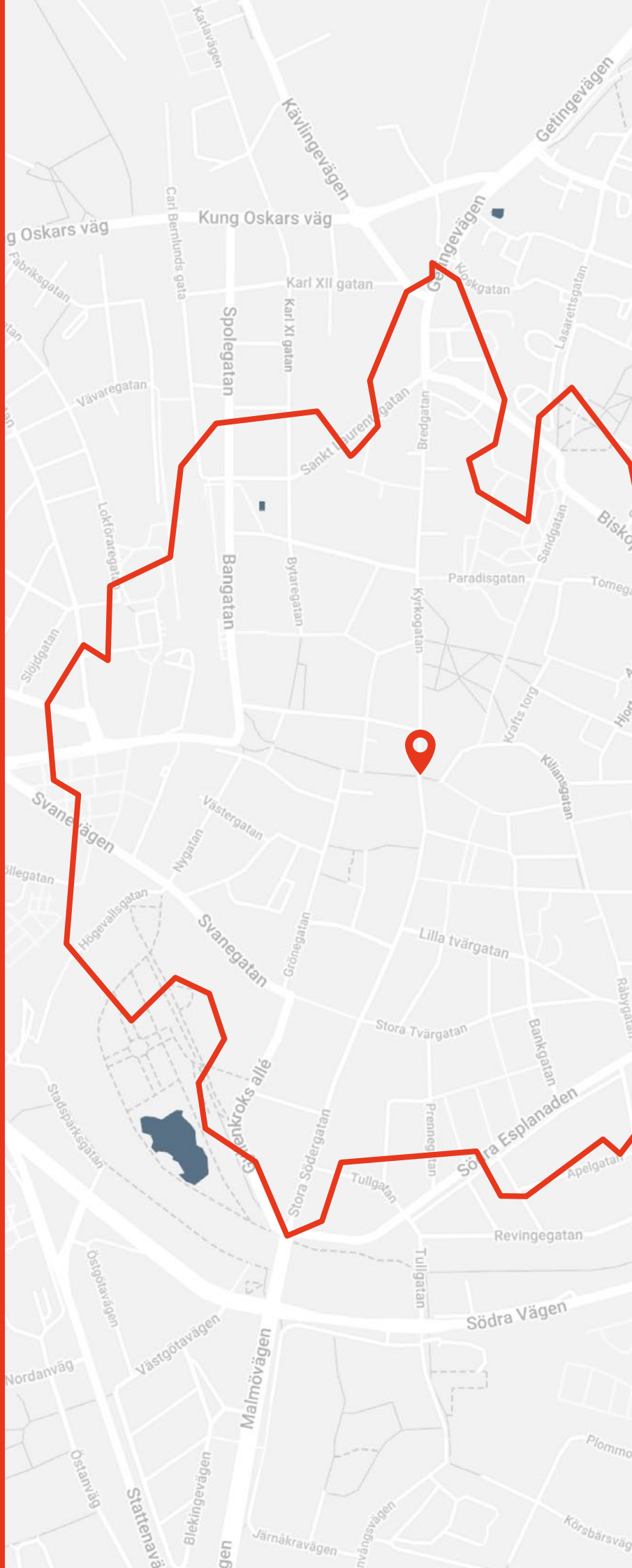


Stads- barometern

2019







Sammanfattning

Stadsbarometern är en jämförelse av 67 svenska mellanstora till större stadskärnor. Vi analyserar hur dessa stadskärnor står sig mot varandra med avseende på bland annat demografi, ekonomi, arbetsmarknad och utbildning. Syftet är att försöka förstå vad som skapar en ekonomiskt stark stadskärna.

I studien har vi definierat stadskärnan som en cirkel med mittpunkt i stadens centrum. Därefter har vi gjort avgränsningen genom att beräkna gångvägar på 750 m från denna mittpunkt. Syftet är således att kartlägga innehåll och utvecklingen i stadens mer centrala delar.

Studien visar att den stadskärna i Sverige som har ekonomiskt bäst förutsättningar är Jönköping. Gemensamt för de mest ekonomiskt starka stadskärnorna är bland annat att de ofta har en stor befolkningensmängd, samt att de är universitetsorter. Den minst framtidssäkrade staden är Falköping. De ekonomiskt starka stadskärnorna förväntas också ha en positiv befolkningsutveckling de kommande åren.

Utöver detta visar studien också att befolkningen i stadskärnan i regel utgör knappt 10 % av befolkningen i kommunen. I snitt har drygt 40 % en högre utbildning, och 23 % är sysselsatta inom det kunskapsintensiva näringslivet. Andelen sysselsatta inom kunskapsintensivt näringsliv är högst i Oskarshamn – här är andelen nästan 50 %. Den andra ytterligheten är Trelleborg, där endast drygt 8 % av befolkningen är verksamma inom kunskapsintensivt näringsliv. Värt att notera är också att över 40 % av befolkningen är sysselsatta inom offentlig sektor. Det finns genomgående relativt stora skillnader mellan stadskärnor. En faktor som påverkar är också var näringslivet är lokaliserat i kommunen.

Studien kartlägger också utbildningsnivån i stadskärnorna. Även här är variationen mellan städerna stor – i Lund har t.ex. 78 % av invånarna en högre utbildning, medan endast 26 % av Katrineholmsborna har det.

Mobilitet – det vill säga förutsättningarna att transportera sig – är ytterligare ett undersökningsområde. Här framkommer bland annat kollektivtrafikens tillgänglighet i kommunerna som helhet

ofta är relativt god. En annan dimension är hur många hushåll som har bil i stadskärnan. Genomgående är biltätheten lägre i stadskärnan än i kommunen som helhet. I Lund är biltätheten lägst och högst i Trollhättan.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att det i stadskärnan finns stora ekonomiska värden. Dels av materiell karaktär i form av t.ex. infrastruktur och bostäder men också i form av humankapital.

Vi presenterar i studien ett antal policyrekommendationer som syftar till att förvalta dessa värden. I grunden handlar detta om att stärka stadskärnan ur ett ekonomiskt perspektiv.

Bland annat föreslår vi att man bör jobba aktivt för se till att både fler boende och kontor flyttar till stadskärnan. En ökande befolkning leder till en större köpkraft, vilket t ex gynnar handel och restaurang. Fler företag bidrar till att stärka kluster-effekter vilket bidrar till ekonomisk tillväxt.

Vi menar också att man bör jobba proaktivt för att identifiera kommande utmaningar. Detta kan exempelvis handla om att se till att stadens arbetsmarknad inte är allt för beroende av en enskild bransch. Ju större branschspridningen är, desto bättre rustad är staden mot konjunktursvängningar och strukturomvandlingar som snabbt kan förändra behovet av arbetskraft. Om exempelvis en större aktör lämnar stadskärnan kan det få stora effekter på stadens attraktivitet.

Stadskärneutveckling har ibland lite för mycket fokus på att stärka enbart handeln och andra besöksintensiva näringar. Vi menar att det är viktigt att inse att stadsutveckling handlar om att stärka staden i sin helhet och även stärka den omkringliggande regionen. Går det bra för staden går det bra för regionen och vice versa.

Inledning

Urbaniseringen har kommit att bli en av de megatrender som kännetecknar 2000-talet. Som ett resultat av detta har staden fått en mer framträdande roll än någonsin tidigare – inte minst har den en avgörande roll som nav för kunskaps- och informationsutbyte. Parallellt med urbaniseringen har stora delar av västvärlden genomgått en omfattande strukturomvandling de senaste 40 åren – från att tidigare ha dominerats av industrier har många länder övergått till att vara tjänste- och kunskapsekonomier.

Dessa trender – globalisering och övergången till en kunskapsekonomi – påverkar våra städer i högsta grad. I många fall blir dessa trender en katalysator för stadens utveckling, medan andra stadskärnor som inte gynnas av trenderna riskerar att halka efter.

Så hur skapar man då en stadskärna som står väl rustad att möta framtiden? Ambitionen med denna rapport är att försöka ge ett svar på den frågan. Med statistiska data som underlag jämför vi nästan 70 svenska stadskärnor, och kartlägger vad som skiljer dem åt med avseende på ekonomi, demografi och arbetsmarknad. Vi har därför valt att kalla denna studie för Stadsbarometern.

Ett annat syfte med studien är att tydliggöra att stadens utveckling är så mycket mer än bara "gatuplansverksamhet", d v s handel och restauranger. I många svenska städer är det ofta fokus på hur det går för handeln i stadskärnan och handeln har det för närvarande tufft i många stadskärnor. Lösningen, menar vi ligger i en bredare förståelse för stadens utveckling. Det räcker inte bara med att diskutera t ex parkeringsplatser och öppettider.

När liknande studier görs internationellt läggs fokus ofta på s.k. megastäder med miljontals invånare. I Sverige har vi som bekant inga stadskärnor av den digniteten – en typisk svensk kommun har en befolkning på mellan 30 000 – 100 000 personer. Av detta skäl har vi också valt att exkludera våra tre

största städer – Stockholm, Göteborg och Malmö – från denna jämförelse. Dessa städer är så pass mycket större än de andra att de bör jämföras separat för att kunna dra meningsfulla slutsatser, vilket vi gör i en särskild faktaruta om de tre storstäderna. Vi har definierat stadskärnorna utifrån en central mittpunkt, därefter har vi ritat upp den yttre gränsen på 750 m från denna mittpunkt.

För att kunna göra en jämförelse av stadskärnorna har vi tagit fram ett stadsbarometerindex (SB-index). Detta mått är en summering av hur ekonomiskt och demografiskt starka respektive stadskärna är. Totalt är det 10 variabler som ligger till grund för indexet.

Vi gör inte anspråk på att ge den fullständiga bilden, men vår förhoppning är ändå att denna rapport ska kunna tjäna som inspiration och diskussionsunderlag kring de möjligheter och utmaningar våra stadskärnor står inför.

Statistiken kommer från SCB, därefter har vi utifrån egna beräkningar tagit fram de diagram och grafer som förekommer i rapporten.

Studien inleds med en presentation av Stadsbarometerindex. Därefter följer mer djuplodande analyser inom totalt fem delområden (Stadens roll, levande staden, arbetande staden, kunskapsstaden och mobilitet i staden). I slutet finns även ett appendix med all data och alla diagram som refereras till.



Vad är det som gör att städer växer?

Städer har i över 6000 år förvalt stora värden, såväl fysiskt som i form av humankapital. I kraft av att vara centrum för varu- och kunskapsutbyte har de alltid varit noder för ekonomisk och teknologisk utveckling.

Vad är det då som gör att städer växer? Frågan har länge intresserat såväl forskare som beslutsfattare - så till den grad att stadsteori kommit att bli ett eget forskningsämne. Frågan är naturligtvis komplex att besvara, men det går att identifiera några egenskaper hos städer som tenderar att göra dem attraktiva, och som därmed driver tillväxten av dem. En aspekt som gör stadskärnor konkurrenskraftiga gentemot mer glesbefolkade områden är den höga befolkningstätheten. En hög befolkningstäthet ger inte bara upphov till ett stort utbud av arbetskraft för företag, det leder också till att mycket humankapital koncentreras till en liten yta. Detta skapar i sin tur en grogrund för idéutbyte och innovation. Att befolkningstätheten är hög leder också till att handel, kultur och nöjen samlas på en liten yta, vilket ur ett attraktivitetsperspektiv är positivt.

Sammantaget leder detta till att transaktionskostnaderna minskar. Dels minskar kostnaderna för transport när avstånden är små, men den urbana miljön medför också att transaktionskostnaderna för information, humankapital och kompetens sjunker väsentligt.

För att citera den amerikanske nationalekonomen Edward Glaeser: "Städer är frånvaron av fysiskt utrymme mellan människor och företag".

Vad kännetecknar framgångsrika stadskärnor?

Förutom att förstå vad det är som gör att städer växer försöker man inom urban teori också besvara frågan varför vissa städer är mer framgångsrika än andra.

Om man gör en utblick i världen är det inte svårt att hitta städer som de senaste åren har upplevt en sensationell ekonomisk och befolkningsmässig utveckling. Nästan lika lätt är det också att hitta städer där utveckling inte sett lika god ut. Ett känt exempel är Detroit, där utflyttningen från stadskärnan har varit mycket omfattande de senaste decennierna.

Även om förutsättningarna för olika städer skiljer sig mycket åt går det ändå att identifiera vissa gemensamma nämnare mellan de stadskärnor som är växande, robusta och uppfattas som attraktiva att bo och jobba i.

Till att börja med tenderar dessa stadskärnor att ha stora inflöden av såväl ekonomiskt kapital som humankapital och arbetskraft. En förutsättning för att detta ska kunna ske är att staden har en robust infrastruktur – dels när det gäller transport av varor, personer och tjänster, men också när det kommer till överföring av energi och information.

Inflödet av humankapital, varor och arbetskraft skapar i sin tur klustereffekter ur vilka synergier uppstår. Idéer, innovation och entreprenörskap gynnas helt enkelt av närheten på och tillgången till varor, ekonomiskt kapital, humankapital och arbetskraft.

Slutligen krävs policys och lagstiftning som blir ett smörjemedel – och inte en bromskloss – för att koncentrationen av näringsliv och humankapital ska kunna ske.

När allt detta är på plats finns goda förutsättningar för framväxten av en robust stadskärna.



Stadsbarometerindex 2019

När man försöker utröna vad som kännetecknar städer med goda ekonomiska och demografiska förutsättningar genom att jämföra dem blir det snabbt tydligt att det inte räcker att utmärka sig inom ett enskilt delområde.

Faktorer som tillgången på högutbildad arbetskraft och storleken på det kunskapsintensiva näringslivet är viktiga indikatorer på välståndet – men inget delområde ger i sig en heltäckande bild av hur av stadskärnans förutsättningar. WSP har därför tagit fram ett stadsbarometerindex (SB-index), där vi vägt samman de olika delområdena. Naturligtvis är det omöjligt att skapa ett mått som ger den fullständiga bilden, men SB-indexet är likväl ett försök att kvantifiera hur välståndet i stadskärnan ser ut på aggregerad nivå.

Totalt ingår 10 likaviktade variabler i SB-indexet (se tabell i appendix). Stadskärnorna i den översta decilen i en viss delkategori får 10 poäng, den näst översta decilen får 9 poäng osv. Varje stadskärna får sedan en sammanvägd poäng som alltså är summan av delpoängen. Den högsta poängen som en stadskärna kan uppnå är 100.

Systemet med deciler har valts för att en enskild delvariabel inte ska få för stor påverkan på totalpoängen – det går trots allt inte att utesluta att felkällor och mätfel förekommer i datan.

Förutom att tjäna som jämförelsemått gör SB-indexet det också möjligt att undersöka vilka faktorer som är mest betydelsefulla för att skapa en framtidssäkrad stadskärna. Några exempel visas på nästkommande uppslag – där blir det tydligt att såväl utbildningsnivå som andelen sysselsatta i modernt näringsliv har en stark bäring på välståndet i stadskärnan.

Slutligen försöker vi också blicka framåt, genom att undersöka den prognosticerade befolkningsutvecklingen mellan 2018-2023. Det visar sig att det finns ett samband – den prognosticerade befolkningsökningen är störst i de stadskärnor som har höga index i Stadsbarometermätningen.

Det är viktigt att ha i åtanke att SB-indexet primärt är ett mått på stadskärnans strukturella förutsättningar. En stad kan ha konjunkturella utmaningar som yttrar sig i form av sämre ekonomisk tillväxt, men ändå vara strukturellt stark i grunden. En stad som befinner sig i en tillfällig svacka kan alltså ändå få ett högt SB-index om de strukturella förutsättningarna – i form av till exempel utbildningsnivå och åldersstruktur – är goda.

Korta fakta

77 

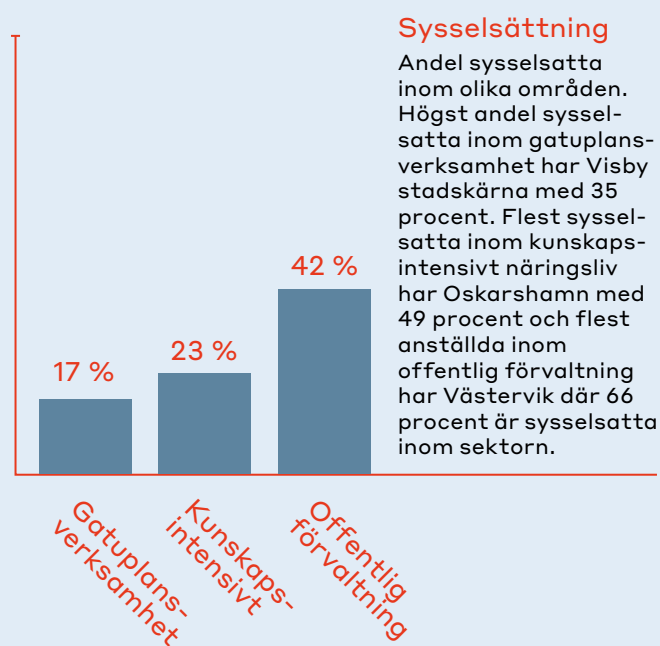
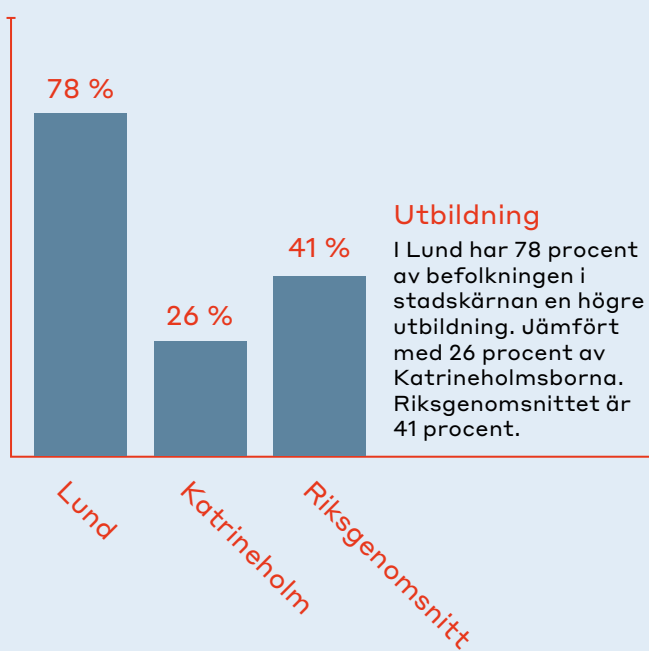
Jönköping är stadskärnan med högst stadsbarometerindex på 77. Följt av Karlstad (76) och Lund (75). I botten ligger Falköping med ett index på 31.

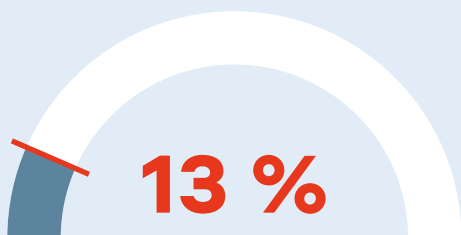
5113 

Befolkning i svenska stadskärnor i snitt (exklusive de tre storstäderna). Norrköping är den stadskärna som har flest invånare med 12089 personer. Mariestad har den minsta befolkningen i sin stadskärna med 1846 invånare.

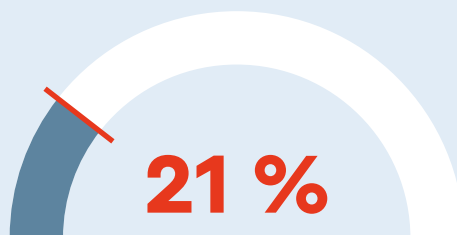
Norrköping vs Piteå

Norrköpings stadskärna har den högsta andelen under 65 år, medan Piteå är den stad med äldst befolkning.





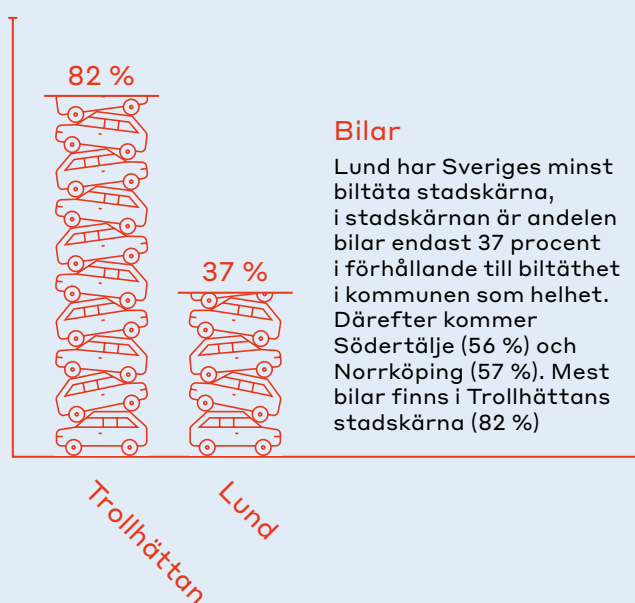
I genomsnitt är dagbefolkningen 13 procent större än nattbefolkningen i svenska stads kärnor. Störst dagsbefolkning har Umeå som har över tre gånger så många invånare i stads kärnan på dagen än på natten. I andra vågskålen hamnar Eslöv där befolkningen är 30 procent färre dagtid än nattetid.



Andelen höginkomsttagare i stads kärnorna (mer än 333 194 kronor per år och person). Högst andel höginkomsttagare finns i Helsingborgs stads kärna med 38 procent. Minst andel höginkomsttagare har Kristinehamns stads kärna där samma siffra är 9 procent



Befolkningen i stads kärnan utgör knappt 10 procent av befolkningen i kommunen



Bilar

Lund har Sveriges minst biltäta stads kärna, i stads kärnan är andelen bilar endast 37 procent i förhållande till biltäthet i kommunen som helhet. Därefter kommer Södertälje (56 %) och Norrköping (57 %). Mest bilar finns i Trollhättans stads kärna (82 %)



35 procent av arbetstagarna i Visbys stads kärna är sysselsatta inom handel-, hotell och restaurangnäring vilket är högst andel i Sverige där snittet är 17 procent



Jönköping i toppen - Falköping i botten

Vi har analyserat stadskärnorna utifrån totalt 16 variabler, varav 10 ligger till grund för SB-indexet. Utgångspunkten för denna studie är att försöka utröna vad som kännetecknar en framgångsrik stadskärna. SB-indexet blir en indikator på hur robust stadskärnan är totalt sett. I måttet vägs demografiska såväl som sociala och ekonomiska faktorer in.

På följande uppslag presenteras resultaten av studien. De tio stadskärnor som har högst index listas i tabellen till vänster, och de med lägst index återfinns i tabellen till höger. Se diagram 17 appendix för alla städer.

Listan väcker en hel del tankar och funderingar. Värt att notera är exempelvis att alla stadskärnor på topp 10-listan utom Kristianstad ligger i kommuner som klassas som "större städer" i SKL:s kommungruppsindelning. Av de tio med lägst index är inte en enda klassad som större stad.

En annan gemensam nämnare för de tio i topp är att de har en högskola eller ett universitet. Även

i detta avseende kontrasterar dessa stadskärnor starkt mot de som placerar sig i botten – tillgången till högre utbildningen är mycket begränsad i de städer som intar bottenplaceringarna.

Man kan alltså på goda grunder dra slutsatsen att såväl befolkningsstorlek som tillgång till utbildning är helt vitalt för att skapa förutsättningar för en stark stadskärna. Större städer dessutom kan dra nytta av ett mer diversifierad efterfrågan och näringsliv.

De städer som har ett högt SB-index förväntas även överlag ha en positiv befolkningsutveckling i kommunen som helhet de kommande 5 åren (se diagram 18).

Stad	SB-index (toppen)		Stad	SB-index (botten)
Jönköping	77		Simrishamn	42
Karlstad	76		Arvika	41
Lund	75		Falkenberg	41
Helsingborg	74		Hudiksvall	40
Kristianstad	74		Mjölby	40
Linköping	74		Karlskoga	39
Norrköping	73		Västervik	38
Örebro	71		Kristinehamn	37
Sundsvall	69		Motala	37
Luleå	68		Falköping	31



Stadskärnans roll i kommunen

I föregående avsnitt gavs en övergripande bild av stadskärnornas sammanvägda förutsättningar är. Som sagt är det variabler inom totalt fem delområden som ligger till grund för vårt SB-index, där det första området handlar om vilken roll stadskärnan spelar för kommunen.

Centralorten har i allmänhet mycket stor betydelse för välbefindandet i en kommun. Här finns i regel näringsliv, utbildning och humankapital koncentrerat på en liten yta. Detta skapar i sin tur incitament för människor att söka sig dit, antingen för att bo eller för att jobba. Pendlingsmönstren i kommunen går att kartlägga genom att mäta hur stor dagbefolkningen i stadskärnan är i förhållande till den totala befolkningen i kommunen. Enkelt uttryckt utgörs dagbefolkningen av de som arbetar i staden.

Kvoten mellan stadskärnans och kommunens totalbefolkning - boendeandelen - talar om hur stor del av kommuninvånarna som bor i stadskärnan (diagram 1). En hög kvot tyder ofta på att befolkningsandelen i centralorten är hög, och att bebyggelsen är koncentrerad på en relativt liten yta i kommunen.

Ett annat intressant mått är dagbefolkningens storlek i stadskärnan relativt totalbefolkningen i kommunen, dvs sysselsättningsandelen (se diagram 2). Detta mått kan ge en indikation på hur stor betydelse stadskärnan har för kommunens

arbetsmarknad i stort. Om dagbefolkningen är stor relativt kommunbefolkningen kan det tyda på att stadskärnan i fråga betraktas som attraktiv att pendla till - en relativt sett hög dagbefolkning uppstår ju när en stor andel av kommunens invånare arbetar i centralorten. På samma sätt kan en låg dagbefolkning i stadskärnan i förhållande till kommunens befolkning i stort tyda på att staden i fråga har en något mer perifer betydelse för kommunens arbetsmarknad.

När boende- och sysselsättningsandelen är hög leder det till att mer köpkraft koncentreras till en mindre yta, vilket skapar en högre lokal efterfrågan. Detta får i sin tur positiva återverkningar på näringslivet i stadskärnan, något som i det långa perspektivet ger upphov till fler jobb. När fler jobb uppstår i stadskärnan ökar i sin tur hela kommunens konkurrenskraft.

När det gäller sysselsättningsandelen hamnar Arvika i topp. Därefter följer residensstäderna Växjö och Jönköping. I botten hittar vi bland annat Karlskoga.

9,5 %

Boendeandel

8,6 %

Sysselsättningsandel

Den levande staden

En levande och socialt hållbar stad uppstår i samspelet mellan flera olika faktorer – åldersstruktur och inkomstfördelning är exempel på saker som har betydelse.

En av de faktorer som påverkar allra mest är befolkningsstorleken (se diagram 3). Att ha en stor befolkning gör i sig att stadskärnan uppfattas som attraktiv – mer humankapital koncentreras till en liten yta, vilket i sin tur ökar möjligheterna till kunskaps- och informationsutbyte. En stor befolkning kan också minska stadskärnans sårbarhet mot förändringar på arbetsmarknaden – något vi återkommer till i avsnittet om policyrekommendationer.

En annan grundförutsättning som måste till är att befolkningens mängd kontinuerligt växer (se diagram 4). När befolkningens mängd växer så ökar även utbudet på arbetskraft, vilket i sin tur är en förutsättning för en modern och dynamisk arbetsmarknad.

En växande befolkning är också nödvändigt för att bibehålla en strukturellt gynnsam åldersstruktur. Stadskärnor med en hög andel yngre har en stor och långsiktig arbetskraftspotential. En hög andel yngre indikerar också att stadskärnan har en fungerande bostadsmarknad. Att vissa städer har en hög andel äldre kan ofta förklaras av att de unga enkelt inte lyckas få en bostad i stadskärnan, antingen för att de har för kort kötid i bostadskön, eller när det gäller bostadsrätter, för att ekonomin inte är tillräckligt god. Åldersstrukturen har också stor påverkan på utbudet av varor och tjänster i stadskärnan. Yngre personer tenderar att ha en högre efterfrågan på nöjen, handel och restauranger – något som avspeglar sig i dessa stadskärnors näringslivsstruktur. För mer detaljer gällande åldersstrukturen, se diagram 5.

Något annat som har stor påverkan på den sociala hållbarheten är människors ekonomiska situation (se diagram 6). Högre inkomster gör inte bara att välståndet ökar, det kan också ses som ett uttryck för att produktiviteten är hög. Högre inkomster medför också att köpkraften ökar, vilket i sin tur stärker stadskärnornas handels- och restaurangnäring. Utöver detta leder högre inkomster till att kommunens skatteintäkter ökar, vilket ger ett större handlingsutrymme att genomdriva satsningar på skola, vård och omsorg.

Av intresse är också hur inkomsterna fördelar sig i befolkningen (Se diagram 7). Vi har valt att mäta detta genom att beräkna hur stor andel av befolkningen som har en inkomst i den översta kvartilen, det vill säga hur stor andel av befolkningen som är höginkomsttagare.

Ytterligare en intressant aspekt är andelen personer med utländsk bakgrund i stadskärnan relativt kommunen i stort (Se diagram 8). Stadskärnor där andelen är hög kan i många fall dra nytta av de möjligheter som uppstår när kulturer möts. Samtidigt kan integrationen i vissa fall bli en utmaning som tar sig uttryck i utanförskap.

I topp när det gäller åldersstruktur hamnar Norrköping, följt av Landskrona och Östersund. Dessa stadskärnor har alltså den lägsta andelen invånare över 65 år. Staden med lägst andel yngre är Piteå.

Variabel	Genomsnitt
Befolkningsmängd	5113
Befolkningstillväxt 2013-2018	11 %
Andel under 65 år	72 %
Andel med utländsk bakgrund i stadskärnan relativt kommunen	107 (kommun = 100)
Medianinkomst	233 174 kr
Andel höginkomsttagare	21 %

Den arbetande staden

Flera näringslivsfaktorer måste vara på plats för skapa en konkurrenskraftig stadskärna. Något annat som ofta är utmärkande för ekonomiskt starka stadskärnor är att de har ett attraktivt, dynamiskt och kunskapsintensivt näringsliv.

Näringslivet delas av SCB in i kategorier enligt Standarden för svensk näringsgrensindelning (SNI). Då stadskärnans verksamhetsutbud domineras av ett fåtal huvudbranscher har vi valt att undersöka dem som rör gatuplansverksamheter, samt det vi valt att kalla modernt näringsliv. Till gatuplansverksamheterna räknar vi SNI5 och SNI7, det vill säga Handel och Hotell & restaurang. Till det moderna näringslivet räknar vi SNI8 (Information & kommunikation), SNI9 (Finans- och försäkringsverksamhet) samt SNI11 (Företagstjänster).

Gatuplansverksamheter ger vitalitet och puls åt stadskärnan (se diagram 9). Lika viktigt är det moderna, kunskapsintensiva näringslivet (se diagram 10). För Sverige är kunskap och human-kapital – snarare än produktion av varor – det vi kan konkurrera med i en globaliserad värld där varuproduktionen i regel förläggs till de länder där produktionskostnaderna är som lägst. En hög andel sysselsatta inom dessa respektive näringar är därmed en stark framgångsfaktor för att skapa en robust stadskärna.

Den offentliga sektorn spelar också en mycket viktig roll för arbetsmarknaden i stadskärnorna – av tabellen ovan framgång att över 40 % av

befolkningen i stadskärnan är sysselsatta inom offentlig sektor i genomsnitt (se diagram 11).

En annan viktig indikator som rör näringslivet är stadens dagbefolkning relativt totalbefolkningen i stadskärnan (se diagram 12). En stor dagbefolkning relativt totalbefolkningen vittnar om att stadskärnan har ett attraktivt näringsliv till vilket folk pendlar från andra orter för att ta del av.

Ytterligare en viktig faktor som har bäring på arbetsmarknadens konkurrenskraft är hur stor spridningen är mellan de olika branscherna (se diagram 13). Stadskärnor där en hög andel av befolkningen är anställda inom en enskild bransch är sårbara såtillvida att de blir väldigt känsliga för förändringar i efterfrågan på arbetskraft. För vissa orter skulle ett nedlagt sjukhus eller en avvecklad industri vara ödesdigert för stadens arbetsmarknad.

En närmare titt på städerna visar bland annat att gatuplansverksamheterna har stor betydelse för turiststäder som Visby och Varberg – i dessa städer är 35 respektive 28 % sysselsatta inom handels-, hotell- och restaurangnäringar. Bland städer med en hög andel andel sysselsatta inom kunskapsintensivt näringsliv hittar vi bland annat Oskarshamn, Örebro, Västerås och Luleå.

Variabel	Genomsnitt
Andel sysselsatta i gatuplansverksamheter	17 %
Andel sysselsatta i kunskapsintensivt näringsliv	23 %
Andel sysselsatta inom offentlig förvaltning	42 %
Kvoten mellan dagbefolkningen och totalbefolkningen i staden	1,13
Branschberoende (andelen sysselsatta i den största branschen relativt andelen sysselsatta i medianbranschen)	6 ggr

Kunskapsstaden

Under 1970- och 80-talet genomgick Sverige en omfattande strukturomvandling – från att tidigare ha varit en industrination växte sig tjänstenäringarna allt större. Övergången från en industriekonomi till en kunskaps- och tjänsteekonomi har sedan mitten på 90-talet accentuerats ytterligare av globaliseringen. Värt att nämna i sammanhanget är också att den privata sektorn stått för praktiskt taget hela tillväxten.

Denna utveckling yttrar sig bland annat i att Sveriges främsta konkurrensfördel internationellt numera kommit att bli vårt humankapital och vår kunskapsintensiva tjänstenäring, snarare än de råvaror vi har tillgång till.

Den kanske enskilt viktigaste produktionsfaktorn i det kunskapsintensiva näringslivet är högutbildad arbetskraft, vilket också innebär att hög utbildningsnivå är en betydande framgångsfaktor – både för städer och för regioner.

Stadskärnor med en stor andel högutbildad arbetskraft kan sägas vara framtidssäkrade i den meningen att de kommer gynnas av den strukturomvandling till en tjänsteekonomi som alltjämt pågår. Det kan i detta sammanhang påpekas att det finns städer med en hög andel välutbildade, men där dessa inte nödvändigtvis bor i stadskärnan.

Stadskärnor med en lägre andel högutbildade kan å andra sidan komma att få det tuffare. Många jobb utan krav på högskoleutbildning riskerar inom de närmsta åren att rationaliseras bort, samtidigt som varuproduktion och basindustri i allt högre utsträckning flyttas till låglöneländer.

I denna rapport har vi valt att mäta utbildningsnivån i form av andelen boende i staden med en eftergymnasial utbildning (se diagram 13).

Utbildningsnivån i Sveriges stadskärnor varierar stort. I Lund är andelen högutbildade överlägset högst – här har nästan 78 % en högre utbildning. Lägst andel högutbildade har Katrineholm, här har cirka 26 % en högre utbildning. Ett samband man kan ana är till exempel att andelen högutbildade och andelen sysselsatta inom kunskapsintensivt näringsliv är starkt.

41 %

Andel högutbildade

Mobilitet i staden

Förutsättningarna för att transportera sig kollektivt har mycket stor påverkan på välståndet i regionen. God tillgång på kollektivtrafik medför inte bara miljövinster, utan underlättar också den geografiska matchningen på arbetsmarknaden (diagram 15).

Också i stadskärnan har infrastrukturen stor betydelse – den påverkar såväl stadsbilden som luftkvaliteten. Många stadskärnor domineras av gågator, medan man i andra städer i högre utsträckning är beroende av bil.

Flera problem riskerar att uppstå i stadskärnor där bilberoendet är stort. Det kanske mest uppenbara är att luftkvaliteten försämras, vilket i sig är en hälsorisk. Utöver det påverkas även stadsbilden – på gator med biltrafik kan det till exempel vara svårare att skapa attraktiva restaurang- och shoppingstråk. Som bekant upptar bilen dessutom plats när den står still, vilket innebär att stadskärnor där bilandelen är stor ofta tvingas avsätta värdefull markyta till parkeringar.

Bilandelen tenderar att vara lägre i och i anslutning till stora städer, vilket antagligen kan förklaras av att dessa områden ofta har en väl utbyggd kollektivtrafik med hög turtäthet (se diagram 17). Vi har tidigare sett att en stor befolkning av flera skäl ger upphov till en ekonomiskt starkare stadskärna. Att en stor befolkning dessutom minskar bilberoendet är ytterligare en viktig slutsats.

När det gäller just bilberoende sticker en del städer emellertid ut. I Kiruna är bilberoendet väldigt högt i förhållande till befolkningens mängd, medan Uppsala och Lund sticker ut åt andra hållet.

Man skulle kunna betrakta bilandelen som ett indirekt mått på urbanitet. Mer urbana, tätbefolkade stadskärnor har en lägre biltäthet och vice versa.

83 %

Andel av befolkningen
som har tillgång till en
kollektivtrafikhållplats
inom 400 meter

68 %

Bilandel i staden
relativt kommunen

Faktabox:

Hur går ser det ut i storstäderna?

Vi har genomgående valt att exkludera våra tre storstäder – Stockholm, Göteborg och Malmö – från studien. Storstädernas förutsättningar skiljer sig så pass mycket från de andra städernas att det helt enkelt inte blir meningsfullt att jämföra dem rakt av. Emellertid framkommer det en hel del intressanta aspekter när man jämför våra tre största städer inbördes mot varandra.

För det första kan man konstatera att Stockholm står i en klass för sig – åtminstone när det gäller befolkningsmängd. Även sysselsättningstätheten och utbildningsnivån är betydligt högre i vår huvudstad än i Göteborg och Malmö. I egenskap av att vara huvudstad härbärgerar Stockholm många internationella företags svenska huvudkontor. Folk som jobbar där tenderar ofta att vara högutbildade, vilket kan vara en delförklaring till att utbildningsnivån är högre i Stockholm än i Malmö och Göteborg. Värt att notera är också att Stockholm har det lägsta branschberoendet, det vill säga störst branschspridning. Detta gör Stockholm mer framtidssäkrat i händelse av en konjunktursvacka.

När det gäller demografi är det däremot Malmö som sticker ut – 87 % av Malmöborna är yngre än 65 år, vilket är en betydligt högre andel än i både

Stockholm och Göteborg. Även när det gäller befolkningstillväxt toppar Malmö listan - totalt har befolkningen ökat med 12 % mellan 2013-2018. Här är det framförallt Göteborg som underpresterar med en befolkningsökning på endast 4 % under samma period. Malmö underpresterar också i flera kategorier – framförallt när det gäller ekonomi. Såväl medianinkomsten som andelen höginkomsttagare är betydligt lägre i Malmö än i både Göteborg och Stockholm.

Tabellen visar också på hur stora skillnaderna faktiskt är mellan våra storstäder och de resterande städerna. Genomsnittligt SB-index för storstäderna är 84, medan snittet för de övriga städerna är 56. Stor och ung befolkning i kombination med hög utbildningsnivå och hög andel sysselsatta inom kunskapsintensivt näringsliv är viktiga förklaringar.

Variabel	Stockholm	Göteborg	Malmö	Rikssnitt
Boendetäthet	36,6 %	7,2 %	10,4 %	9,5 %
Sysselsättningstäthet	48 %	15,6 %	15,2 %	8,6 %
Befolkning	347764	40551	34847	5113
Befolkningstillväxt	9 %	4 %	12 %	11 %
Andel yngre än 65 år	82 %	82%	87 %	72 %
Medianinkomst (tkr)	326	297	257	233
Andel höginkomsttagare	48 %	41 %	26 %	21 %
Andel utl. bakgr. stad relativt kommun (kommun=100)	76	76	92	107
Andel sysselsatta gatuplansverksamheter	17 %	19 %	17 %	17 %
Andel sysselsatta kunskapsintensivt näringsliv	45 %	39 %	48 %	23 %
Andel sysselsatta offentlig förvaltning	22 %	24 %	21 %	42 %
Kvot dagbefolkning/ totalbefolkning stad	1,31	2,17	1,46	1,13
Branschberoende	384 %	591 %	463 %	606 %
Utbildningsnivå	69 %	65 %	61 %	41 %
Tillgång på kollektivtrafik	95 %	90 %	95 %	83 %
Biltäthet stad relativt kommun (kommun=100)	41	60	50	68
SB-index	88	80	84	56

Stadsutveckling - Vägar framåt

Vi ställde oss i inledningen frågan vad som kännetecknar en framgångsrik stadskärna. I någon mening skulle man kunna säga att stadskärnor blir framgångsrika när de gynnas av de megatrender som präglar vårt samhälle – i synnerhet övergången från ett industri- till ett kunskapssamhälle. I alla tider har städernas viktigaste konkurrensfördel varit att transaktionskostnaderna – både för varor, tjänster och information – blir låga. I en tid då kunskap och humankapital kommit att bli viktigare än någonsin faller det sig kanske naturligt att staden intar en mer central roll idag än vad den gjorde förr.

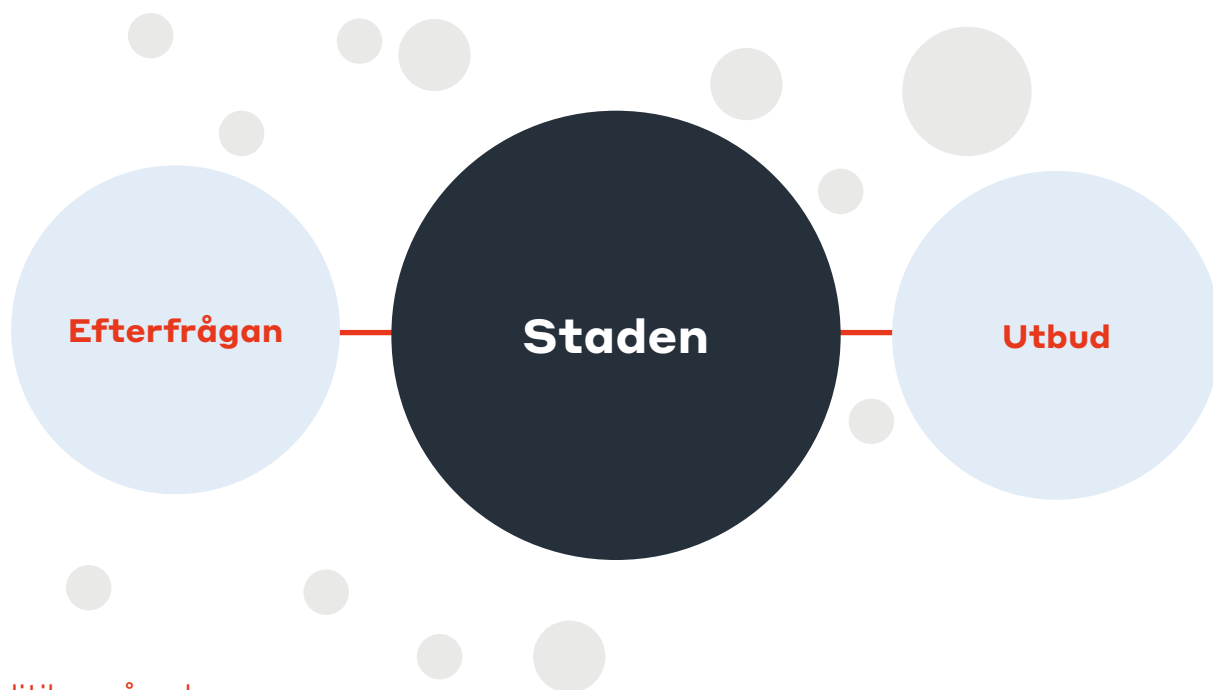
När man lyckats identifiera vad som kännetecknar en framgångsrik stadskärna infinner sig nästa fråga; hur når vi dit? Här kan betydelsen av fakta inte nog understrykas. Av vikt är också att ha en förståelse för de drivkrafter som påverkar staden. I figuren till höger illustreras en modell som på ett övergripande plan kan ligga till grund för policy-rekommendationer.

Det första man måste förstå är varför stadens kvaliteter efterfrågas. Detta innebär att man behöver förstå varför människor väljer att bo, arbeta och besöka staden. Det man också behöver förstå är vilken typ av aktörer som trivs i staden, det vill säga stadens utbud. Det är ofta handel. Dock inte all handel (t ex volymhandel). Det är ofta restauranger som tenderar att vara över-representerade i stadskärnorna. Det finns också många andra företag som ser ett värde i att vara lokaliserade i staden för att dels ha nära till andra företag men också för att ha kontor på ett ställe som är tillgängligt för en stor del av personalen. Till

stadens utbud hör också de offentliga aktörerna som ofta bör vara lokaliserade så att en stor del av kommunens invånare kan nå olika verksamheter på ett enkelt sätt.

Av vikt är också politikens roll. Politiska beslut kan underlätta och försvåra stadens utveckling. Ett område där politiken kan bidra är skapa förutsättningar för att befolkningen kontinuerligt växer (t ex genom att underlätta för förtätning). En växande befolkning skapar en större köpkraft, vilket stärker handels- och restaurangnäringen i stadskärnan. Det bidrar även till att vitalisera stadskärnan i och med att det blir mer liv och rörelse. En växande befolkning bidrar även till kontinuerliga investeringar och uppgradering av stadskärnan, vilket också bidrar till en ökad attraktivitet.

På samma sätt bidrar även ett ökat antal arbetsplatser i stadskärnan till att stärka såväl köpkraft som liv och rörelse i staden. Att skapa förutsättningar för nybyggnation av såväl bostäder som



Politiken påverkar ramarna

kontor är således något som bör bejakas. Politiken kan också bidra genom att göra staden lättillgänglig genom till exempel en väl utvecklad kollektivtrafik, men också genom bra parkeringsmöjligheter.

En annan faktor som staden måste förhålla sig till är ändrade omvärldsfaktorer. Konjunkturförändringar, strukturuomvandling och teknisk utveckling är faktorer som kan leda till att en stad utsätts för positivt eller negativt förändringstryck. Proaktiva åtgärder krävs för att stärka konkurrenskraften hos näringslivet. Något som framkommit i studien är att arbetsmarknaden i många stadskärnan ofta domineras av en enskild bransch. I händelse av en lågkonjunktur där just denna bransch drabbas är stadskärnans sårbarhet naturligtvis väldigt stor. Ett annat exempel är e-handeln som för tillfället utmanar den traditionella handeln i stadskärnorna. För att minska utsattheten bör man verka aktivt för att öka bredden i näringslivet – såväl gatuplansverksamheter som kunskapsintensivt näringsliv är viktiga att tillgodose. Därmed skapas redundans och en minskad sårbarhet för omvärldsförändringar.

Man bör också genomdriva policyåtgärder som syftar till att stärka tillgång till högre utbildning – om inte i stadskärnan så åtminstone inom behändigt avstånd därifrån. Studien visar att andelen högutbildade korrelerar starkt med hur högt SB-index stadskärnan har. Inte minst beror

detta på att en hög andel högutbildade genererar en rad positiva földeffekter – inte minst stärker man det kunskapsintensiva näringslivet genom att tillgodose deras arbetskraftsbehov.

En utmaning i många svenska stadskärnor idag är att handeln har det tufft och möter konkurrens från e-handel, externa köpcentrum och också minskad konsumtionsbenägenhet. I många städer har man arbetat med att stärka "handelsstaden" på olika sätt, t ex gratis parkering, evenemang och bättre öppettider. Detta är viktigt, men stadskärneutveckling har ibland lite för mycket fokus på att stärka enbart handeln. Vi menar att det är viktigt att inse att stadsutveckling handlar om att stärka staden i sin helhet och även stärka den omkringliggande regionen. Går det bra för staden går det bra för regionen och vice versa.

Slutligen vill vi peka på att det är viktigt att stadsutveckling kommer högt upp på agendan i svenska städer. Städer och regioner konkurrerar allt mer med varandra och denna konkurrens ska mötas och omfamnas för den bidrar till att vitalisera och utveckla våra städer. Här har såväl privata aktörer (fastighetsägare, näringsliv, handel mfl) som offentliga aktörer en central roll var för sig, men också genom att samarbeta. Genom att arbeta aktivt med att förvalta och utveckla våra städer tar vi ansvar för något som har haft en central betydelse för människan i 1000-tals år.





Appendix:

Definitioner, variabler och diagram

Som tidigare nämnt så kommer statistiken till denna rapport uteslutande från Statistiska centralbyrån (SCB).

För att avgränsa respektive stadskärna har vi utgått ifrån en central punkt i staden. Med utgångspunkt i detta har vi därefter simulerat gångavstånd (750 m) längs befintligt vägnät i alla väderstreck. Principen illustreras genom vidstående karta som visar avgränsningen av stadskärnan i Lund.

Vi har analyserat stadskärnorna utifrån totalt 16 variabler, varav 10 ligger till grund för SB-indexet. För en fullständig förteckning, se tabell A1 nedan. Vi har delat in studien i fem tematiska avsnitt. Första avsnittet handlar om stadens roll i kommunen. Här tittar vi på hur stadens befolkning förhåller sig till befolkningen i kommunen. Det andra avsnittet kallar vi Den levande staden. Här kartlägger vi städernas demografi och tittar på sociala faktorer som ålderstruktur, befolkningstillväxt och inkomstnivå. Den arbetande staden handlar i sin tur om arbetsmarknaden i stadskärnorna, vi undersöker bland annat hur stor andel av befolkningen som är sysselsatta inom kunskapsintensivt näringsliv. I Kunskapsstaden ligger fokus på utbildningsnivå, och i Mobilitet i staden kartlägger vi hur förutsättningarna till persontransport ser ut i stadskärnan.

Dessa variabler ligger i sin tur till grund för att rangordna stadskärnorna med hjälp av vårt sammanfattade stadsbarometerindex

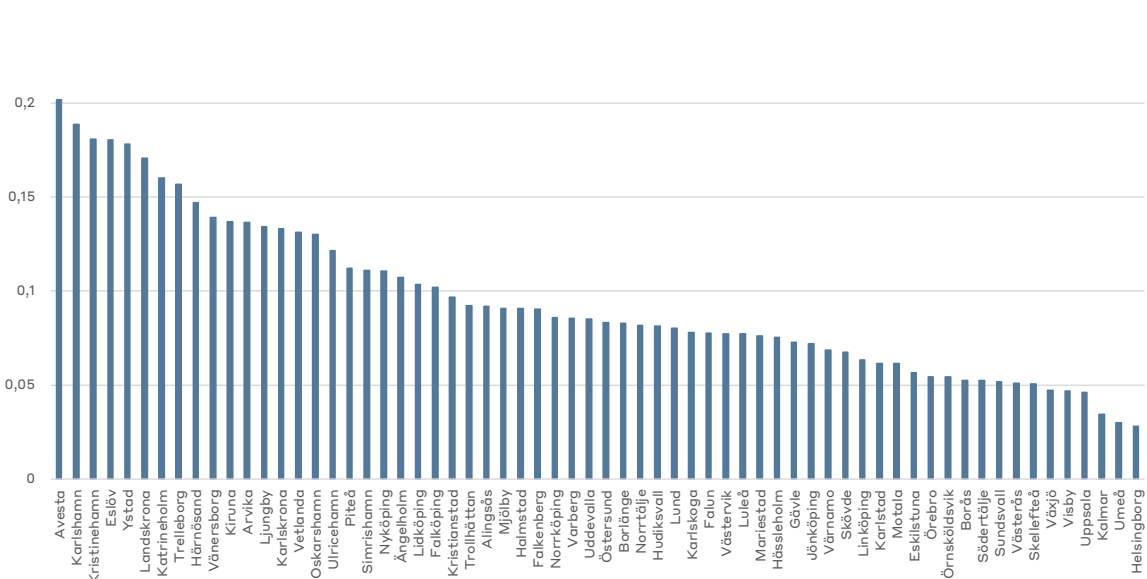
Definition av variabler

Variabel	Definition
Boendeandel	Kvoten mellan totalbefolkning i stadskärnan 2018 och kommun år 2017
Sysselsättningsandel	Kvoten mellan dagbefolkningen i stadskärnan och totalbefolkningen i kommunen 2017
Befolkningens mängd	Den totala befolkningens mängd i stadskärnan år 2018.
Befolkningstillväxt 2013-2018	Förändringen i totalbefolkning mellan 2013-2018
Andel under 65 år	Andelen av befolkningen yngre än 65 år 2018
Andel med utländsk bakgrund (2018)	<p>Det finns tre varianter på utländsk bakgrund;</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Född utomlands 2. Född i Sverige med båda föräldrarna födda utomlands 3. Född i Sverige med en förälder född utomlands <p>Måttet vi använder är kvoten mellan andelen med utländsk bakgrund i stadskärnan och andelen med utländsk bakgrund i kommunen.</p>
Ekonomisk standard	Medianinkomsten i stadskärnan år 2017
Andel höginkomsttagare	Andelen av befolkningen med en inkomst i kvartil 4 (över 333 193 kr/ke) år 2017
Andel sysselsatta inom gatuplansverksamheter	Andelen av dagbefolkningen sysselsatta inom SNI5 (Handel) och SNI7 (Hotell och restaurang) år 2017
Andel sysselsatta inom kunskapsintensivt näringsliv	Andel av dagbefolkningen sysselsatta inom SNI8 (Information och kommunikation) år 2017
Andel sysselsatta inom offentlig sektor	Andel av dagbefolkningen sysselsatta inom SNI12 (offentlig förvaltning), SNI13 (utbildning) och SNI14 (Vård och omsorg) år 2017
Dagbefolkningen i stadskärnan/ totalbefolkningen i stadskärnan	Andelen av stadens befolkning sysselsatta i stadskärnan år 2017
Branschberoende	Måttet tas fram genom att först beräkna hur stor andel av stadskärnans befolkning som är sysselsatta inom respektive näringsgren. Därefter beräknas kvoten mellan den största branschandelen med andelen för "medianbranschen". Ett lägre värde är att betrakta som bättre, eftersom man då är mindre beroende av en enskild bransch.
Utbildningsnivå	Andelen högutbildade i stadskärnan år 2019
Tillgänglighet i kommunen	Andel av befolkningen som har tillgång till en kollektivtrafikhållplats inom 400 m från sin bostad.
Bilandel i stadskärnan relativt kommunen	Kvoten mellan antalet bilar per capita i stadskärnan och antalet bilar per capita i kommunen
Stadsbarometerindex (SB-index)	Fetmarkerade variabler ovan ligger till grund för SB-index. Totalt ingår 10 likaviktade variabler i SB-indexet. Stadskärnorna i den översta decilen i en viss delkategori får 10 poäng, den näst översta decilen får 9 poäng osv. Varje stadskärna får sedan en sammanvägd poäng som alltså är summan av delpoängen. Den högsta poängen som en stadskärna kan uppnå är 100 poäng.

Diagram 1

Boendetätheten i stadskärnorna varierar stort – småstäder i topp

En hög kvot indikerar att en stor del av kommuninvånarna är bosatta i stadskärnan – boendetätheten är då hög. I topp hamnar kommuner som Avesta och Karlshamn, där nästan 20 % av kommunens befolkning är bosatta i stadskärnan. Längst ner hamnar städer som Umeå och Helsingborg – där finns goda förutsättningar att till en lägre kostnad bosätta sig utanför stadskärnan för att sedan pendla in till staden under dagtid.

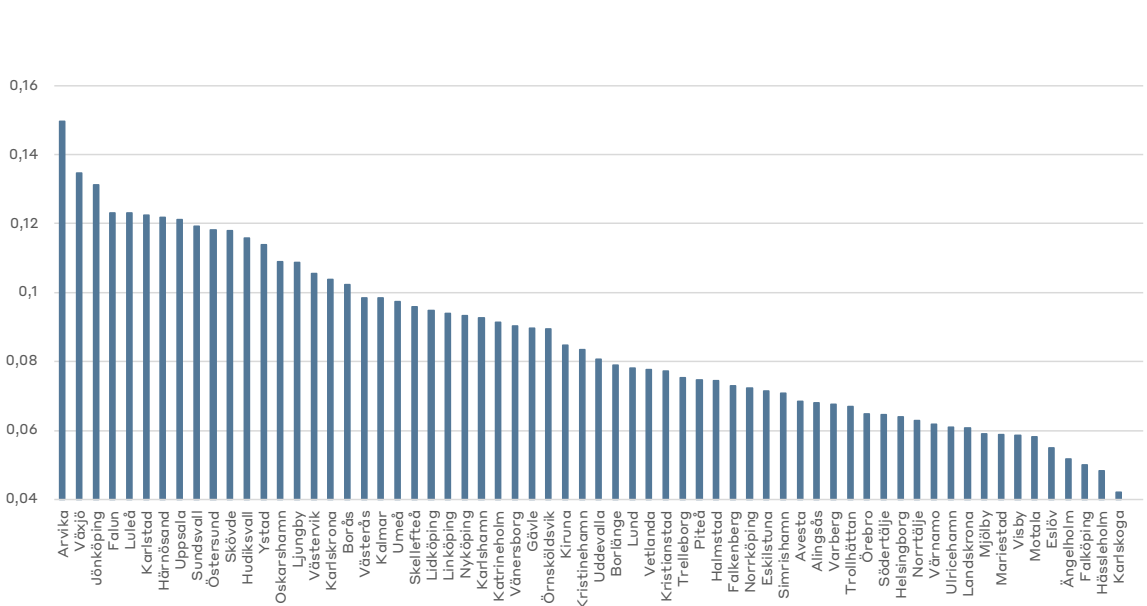


Totalbefolkningen i stadskärnan som andel av kommunbefolkningen år 2018

Diagram 2

Sysselsättningstätheten högst i Arvika – lägst i Karlskoga

Spridningen i sysselsättningstäthet är stor. I topp återfinns Arvika, en av de mindre stadskärnorna i studien. Att stadskärnan är liten behöver alltså inte nödvändigtvis betyda att den inte ses som attraktiv att pendla till. I botten återfinns bland annat Falköping som är en stadskärna med lågt SB-index. Detta kan om inte annat ge en indikation om att en låg sysselsättningstäthet ökar risken för att stadskärnan får problem även på andra områden.

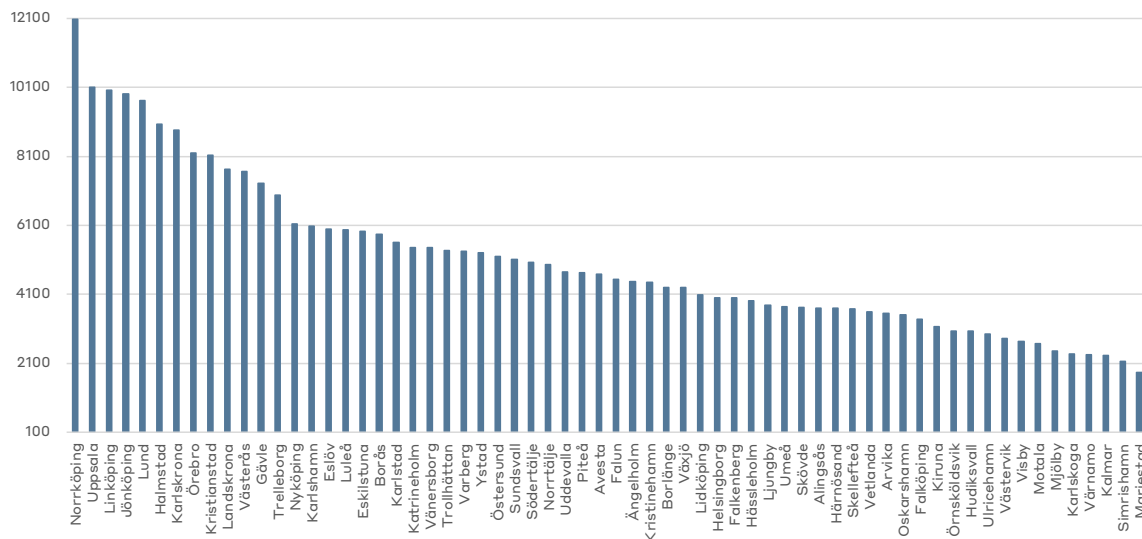


Dagbefolkningen i stadskärnan som andel av kommunbefolkningen år 2017

Diagram 3

Stor befolkning stark framgångsfaktor för stadskärnan

Att ha en stor befolkning är helt centralt för att skapa en framtidssäkrad stadskärna. Enligt vår definition utgör Norrköping Sveriges största stadskärna (undantaget storstäderna). Många städer som vi normalt betraktar som stora hamnar relativt långt ner – detta kan i viss utsträckning förklaras av att bebyggelsen i dessa städer ofta är något mer decentraliserad och utspridd, vilket gör att många stadsdelar hamnar utanför vår definition av själva stadskärnan.

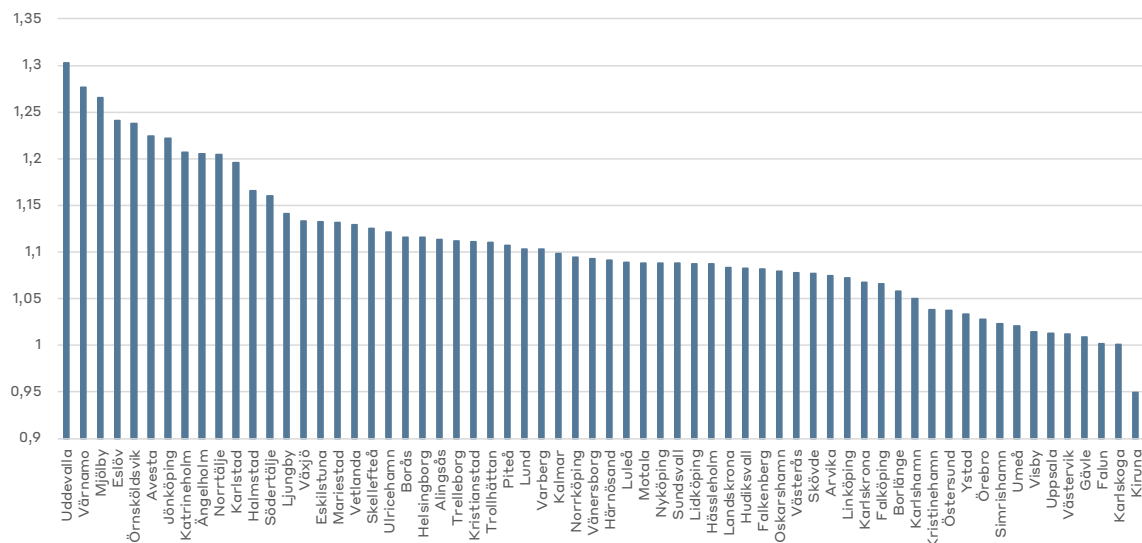


Totalbefolkningen i stadskärnan år 2018.

Diagram 4

Uddevalle växer snabbast (i %) – minskning i Kiruna

Här kan man diskutera vilket mått som är mest rättvisande. I Uddevalla har befolkningen ökat mest procentuellt sett, men ökningen i absoluta tal är inte särskilt stor. I en sådan jämförelse intar istället Jönköping förstaplatsen. Befolkningsökningen i absoluta tal säger en hel del om hur köpkraften har förändrats. Vi har dock valt att lyfta fram den relativa utvecklingen. Oavsett hur man mäter hamnar i vilket fall Kiruna i botten - där har befolkningen till och med minskat. Förklaringen ligger förmodligen i att staden för närvarande håller på att flyttas för att möjliggöra för gruvbrytning.

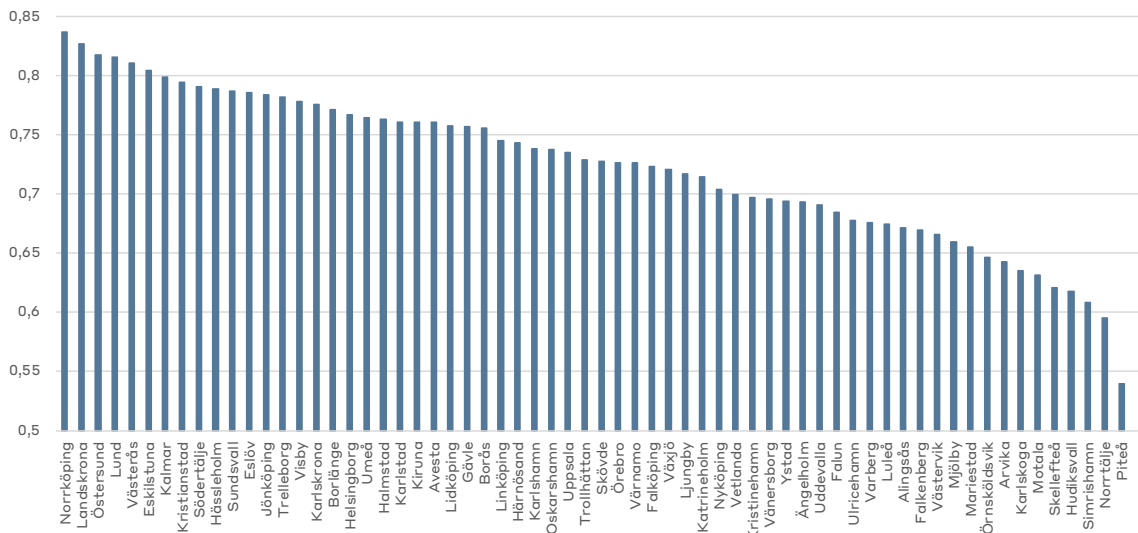


Befolkningstillväxten i stadskärnan mellan 2013-2018

Diagram 5

Norrköping Sverige yngsta stad

Något som ofta leder till en yngre befolkningssammansättning är universitet och högskolor. Detta mönster går att se i diagrammet – bland städerna där andelen under 65 år är högst så är både Lund, Eskilstuna/Västerås (Mälardalens högskola) och Sundsvall (Mittuniversitetet) universitetsstäder. I andra änden återfinns bland annat Piteå, Norrtälje och Simrishamn, städer där varken universitet eller kunskapsintensivt näringsliv är framträdande inslag. Detta kan vara en av faktorerna som gör att de stadskärnorna får svårare att locka till sig yngre människor.

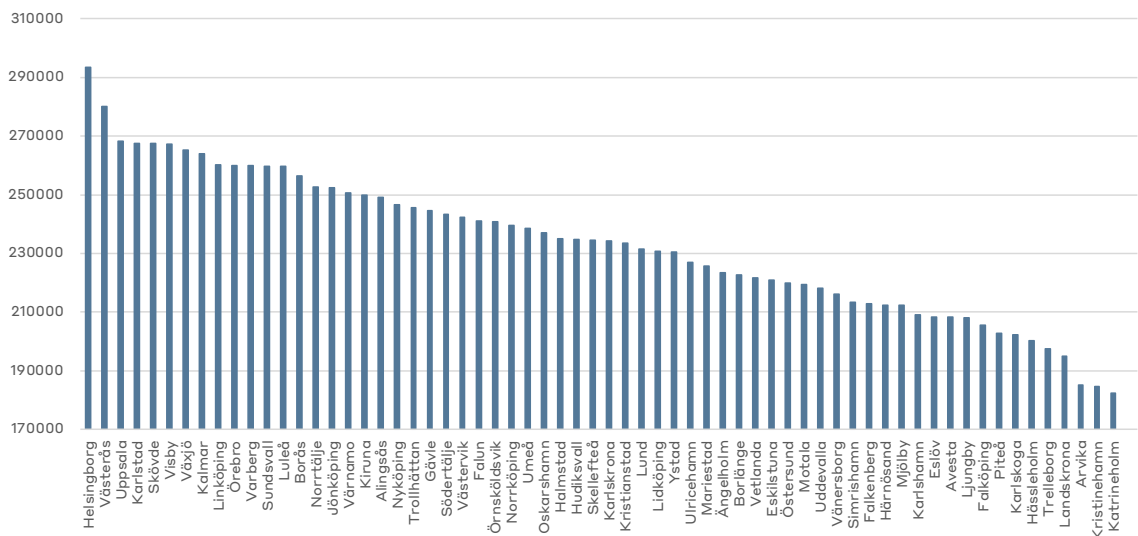


Andel av befolkningen yngre än 65 år i stadskärnan år 2018

Diagram 6

Helsingborg rikast – Katrineholm i botten

Förutom att vara en viktig välståndsindikator säger medianinkomsten också något om produktiviteten. Ju högre produktiviteten är, desto högre blir utrymmet att höja lönerna. Högre löner bidrar också till större köpkraft, som vilket i sin tur är positivt för stadens kommersiella servicenäringsarna. En orsak till att det bor fler med högre inkomster i en stadskärna kan också bero på bostadsmarknadens karaktär. I de större städerna är bostäderna ofta relativt dyrare i cityläge och därmed är det personer med högre inkomster som bor där.

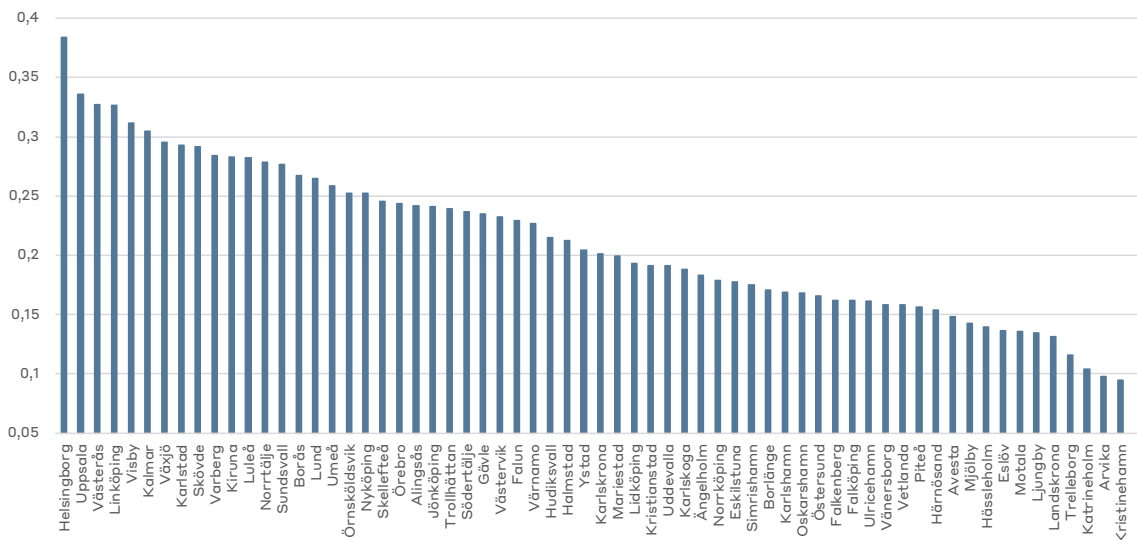


Medianinkomst i stadskärnan 2017

Diagram 7

Andelen höginkomsttagare varierar stort – Helsingborg, Uppsala och Västerås i topp

Bland de stads kärnor som placerar sig i topp är stora stads kärnor överrepresenterade. Även här kan orsaken vara att prisnivån är högre i större städer. En annan förklaring kan vara att de höga bostadspriserna i stads kärnorna skapar en undanträngningsmekanism – låginkomsttagare har helt enkelt inte råd att bosätta sig i stads kärnan. Inkomstfördelningen i stads kärnan har i regel stor påverkan på näringslivet. Exempelvis tenderar efterfrågan på restauranger och nöjen att vara högre i stads kärnor där andelen höginkomsttagare är större.

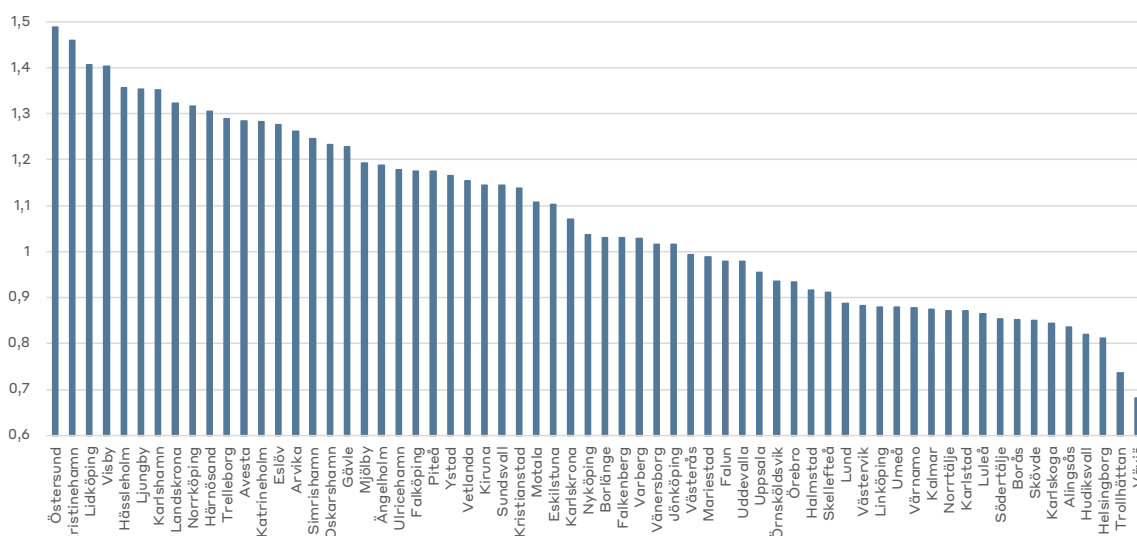


Andel av befolkningen med en inkomst i fjärde kvartilen (över 333 194 kr per konsumtionsenhet), ungefär per person och år

Diagram 8

Andelen med utländsk bakgrund högst i Östersund

Detta mått ger en bild av hur Sveriges stads kärnor skiljer sig mellan varandra när det gäller andelen med utländsk bakgrund. I många fall kan andelen tyckas väldigt låg, vilket kan bero på att så kallade utanförskapsområden sällan är belägna i stads kärnan. Det tar också tid att både ha råd att köpa en bostadsrätt eller få en hyresrätt som är belägen i stads kärnan. Något som ofta gynnar de som har bott länge i landet.

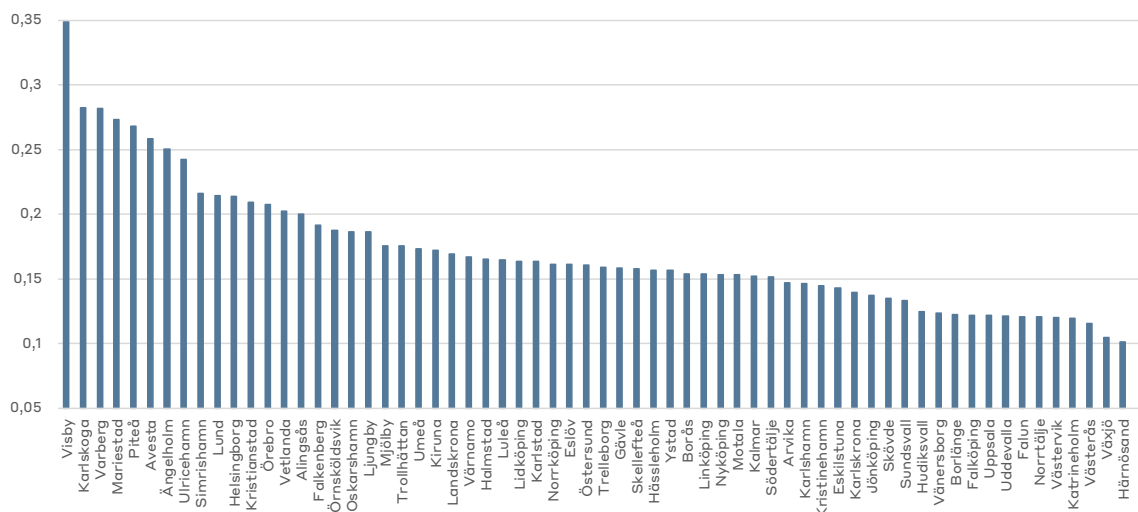


Andelen med utländsk bakgrund i stads kärnan relativt andelen i kommunen

Diagram 9

Gatuplansverksamheten viktig i Visby

Bland stadskärnorna som hamnar i topp återfinns bland annat Visby och Varberg. Båda dessa städer har en stor turistnäring. Troligen är det detta som får genomslag i en hög andel sysselsatta inom till exempel hotell och restaurangnäringen (SNI7). Detta faktum får motsatt effekt i städer som Västerås, där det snarare är industriföretag som dominerar näringslivet.

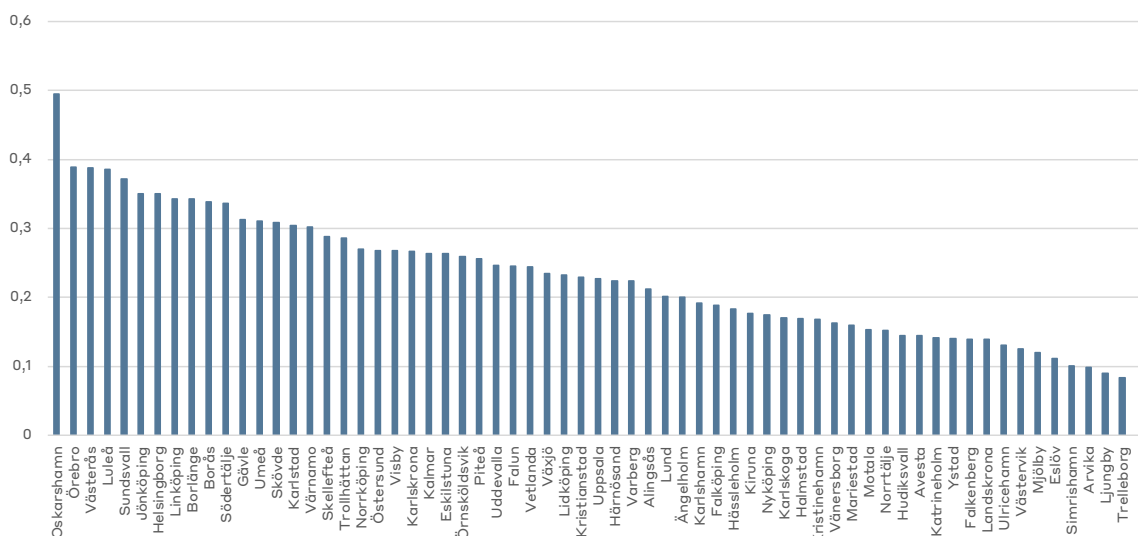


Antal sysselsatta i SNI5,7 som andel av det totala antalet sysselsatta i stadskärnan

Diagram 10

Stora stadskärnor har ofta mer kunskapsintensivt näringsliv

En hög andel sysselsatta i modernt näringsliv ger stadskärnan en stark konkurrensfördel i den kunskapsökonomi som Sverige kommit att bli. I jämförelsen sticker Oskarshamn ut. Möjligen är det stadens kärnkraftverk som ger utslag i statistiken. I topp återfinns annars många av de största stadskärnorna. Större städer innebär ett större utbud av varor och tjänster, vilket i sin tur tenderar att locka till sig välbildade och högt utbildade personer som ofta är sysselsatta inom kunskapsintensiva näringar.

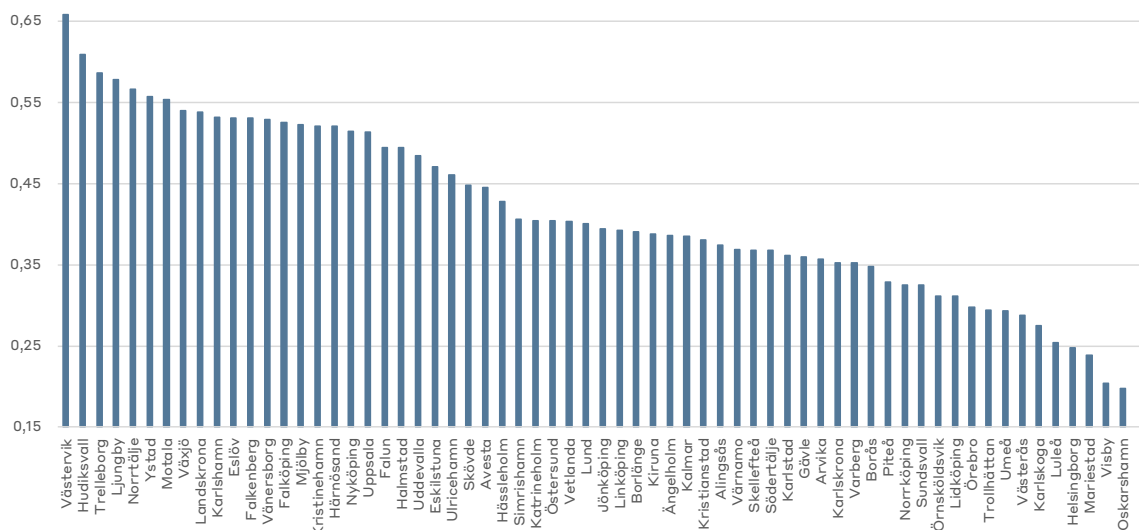


Antal sysselsatta i SNI8,9,11 som andel av det totala antalet sysselsatta i stadskärnan

Diagram 11

Offentlig sektor viktig del av arbetsmarknaden i stadskärnorna

Den offentliga sektorn svarar med några få undantag för en stor del av arbetsmarknaden i stadskärnorna. I denna jämförelse hamnar Västervik, Hudiksvall och Trelleborg i topp – sjukvården utgör en stor del av dessa städers arbetsmarknad. I kraft av sin storlek intar den offentliga sektorn ofta en särställning på den lokala arbetsmarknaden. Detta kan ofta vara positivt för t ex handel och restauranger i o m att det finns fler potentiella kunder och besökare i stadskärnan dagtid. Bland de restauranger där den offentliga sektorn har minst betydelse återfinns bland annat Visby – här är det istället hotell- och restaurangnäringen som dominerar.

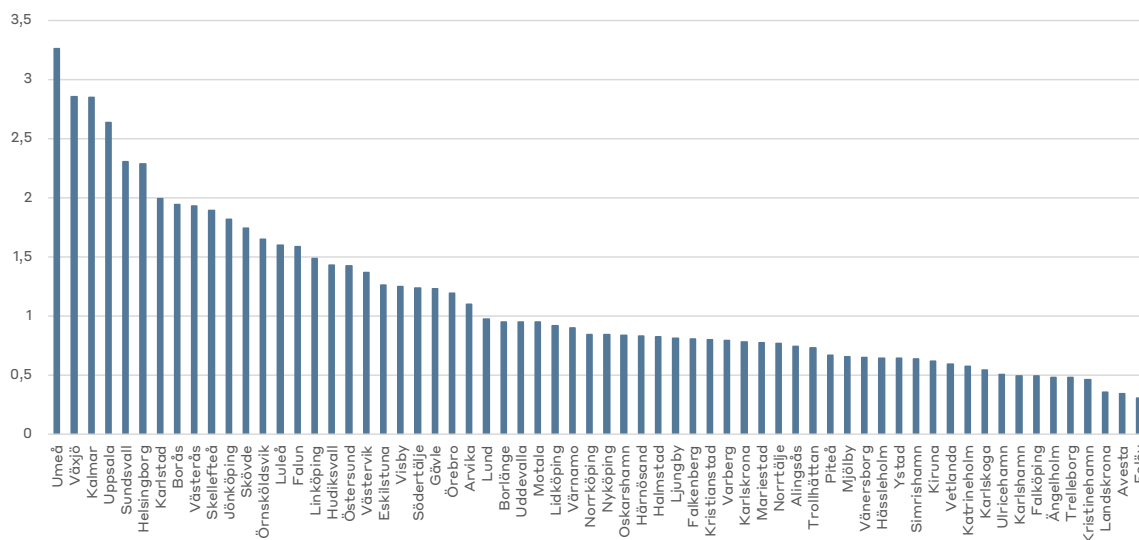


Antal sysselsatta inom SNI12,13,14 som andel av det totala antalet sysselsatta i stadskärnan

Diagram 12

Umeås befolkning mer än 3 gånger så stor under dagtid

Dagbefolkningens storlek relativt totalbefolkningen ger en indikation på stadskärnans näringslivsattraktivitet. En hög kvot skvallrar om att om att staden är relativt sett populär att pendla till och arbeta i. I topp hamnar bland annat Umeå, Uppsala och Växjö. Alla dessa stadskärnor karaktäriseras av en stor inpendling – bland annat kan anta att universiteten är en stor arbetsgivare. I botten hamnar Eslov, Landskrona och Avesta. Dessa städer skulle kunna betecknas som "sovande" – man bor i staden, men under dagtid jobbar man någon annanstans.



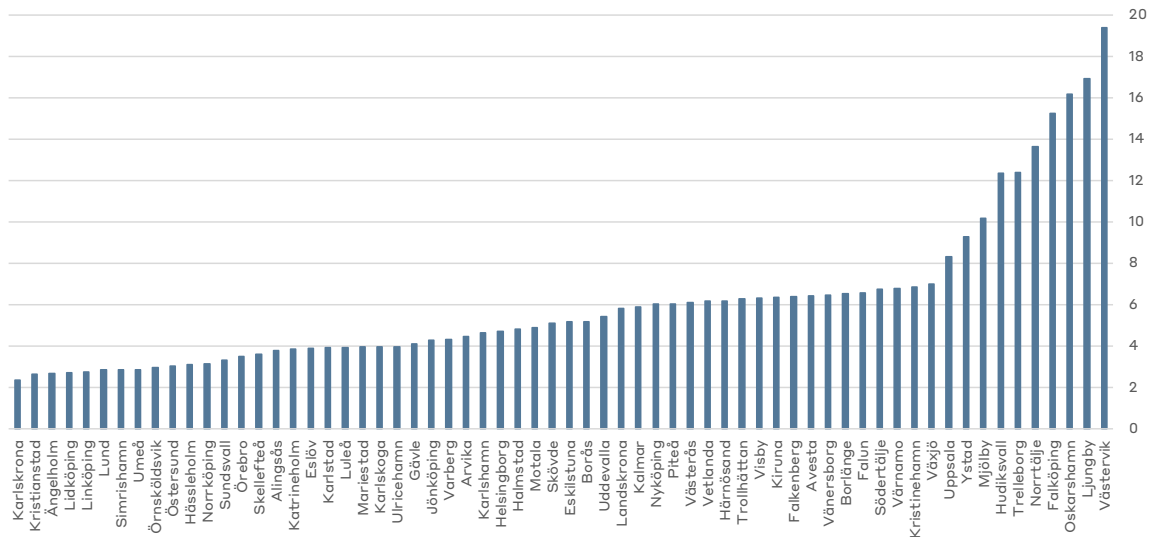
Dagbefolkningen i stadskärnan relativt totalbefolkningen i stadskärnan

Diagram 13

Många stadskärnor sårbara mot förändringar på arbetsmarknaden

Detta index är ett mått på hur beroende en stadskärna är av en enskild bransch. Måttet beräknas genom att först ta fram hur stor andel av befolkningen som är sysselsatta i den största näringsgrenen. Därefter beräknas den branschandel som utgör median. Kvoten mellan maxandelen och medianen blir ett mått på hur stor den största branschen är relativt "median-branschen." I jämförelsen är det framförallt 10 stadskärnor där beroendet av en enskild bransch är extra stort. I de flesta fallen beror det på att sjukvården utgör en mycket stor del av arbetsmarknaden. Detta kan ses som problematiskt av flera skäl – inte minst

eftersom sjukvården just nu genomgår en omfattande centralisering, där man strävar efter att koncentrera den högspecialiserade vården till några få sjukhus i storstäderna. Denna trend kan komma att slå hårt mot de städer där det lokala sjukhuset är en viktig arbetsgivare. Stadskärnor som har en bättre branschspridning blir däremot mer resilianta, inte minst mot förändringar i konjunkturen. Eftersom konjunktursvängningar tenderar att drabba olika branscher vid olika tidpunkter minskar sårbarheten när arbetsmarknaden utgörs av många branscher.

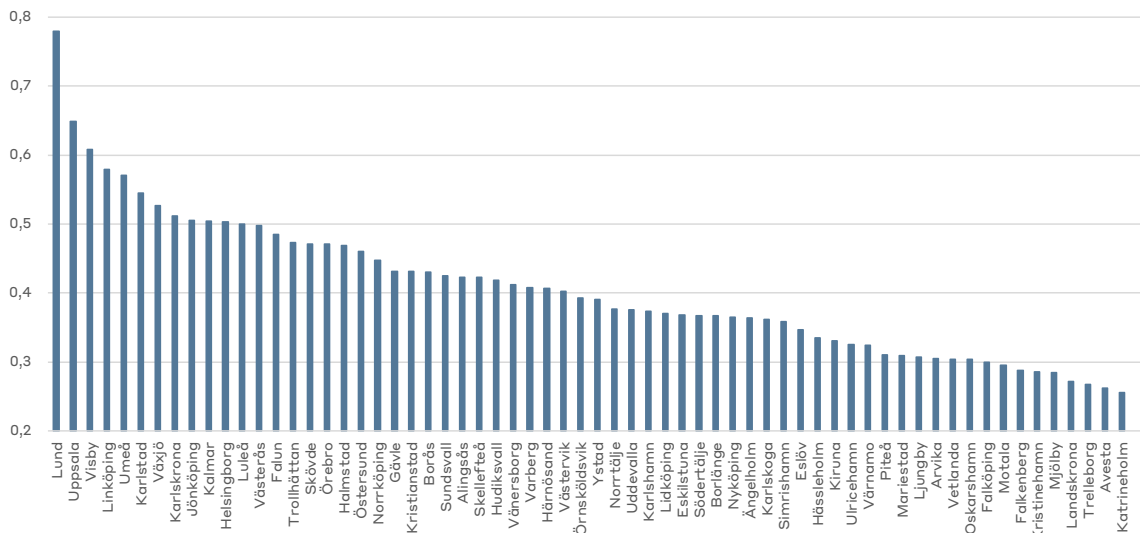


Andel sysselsatta i den största branschen dividerat på den branschandel som utgör median

Diagram 14

Andelen högutbildade störst i våra universitetsstäder

Andelen högutbildade är ofta högt i våra universitets- och högskolestäder. Av de 24 städer som hamnar i topp erbjuder alla någon form av högre utbildning i form av högskola eller universitet. Allra högst är andelen i Lund. Till viss del kan detta mönster förklaras av att många är anställda vid universiteten, men i många fall spiller effekten av att ha ett universitet även över på det resterande näringslivet. En faktor kan också vara att högutbildade ofta har en högre inkomst och har råd att bo mer centralt i våra universitets- och högskolestäder.

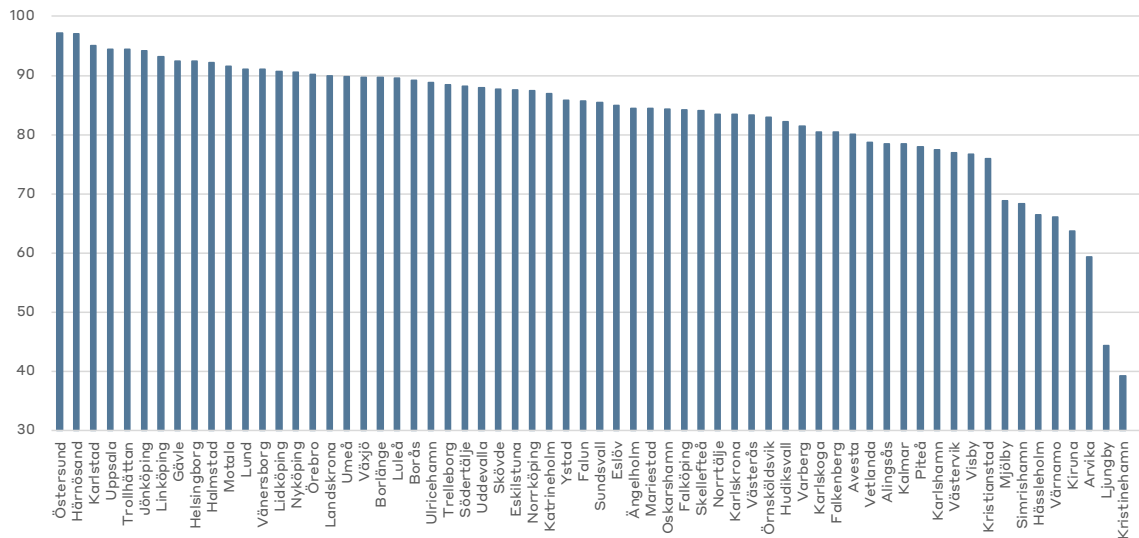


Andelen med eftergymnasial utbildning år 2019

Diagram 15

Tillgång till kollektivtrafik i kommunerna – en överblick

God tillgång till kollektivtrafik är en stark framgångsfaktor för en region. Den kanske mest uppenbara fördelen är att bilberoendet minskar. En väl utbyggd kollektivtrafik bidrar emellertid också till s.k. regionförstoring. När restiderna kortas möjliggörs mer långväga pendling, vilket i sin tur får positiva återverkningar på arbetsmarknaden i form av underlättad matchning. Notera att detta mått mäter tillgång till kollektivtrafik i hela kommunen

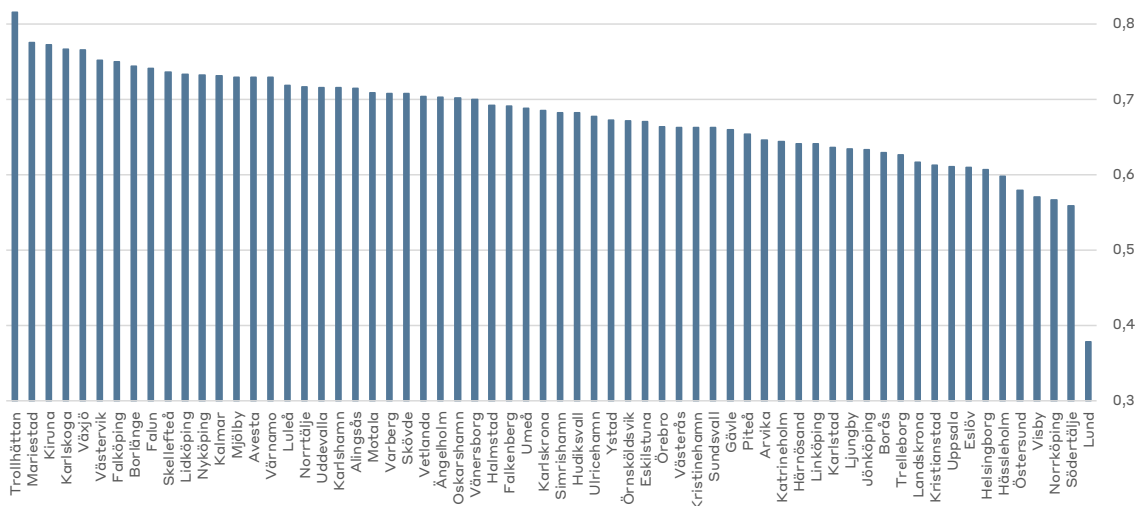


Tillgången till kollektivtrafik mätt som andelen av befolkningen med tillgång till en kollektivtrafikhållplats inom 400 m

Diagram 16

Lund Sveriges minst bilberoende stad

Sveriges biltätaste stadskärna är det gamla SAAB-nästet Trollhättan. Andra städer som hamnar högt är Kiruna, Mariestad och Karlskrona. Mot dessa kontrasterar framförallt Lund, som är Sveriges minst biltäta stad. En förklaring kan vara att den relativt kompakta stadskärnan innehåller många gågator. Bland städerna där bilberoendet är minst återfinns också Norrköping. En möjliga delförklaring till detta – förutom stadens storlek – skulle kunna vara att Norrköping har ett väl utbyggt spårvagns nät med hög kapacitet.

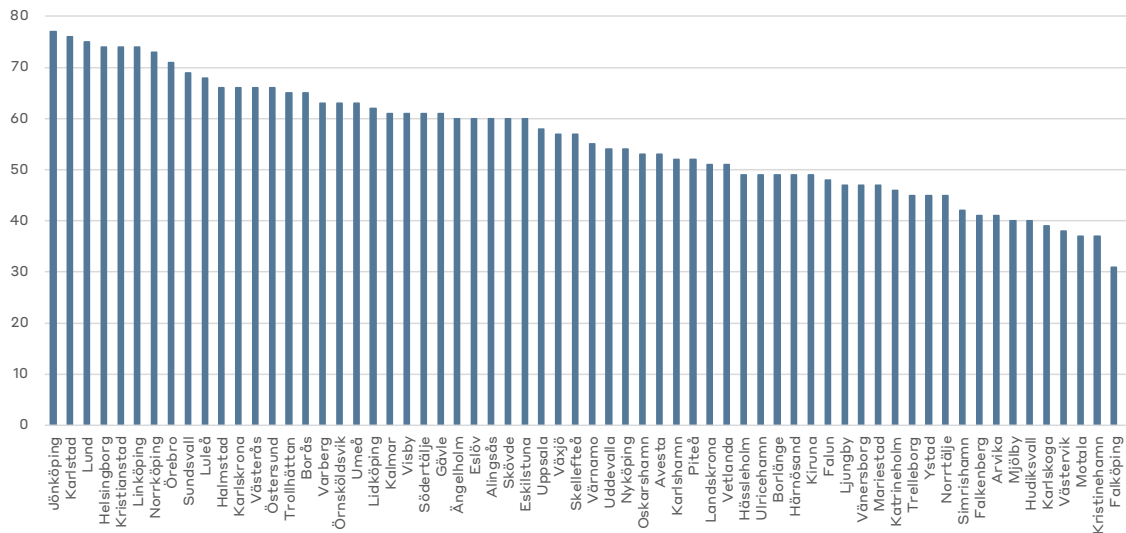


Biltätheten i stadskärnan relativt biltätheten i kommunen

Diagram 17

Stadsbarometerindex

WSP har rankat 67 stadskärnorna utifrån tio olika parametrar och skapat ett Stadsbarometerindex. Vi ser att de stadskärnor som toppar har stora inflöden av såväl ekonomiskt kapital som humankapital och arbetskraft. Städerna har också en robust infrastruktur för varor och tjänster. Detta sammantaget skapar klustereffekter som ger en grogrund för idéer, innovation och entreprenörskap.



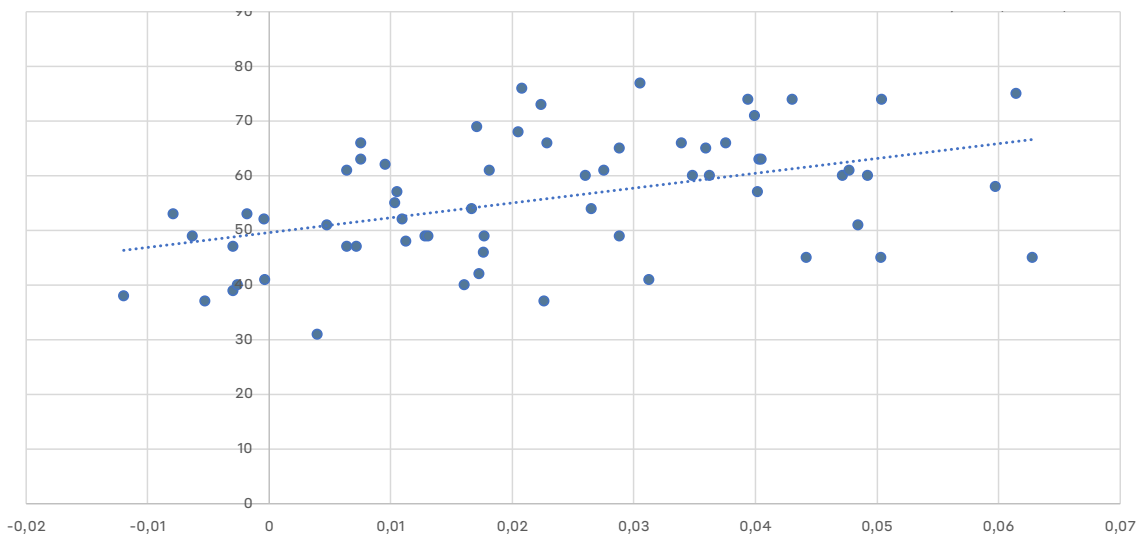
Stadskärnorna rangordnade efter totalpoäng (100 är max).

Diagram 18

Vad kan vi förvänta oss av framtiden?

Att förutsäga framtiden är som bekant mycket svårt. Vad som däremot går att göra är att se till att vara väl rustad. Spridningsdiagrammet nedan visar sambandet mellan SB-index för stadskärnorna och den förväntade befolkningsutvecklingen de kommande åren för kommunen som helhet. Slutsatsen man kan dra är att befolkningen väntas öka mest i de städer som har ett

høgt SB-index. I ett större perspektiv visar detta på något mycket viktigt – satsningar som stärker näringsliv och utbildning är att betrakta som långsiktiga investeringar. Även om det initiala kostnaden kan uppfattas som stor så kommer investeringarna på lång sikt att återbetala sig flerfaldigt – exempelvis i form av en stigande befolkning.



Stadsbarometerindex plottat mot den prognosticerade befolkningsstillväxten 2018-2023 i kommunen.



WSP är ett av världens ledande analys- och teknikkonsultföretag. Vi verkar på våra lokala marknader med stöd av global expertis. Som tekniska experter och strategiska rådgivare har vi tillgång till ingenjörer, tekniker, naturvetare, planerare, utredare och miljöspecialister liksom projektörer, konstruktörer och projektledare. Vi erbjuder hållbara lösningar inom Hus & Industri, Transport & Infrastruktur och Miljö & Energi. Med drygt 49 000 medarbetare på 550 kontor i 40 länder medverkar vi till en hållbar samhällsutveckling. I Sverige har vi omkring 4 200 medarbetare.

Fredrik Bergström, PhD
Affärsområdeschef, WSP Advisory
fredrik.bergstrom@wsp.com
T 010 722 86 79

Anders Ling
Sektionschef, Stadsutveckling
anders.ling@wsp.com
T 010 722 86 70



WSP Sverige AB
121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7
T 010 722 50 00

wsp.com