växande region som knyter samman lokala och regionala resor.

Sammantaget tycks kollektivtrafiken utgöra en viktig skillnad mellan Malmö och Stockholm. I Stockholm används kollektivtrafiken både lokalt inom staden och inom regionen och den används av såväl de som bor i Stockholms kommun som i grannkommunerna. På så vis bidrar kollektivtrafiken, kanske främst tunnelbanan, till att sträcka ut staden, minska restidsavstånden och öka tillgängligheten över en större geografisk yta. I Malmö och Skåne knyter kollektivtrafiken framförallt ihop olika orter, men används inte alls på samma sätt för resor inom Malmö. En sammanställning av satsningar på kollektivtrafik visar att Stockholm ligger långt före Malmö.⁵⁹

⁵⁹ OECD Territorial Reviews: Skåne, Sweden 2012, OECD Publishing 2012, sid 243





Figuren visar förhållandet mellan kollektivtrafik och befolkning. Källa: OECD.

Det är uppenbart att vad vi vet om transportinfrastrukturen bara berättar en begränsad del om en stads tillgänglighet och medborgarnas rörlighet. Det finns en stor orealiserad potential för innovationer och utveckling inte enbart inom transport utan, kanske ännu mer, även inom mobilitet. Michael Batty, professor i samhällsplanering och ordförande för Centre of Advanced Spatial Analysis i London, befinner sig i forskningens framkant och har bland annat bidragit till att utveckla City Dashboard som

ger en detaljrik överblick av London.⁶⁰ Stiftelsen New Cities Foundation arbetar med projektet Re-imagining Urban Mobility som samlar olika aktörer från politik, näringsliv och forskning för att överblicka möjligheterna inom urban mobilitet.⁶¹ En av de största utmaningarna består i att placera människan i centrum. I den mänskliga staden spelar den upplevda och faktiska mobiliteten en minst lika viktig roll som själva transportsystemet gör.

⁶⁰ Besökt 2014-04-30: <http://citydashboard.org/london/>

⁶¹ Besökt 2014-04-30: <http://www.newcitiesfoundation.org/re-imagining-urban-mobility/>



Kapitel 4

För framtidens stadsbyggande

Stadens identitet

Resultaten i den här rapporten påbörjar arbetet med att teckna ett nytt perspektiv på staden med människan i centrum. En framgångsrik stad omfattar mycket mer än byggnader och platser. Det handlar lika mycket, om inte mer, om nätverk och flöden mellan människor. Framförallt definieras staden allt mer av hur människor uppfattar och förhåller sig till den. Både Stockholm och Malmö har luckor, områden som människor i regionen inte upplever tillhör staden, som visar att staden inte är sammanhängande bara för att den begränsas till en kommun. Samtidigt finns det en tydlig skillnad mellan Stockholm och Malmö. Om man frågar invånarna i de två regionerna, växer staden Stockholm utanför sin kommungräns medan Malmö krymper innanför sin. Det är inte längre självklart att stad och kommun sammanfaller, eller att dagens kommuner är det bästa sättet att förvalta morgondagens städer.

Resultaten i rapporten visar också att människors uppfattningar påverkar mobiliteten i och runt städerna. Det är inte tidtabellen utan resenärernas förtroende som till sist avgör vilken rörlighet människor upplever att de har och därmed kan nyttja. Även om tidtabellen säger att det är möjligt att resa mellan Hässleholm och Malmö på mindre än 45 minuter svarar en majoritet av de tillfrågade skåningarna att det inte går. Stadens tillgänglighet och människors rörlighet är avgörande av åtminstone två skäl. För det första avgör det hur den lokala arbetsmarknadsregionen utanför staden utvecklas, vilket i sin tur påverkar stadens förutsättningar för att fortsätta växa och utvecklas. För det andra påverkar mobiliteten hur långt stadens lokala positiva effekter kan sprida sig. Om restidsavståndet minskar och

tillgängligheten ökar behöver inte stad kategoriskt ställas mot landsbygd. Istället kan städer bli tillväxtmotorer i växande regioner.

Det här påverkar inte bara städer som Stockholm, Malmö eller Göteborg. Tvärtom kan man argumentera för att stadens mobilitet och räckvidd är lika viktig, om inte viktigare, för städer som Kalmar, Växjö, Landskrona, Halmstad eller Karlskrona. När Glesbygdsverket definierade tätorter i Sverige tog man hänsyn till pendlingsområdet, det vill säga hur människor pendlar i och runt tätorten. På så vis kunde man tala om hur olika tätorter knyts till varandra i sammanhängande tätortsområden. Den stora utmaningen för flera av Sveriges små och medelstora städer består i att öka mobiliteten så att staden knyts till en växande region. Silicon Valley är ett väldokumenterat, på gränsen till uttjat, föredöme för regionala innovationssystem över hela världen, men när det gäller mobilitet kvarstår en viktig jämförelse. Silicon Valley är ingen stad i termer av sammanhållen bebyggelse, men det är en region som briljerar i flera av de avseenden som brukar associeras till framgångsrika städer. Mobilitet, det vill säga både tillgänglighet och rörlighet, är en nödvändig om än inte tillräcklig förutsättning för det. I Sverige förutsätter det god regional planering av kollektivtrafiken och ett tydligare fokus på hur människor faktiskt reser och rör på sig.

En övergripande utmaning som inkluderar både stadens utbredning och mobilitet är dess identitet. I Stockholm finns bevisligen en inkluderande identitet som sträcker sig över kommungränsen och som är positiv. Människor vill associera sig till staden och det finns en sammanhållen gemenskap i regionen.



I Malmö finns en stadsidentitet som byter karaktär vid kommungränsen. Innanför är stadsidentiteten generellt positiv, men utanför är inställningen till Malmö anmärkningsvärt negativ. Stadsidentiteten kan läsas som ett kvitto på hur det står till med stadens utveckling i regionen och i Malmös fall borde det tolkas som en allvarlig varningssignal för framtiden.

Storstadspolitik på alla nivåer

Sverige behöver mer storstadspolitik på alla nivåer. Det kräver både förändringar och förflyttningar av ansvar mellan det lokala, det regionala och det nationella.

Lokalt

Det finns 290 kommuner i Sverige. Det innebär att drygt en procent, de tre storstadskommunerna, av Sveriges samlade lokala folkvalda ledning ansvarar för landets storstäders framtid. Det betyder också att landets största städer i någon mån riskerar att isoleras från resterande 99 procent av landets kommuner. Om städerna dessutom förväntas växa och expandera riskerar det att bli trångt om de ska hålla sig innanför kommungränserna. Kommunen har blivit en begränsning för staden. Kommunindelningen har fungerat väl historiskt, men i takt med att människor blir mer mobila, kommunicerar obehindrat med hela världen och ställer högre krav på staden, infrastrukturen och den offentliga sektorn är det inte längre rimligt att dela Sveriges yta i 290 olika bitar. Det förlorar både städerna och resten av landet på.

För att bygga stora, framgångsrika städer behöver kommunerna i och runt dem bli större och färre. Sverige har genomgått flera stora kommunreformer, från 2500 primärkommuner på 1860-talet till 816 storkommuner på 1950-talet och slutligen 1971 då en enhetlig kommunform infördes och antalet kommuner var 282. Reformerna motiverades bland annat av folkomflyttningar och urbanisering. De trenderna fortsätter än idag, men snarare än att

minska har antalet kommuner ökat något genom kommunindelningar till 290 stycken. För att förvalta framgångsrika och växande städer behöver stadskommunerna slås ihop med de omgivande kommunerna. På så vis skapas en sammanhållen förvaltning samtidigt som stadens innevånare får en gemensam, demokratisk representation. Dessutom ökar utrymmet för koordinerade, specialiserade stadsdels- och områdesförvaltningar inom städerna.

Om en storstadskommun motsvarade Glesbygdsverkets tätortsdefinition, en tätort med tillhörande pendlingsomland, skulle skatteintäkterna för staden dessutom bättre återspegla den ekonomiska aktiviteten i och runt staden. Nu finns det istället en tydlig obalans mellan natt- och dagbefolkning i olika kommuner. Vissa kommuner utgör framförallt bostadsområden, medan andra kommuner samlar arbetsplatser. Malmö är ett typiskt exempel på detta, och det är en av stadens största utmaningar. Människor arbetar i Malmö, men bor i grannkommunerna. Att lösa detta med skatteutjämningsystem är att behandla symptomen istället för problemet. Det finns inte heller något demokratiskt egenvärde i att människor röstar fram den folkvalda ledningen för sitt bostadsområde, men inte för orten de arbetar på. Om det snarare är regel än undantag finns det all anledning att ifrågasätta det. Dag- och nattkommunerna lever i symbios med varandra, den ena kan inte fungera utan den andra. De skulle kunna bli ännu bättre och effektivare om de i större utsträckning förvaltades gemensamt. På så vis skulle man dessutom eliminera incitamenten för enskilda kommuner att profilera sig för snävt och exempelvis enbart rikta in sig på att attrahera människor till särskilda bostadsområden. Istället borde kommunkartan ritas om i AB-kommuner inom vilka en majoritet av innevånarna har både sin bostad och sitt arbete.

På kort sikt måste trösklar för människor mellan olika kommuner runt en stad sänkas för att staden ska kunna växa och utvecklas. Även om kommuner inte kan slås ihop över en natt så kan de samarbeta om flera grundläggande frågor. Överhuvudtaget



måste nödvändiga förutsättningar som bostadsmarknaden, skolan och trafiken organiseras och harmoniseras för att återspegla människors ökade rörlighet och efterfrågan på tillgänglighet. För att ta till vara på en växande stads potential räcker det inte längre att skolor eller bostäder är bra i enskilda kommuner. Det måste finnas en hög och jämn kvalitet i hela stadsregionen, annars kommer staden och regionen att få luckor och växa mer i vissa riktningar och mindre i andra.

Om byggregler, bostadsmarknad, kommunaltrafik och skolkvalitet varierar avsevärt mellan grannkommuner i en stadsregion kommer det att på olika vis fragmentera staden. Med enhetliga regler och gemensamt kvalitetsarbete kan kommunerna istället stärka varandra och minska fragmenteringen så att hela staden och regionen kan växa och utvecklas på lika villkor. Eventuellt finns det till och med ett värde i att harmonisera byggregler och bygglovsprocesser nationellt.



Regionalt

På Regional nivå handlar storstadspolitik till stor del om tillgänglighet och rörlighet till och runt staden. Den stora utmaningen består i att öka restidsavståndet inom 45-minutersgränsen så att fler kan resa längre på kortare tid. Det ökar stadens räckvidd och knyter den till en större region.

Idag hanteras infrastrukturinvesteringar nationellt, men incitamenten för investeringar är tydligare på

regional nivå. Infrastrukturfrågor är viktiga även på kommunnivå, men de organiseras med fördel på regional nivå för att ta till vara på gemensamma fördelar och undvika ett nollsummespel mellan kommuner som konkurrerar om samma medel. Mot den bakgrunden borde ansvaret för infrastrukturpolitik och investeringar decentraliseras från statlig till regional nivå. Det skulle innebära att investeringar bättre kan återspegla regionala hänsynstaganden och prioriteringar, till exempel till förbindelserna i Öresundsregionen som är viktiga för Skåne. Dessutom blir ansvarstagandet för infrastrukturpolitiken tydligare när de som påverkas av investeringarna är de som röstar fram de ansvariga beslutsfattarna.

Frågor som rör till exempel kultur- och idrottspolitik kan med fördel centraliseras från kommuner till regioner. I takt med att människors rörlighet har ökat är det inte orimligt att se hur människor från angränsande kommuner kan ta del av samma idrottsarenor, teatrar eller museum. Tvärtom är det besynnerligt att tänka sig att varje kommun ska ha ett eget badhus och en egen arena, vilket i regel är samhällsekonomiskt oförsvarbart idag. Även skolpolitik skulle i viss utsträckning kunna förbättras genom regional koordinering, även med bibehållet kommunalt huvudmannaskap. Till exempel skulle lärares kompetensutveckling och viss tillsyn i skolorna kunna samordnas regionalt.

Nationellt

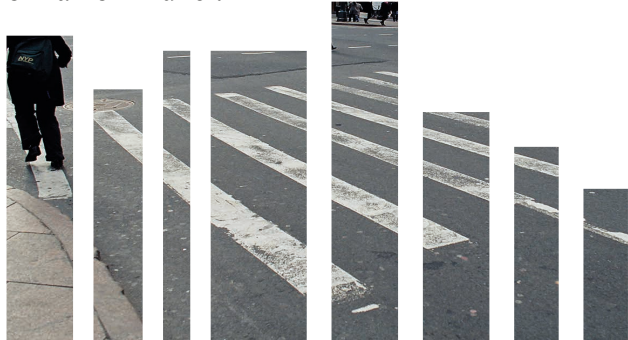
Nationellt handlar storstadspolitik framförallt om att knyta ihop storstadsregioner på ett sätt som hela landet tjänar på samt att hämta input från städerna till den nationella politiken. Det har blivit en vedertagen sanning att om staden vinner något, förlorar landsbygden lika mycket, men det stämmer inte i en allt mer globaliserad värld. Istället blir Sveriges städer allt viktigare för hela landets framtida konkurrenskraft och utveckling. På så vis bidrar städer och tätortsområden till, snarare än att tära på, landsbygden.



Sverige behöver en storstadsminister, inte för att föra regeringens talan i städerna utan för att föra städernas talan i regeringen. I takt med att städerna har blivit allt viktigare för landets utveckling och tillväxt blir det allt viktigare att regeringen får input från storstadsregionerna. En storstadsminister kan ha en koordinerande roll mellan storstadsregionerna och samtidigt ge input från städerna till regeringen om nationell politik, vilket bättre återspeglar dagens förhållande mellan stad och nation.

Den nationella storstadspolitiken har i första hand en koordinerande roll och kan till exempel omfatta att tillsammans med storstadsregionerna för att etablera ett sömlöst biljettsystem för kollektivtrafik i hela landet. Samtidigt måste storstadspolitiken också värna städernas internationella och globala förbindelser och relationer. Köpenhamn, Oslo och Hamburg är tre städer som på olika vis har starka band till svenska storstäder. Den politik som förs nationellt idag tar till exempel sällan hänsyn till Malmös relation till Köpenhamn. Ur ett Sverigecentriskt perspektiv slutar Malmöregionen vid Öresundsbron brofäste, men det återspeglar inte hur människor arbetspendlar, shoppar eller reser ut i resten av världen. I Sydsverige är landets viktigaste flygplats Kastrup, inte Arlanda. Den nationella politiken stämmer ibland illa överens med den regionala verkligheten.

Det finns också anledning att diskutera vilka frågor som skulle kunna hanteras bättre på en statlig och nationell nivå än kommunalt. Det skulle till exempel kunna finnas ett värde i att harmonisera byggregler och bygglovsprocesser nationellt för att undvika godtyckliga skillnader i beslut och kvalitet mellan olika kommuner.



Trängsel och mobilitetsinnovationer

Undersökningen i den här rapporten åskådliggör flera skillnader mellan Stockholm och Malmö, men de har åtminstone en övergripande gemensam utmaning: trängsel. Båda städer utgör regionala centrum med en stor andel inresande trafik, inte minst under rusningstid. Samtidigt måste båda städer kunna växa ytterligare för att fortsätta utvecklas och bidra till regional utveckling. Skåne beskrivs ofta som en polycentrisk region, men frågan är om sanningen inte ligger närmare fragmenterad än polycentrisk. Stockholm har hittills vuxit kraftigt längs med och tack vare sitt tunnelbanesystem, men behöver hitta nya lösningar för stadens fortsatta utveckling. Medan Stockholms trängsel framförallt består av arbetspendlare är Skåne en transitregion och Malmö har en kombinerad trafikbelastning av person- och godstransport som använder samma infrastruktur. Malmö är en utpräglad gång och cykelstad, medan Stockholmsarna är bättre på att utnyttja kollektivtrafiken för att öka sin rörlighet. Båda städer står inför att bestämma hur bilens roll i staden ska se ut i framtiden.

Den här rapporten är bara ett första steg i arbetet med att analysera och planera morgondagens städer och cityregioner utifrån människorna i dem. Rapportens syfte är inte att besvara frågan hur morgondagens stad kommer att se ut, utan att påpeka att förutsättningarna för hur framtidens städer formas är på väg att förändras. Det betyder att politiker och stadsplanerare behöver anpassa sina verktyglådor. Tack vare digitalisering och datafiering finns det oanade mängder data insamlade och nästintill obegränsat med nya möjligheter för att samla in nya data om hur Sveriges städer faktiskt fungerar. En av de största utmaningarna som städer världen över står inför är trängsel och rörlighet. Svaret handlar om att bygga ut infrastrukturen, men det handlar också om att öka innovationskraften inom mobilitetsområdet.



Nya tjänster som Uber, Waze, Google maps och reseplanerare för att inte tala om bilpooler och låncyklar har förändrat hur människor rör sig i städerna. Det är bara början.

Stadens tillgänglighet och människors rörlighet är en utmaning och en möjlighet som Stockholm och Malmö delar och de skulle kunna lära sig mycket av varandra. Respektive stad har olika, men liknande trängselproblem och präglas av olika

rörelsemönster. Genom att ta intryck av varandras fördelar och lära av varandras problem kan de växa tillsammans. Målet måste vara att öka stadens räckvidd i restidsavstånd under 45-minutersgränsen i så många riktningar som möjligt. Det är lika mycket en fråga om framtidens städer som om framtidens arbetsmarknad och företagsklimat.■

STAD I RÖRELSE



Handelskammaren

I sydsvenska företags intresse

Rapportförfattare:


Joakim Lundblad

Senior Policyanalytiker, Handelskammaren
joakim.lundblad@handelskammaren.com

Jessica Ulfgren

Trainee, Handelskammaren





Sydsvenska Industri- och Handelskammaren är en privat organisation med drygt 2800 medlemsföretag i Skåne, Blekinge, Kalmar, Kronobergs och södra Hallands län. Handelskammarens avdelning för Analys och kommunikation bedriver påverkansarbete för att skapa ett bättre företagsklimat i Sydsverige, bland annat med avseende på kompetensförsörjning och infrastruktur. Handelskammaren arbetar även med att erbjuda stöd till medlemsföretag i form av utbildningar och service inom internationell handel samt att sammanföra företagare i nätverk och möten.

Fler rapporter finns på: www.handelskammaren.com



Handelskammaren
I sydsvenska företags intresse