

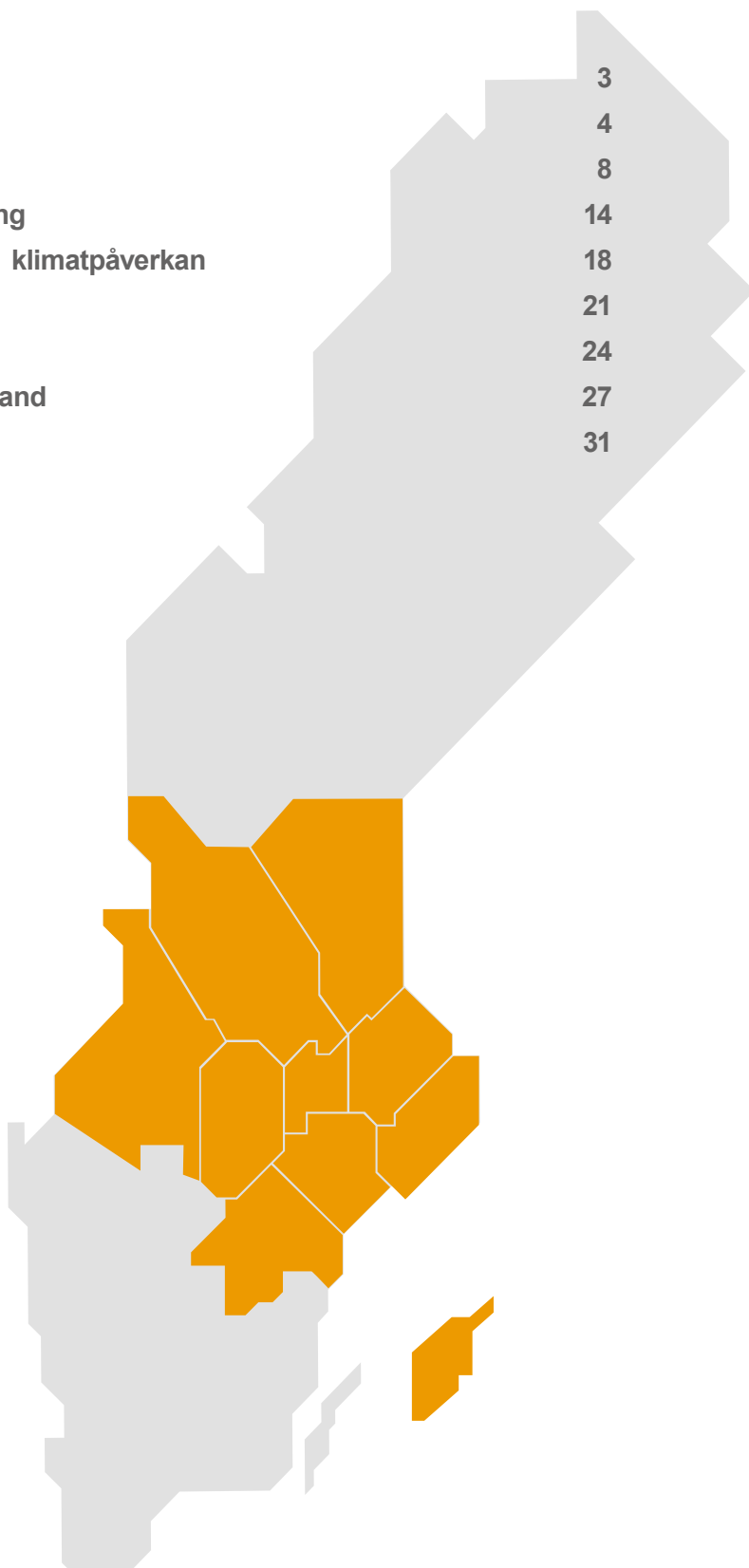


Stockholm-Mälardalenregionen 2023

Nuläge och trender

Innehåll

1. Inledning	3
2. Befolkning	4
3. Sysselsättning	8
4. Kompetensförsörjning	14
5. Kraftförsörjning och klimatpåverkan	18
6. Vardagligt resande	21
7. Godstransporter	24
8. Internationella samband	27
Källförteckning	31



1. Inledning

Stockholm-Mälarenregionen omfattar 10 av landets 21 län och har en yta om 160 000 kvadratkilometer, varav 112 000 i landareal, vilket är 43 procent av hela Sveriges yta. Här bor omkring hälften av landets invånare, ca 5,1 miljoner. Befolkningstätheten är 46 invånare per kvadratkilometer landareal, vilket är betydligt tätare än övriga landets 18 invånare per kvadratkilometer (figur 1).

Figur 1. Basfakta om Stockholm-Mälarenregionen samt övriga landet.

	Stockholm-Mälarenregionen	Övriga landet
Yta	159 676 km ²	369 185 km ²
Landareal	111 751 km ²	295 533 km ²
Befolkningstäthet	46 inv/km ²	18 inv/km ²
Invånare	5 124 465	5 397 091
Arbetsstillfällen	2 564 809	2 591 737

Källa: SCB



Drygt hälften av invånarna i Stockholm-Mälarenregionen bor i någon av regionens tio största städer och en tredjedel i Stockholms tätort. Regionens 2,6 miljoner arbetsstillfällen är uppdelade på 27 lokala arbetsmarknadsregioner. Stockholm-Solnas arbetsmarknadsregion, som i princip omfattar länen Stockholm och Uppsala, står för 58 procent av arbetsstillfällena. Vägavståndet från de större regionstäderna till Stockholm är i genomsnitt 150 km och som längst 300 km. Restiden med tåg varierar från 20 till 150 minuter och är i genomsnitt 80 minuter. Restiden från Stockholm till Gotland/Visby är drygt tre timmar med båt från Nynäshamn och 40 minuter med flyg från Arlanda.

Figur 2. Vägavstånd och restider i Stockholm-Mälarenregionen.

Från	Till Stockholm	
	Vägavstånd (km)	Restid med tåg (min)
Uppsala	70	40
Gävle	170	80
Falun/Borlänge	220	150
Karlstad	300	150
Örebro	200	120
Västerås	100	55
Eskilstuna	110	60
Södertälje	40	20
Nyköping	100	60
Norrköping	160	80
Linköping	200	100
Genomsnitt	150	80

Källa: avstandmellan.com och SJ

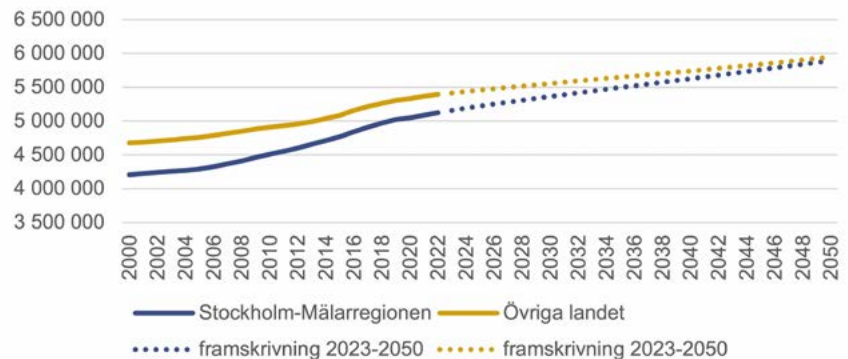


2. Befolkning



Stockholm-Mälardalen hade 5,1 miljoner invånare vid utgången av 2022 och därmed cirka hälften av Sveriges befolkning. Regionen har stått för 56 procent av landets befolkningstillväxt sedan år 2000. Samhällsutvecklingen talar för en fortsatt tillväxt, även om den inte blir lika kraftig som tidigare. Regionen förväntas öka sin befolkning med omkring 800 000 invånare fram till 2050 (figur 3). Det motsvarar en tillväxttakt om drygt 28 000 nya invånare per år, vilket är klart lägre än de 42 000 nya invånare per år som regionen i genomsnitt växt med 2000-2022. Skillnaden härrör i huvudsak till att invandringen förväntas bli lägre kommande år.¹

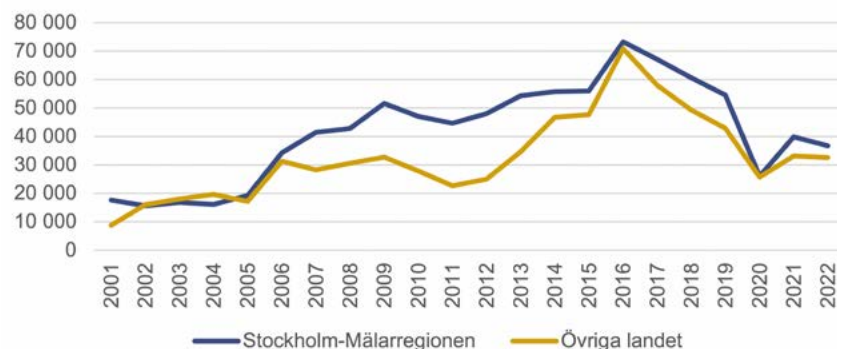
Figur 3. Folkmängd 2000-2022 samt framskrivning 2023-2050.



Källa: SCB

Invandringens stora betydelse för befolkningsutvecklingen framgår av figur 4, som visar den årsvisa befolkningstillväxten de senaste decennierna. Den ökade stadigt fram till den stora flyktingvågen 2015-2016 och uppgick som mest till över 70 000 nya invånare ett enskilt år. Konflikterna i Mellanöstern har varit starkt pådrivande i denna utveckling, men en stramare invandringspolitik och restriktioner i samband med pandemin har på senare år inneburit en halverad befolkningstillväxt från tidigare toppnivåer.

Figur 4. Årvis befolkningstillväxt 2001-2022.



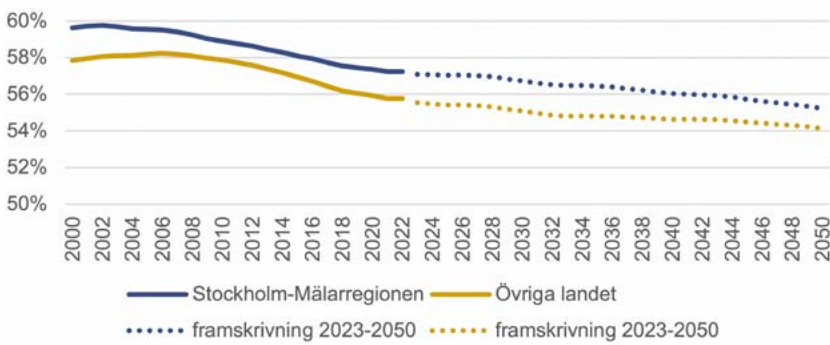
Källa: SCB

¹ Se även Region Stockholm (2023): Framskrivning av befolkning och sysselsättning. Länen i östra Mellansverige

Andelen befolkning i yrkesverksam ålder, 20-64 år, har minskat kontinuerligt och förväntas fortsätta minska (figur 5). Försörjningskvoten, det vill säga antalet barn/ungdomar (0-19 år) och äldre (65+ år) per 100 invånare i arbetsför ålder fortsätter därmed att öka och kommer troligtvis överstiga 80 år 2050 jämfört 68 år 2000 och 74 år 2020. Det är lägre än i övriga landet som förväntas närma sig 85 år 2050 jämfört 73 år 2000 och 79 år 2020.

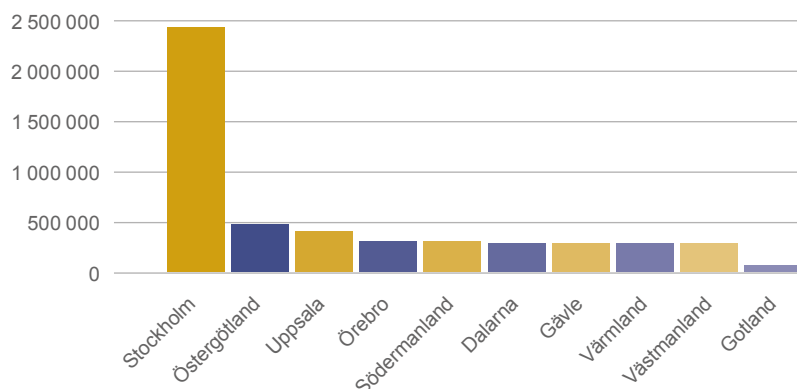
Den åldrande befolkningen är en stor utmaning för samhället, såväl försörjningsmässigt som vad gäller kompetensförsörjning av olika verksamheter. Utvecklingen är likartad i hela Stockholm-Mälardalenregionen men lindrigare i Stockholms län och mer påtaglig i länen Södermanland, Gotland, Värmland, Dalarna och Gävleborg.

Figur 5. Andel befolkning 20-64 år 2000-2022 samt framskrivning 2023-2050.



Källa: SCB

Stockholms län har den största populationen i regionen med nästan hälften av befolkningen (figur 6). Andelarna för övriga län varierar mellan fem och nio procent, förutom Gotlands, som uppgår till en dryg procent av regionens befolkning. Sett till befolkningstillväxt har Stockholms län stått för två tredjedelar av befolkningsökningen 2000-2022. Även Uppsala län har haft en högre andel av befolkningstillväxten de senaste decennierna, medan övriga län haft en lägre andel av tillväxten. Svagast har utvecklingen varit i Värmland, Dalarna och Gävleborg.

Figur 6. Befolkningsfördelning 2022, per län.

Källa: SCB

Stockholms län har på senare år främst vuxit till följd av ett starkt födelseöverskott och nettoinflyttning från utlandet. Inrikes flyttnetto har däremot vänt till minus (tabell 1), en naturlig utveckling med tanke på bostadsbristen och de stegrande boendekostnaderna i Stockholms län samt att efterfrågan på större bostäder ökat både av demografiska orsaker och under pandemin. Ett ökat distansarbete har därtill gjort det lättare att se till grannlänerna runt Stockholm i sökandet av en lämplig bostad, även om man kvarstår på Stockholms arbetsmarknad.²

Tabell 1. Demografiska ändringskomponenter, genomsnittliga årsvärden per län.

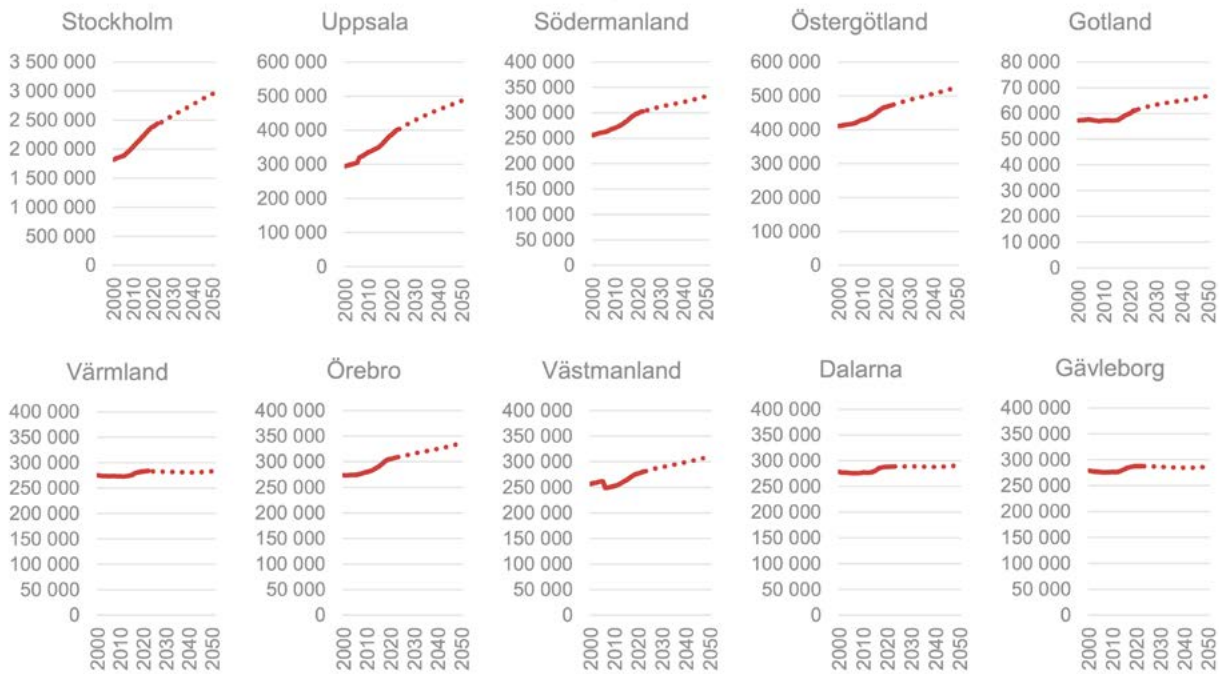
	Födelseöverskott			Inrikes flyttnetto			Utrikes flyttnetto		
	2000-2009	2010-2019	2020-2022	2000-2009	2010-2019	2020-2022	2000-2009	2010-2019	2020-2022
Stockholms län	9 937	13 435	11 214	1 658	3 417	-6 064	10 057	18 641	13 608
Uppsala län	1 033	1 372	1 076	594	1 559	2 618	971	2 219	1 745
Södermanlands län	-194	215	-148	419	373	1 126	1 100	2 222	572
Östergötlands län	38	814	402	105	316	488	1 441	2 667	1 079
Gotlands län	-110	-91	-152	35	138	387	52	197	211
Värmlands län	-775	-327	-551	-659	-796	73	1 112	2 020	887
Örebro län	-277	345	240	-402	-51	11	1 184	2 259	666
Västmanlands län	-134	298	23	-17	273	648	951	1 852	842
Dalarnas län	-742	-219	-396	-595	-604	-362	926	1 942	781
Gävleborgs län	-833	-342	-694	-563	-621	-103	956	2 056	661

Källa: SCB

² Mälardalsrådet (2022): Pandemins effekter. Vad kvarstår?

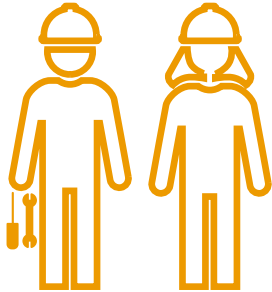
Uppsala län och Södermanlands län har gynnats mest av de förändrade flyttströmmarna och haft en stor ökning av inrikes flyttnetto på senare år (tabell 1). Uppsala har därtill ett stabilt födelseöverskott och betydande nettoinflyttning från utlandet som förklarar länets starka befolkningstillväxt. Utrikes flyttnetto ger ett positivt bidrag i samtliga län, medan bilden varierar vad gäller födelseöverskott. Län som Värmland, Dalarna och Gävleborg är i högre grad präglade av en åldrande befolkning, vilket avspeglas i ett negativt födelseöverskott. Det är också dessa län som har de svagaste framtidsutsikterna vad gäller befolkningsutveckling (figur 7).

Figur 7. Befolkningsutveckling/-framskrivning per län.



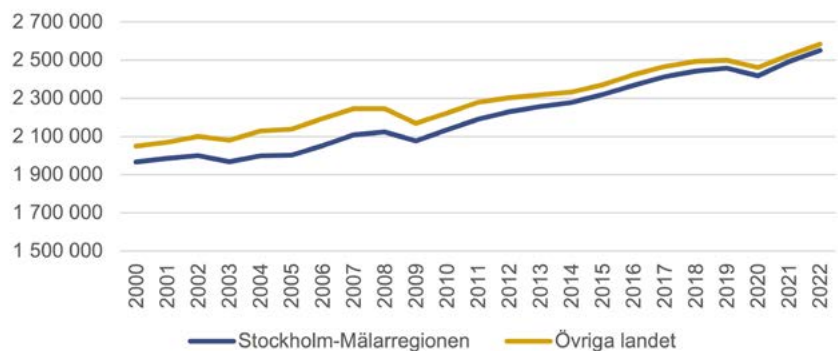
Källa: SCB

3. Sysselsättning



Stockholm-Mälardalen hade 2,6 miljoner arbetstillfällen vid utgången av 2022, vilket var ungefär hälften av sysselsättningen i Sverige. Fördelningen mellan anställda (92 procent) och företagare (8 procent) var densamma som i övriga landet. Regionen har stått för lite mer än hälften av landets jobbtillväxt sedan år 2000. Nästan 600 000 nya jobb har skapats, vilket ger en genomsnittlig tillväxt om 26 500 jobb per år (figur 8).

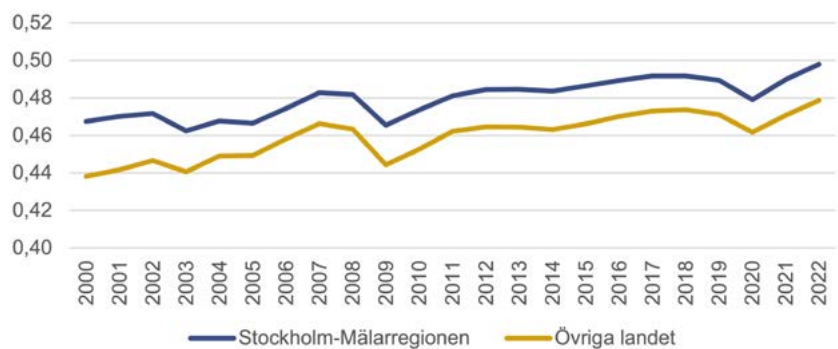
Figur 8. Sysselsättningsutveckling 2000-2022.



Källa: SCB

Befolkningen, framför allt hur många som är i yrkesverksam ålder, och arbetsdeltagandet (förvärvsfrekvensen) sätter ramarna för hur många jobb som kan skapas. Sysselsättningsutvecklingen hänger därför nära samman med befolkningsutvecklingen (figur 9). Men, trots att andelen invånare i åldrarna 20-64 år har minskat har antalet arbetstillfällen i relation till folkmängden ökat i såväl Stockholm-Mälardalen som i övriga landet. Farhågorna om att färre måste försörja fler har därmed än så länge inte infriats. Tvärtom är det en större andel av befolkningen som jobbar idag än för tjugo år sedan.

Figur 9. Arbetstillfällen i relation till folkmängd 2000-2022.



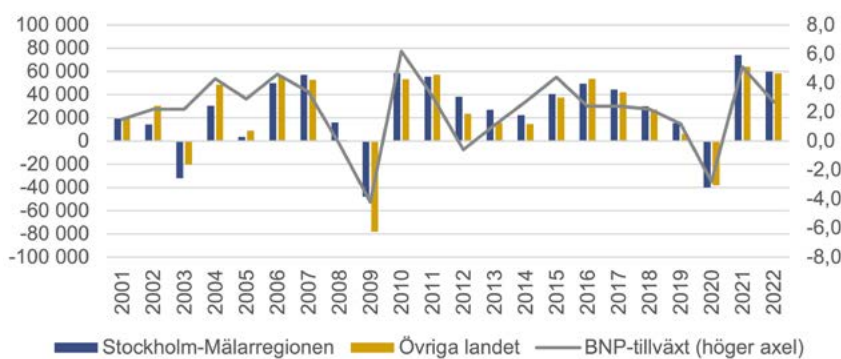
Källa: SCB



Förklaringen ligger i ett högre arbetsdeltagande i åldrarna 60-74 år. Fler både vill och kan jobba högre upp i åldrarna, inte minst i tjänstedominerade län som Stockholm och Uppsala. Politiskt har en sådan utveckling understötts. Även om ett högre arbetsdeltagande i åldrarna 60-74 år beaktas kan jobbtillväxten förväntas bli lägre kommande år, till följd av en lägre befolkningstillväxt. Totalt kan det dock handla om en halv miljon nya jobb till 2050 eller i genomsnitt ca 18 000 per år, varav merparten i länen Stockholm och Uppsala, dvs arbetsmarknadsregionen Stockholm-Solna. Därmed förväntas även inpendlingen till Stockholms län att öka för att svara upp mot efterfrågan.³

I det kortare perspektivet varierar jobbtillväxten med den nationella BNP-utvecklingen (figur 10). Efter pandemin 2020 har en stark återhämtning skett 2021 och 2022. Prognosen för 2023 är lågkonjunktur eller recession till följd av högre inflation och ränta, vilket kan förväntas innebära en svagare utveckling på arbetsmarknaden.

Figur 10. Jobbtillväxt vs. BNP-tillväxt (%) 2001-2022.



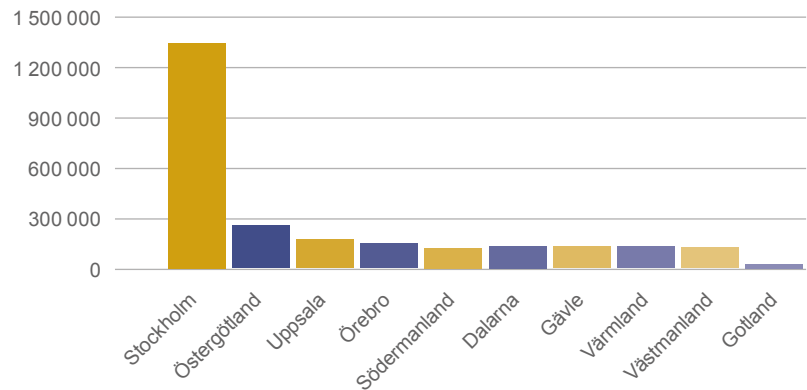
Källa: SCB

Stockholms län står för drygt hälften av arbetstillfällena i Stockholm-Mälardalenregionen. Uppsala för sju procent och Östergötland för nio, medan övriga län har andelar på fem till sex procent förutom Gotland som har drygt en procent av regionens sysselsättning (figur 11). Stockholms län dominerar tillväxten än mer och har stått för 65 procent av de nya jobben 2000-2022. Även Uppsala län har växt något snabbare än regiongenomsnittet de senaste decennierna medan Östergötland vuxit ungefär i takt med regionen. Övriga län har haft en lägre tillväxt, framför allt de längst bort från Stockholm.

³ Se Region Stockholm (2023): Framskrivning av befolkning och sysselsättning. Länen i östra Mellansverige



Figur 11. Sysselsättningsfördelning 2022, per län.



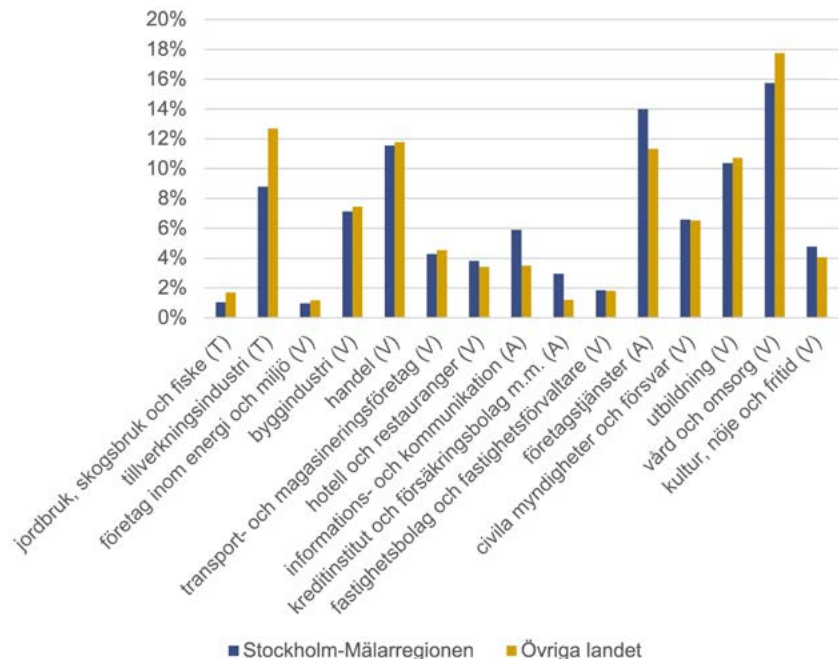
Källa: SCB

3.1 Branscher och näringsstruktur i Stockholm-Mälarenregionen

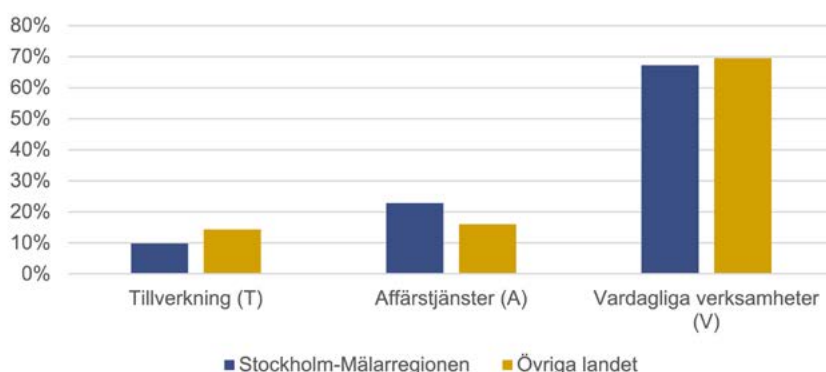
Stockholm-Mälarenregionen har ett kunskapsintensivt näringsliv och är internationellt erkänd inom flera områden, däribland medicin och bioteknik, IT och telekom, material-, energi och miljöteknik, automation, spelindustri, musik, mode och formgivning med mera. Allt från basindustri till digital ekonomi är väl representerad i regionen.⁴

Näringsstrukturen har en större tyngd på tjänster, i synnerhet affärstjänster, än i det mer industribetonade övriga landet (figur 12). I båda fallen dominerar emellertid vardagliga verksamheter, som mer än något annat styrs av befolkningsunderlaget och lokala behov av bostäder, lokaler, energiförsörjning, infrastruktur, transporter, handel, service och nöjen.

Figur 12a. Näringsstruktur, branschfördelad 2022.

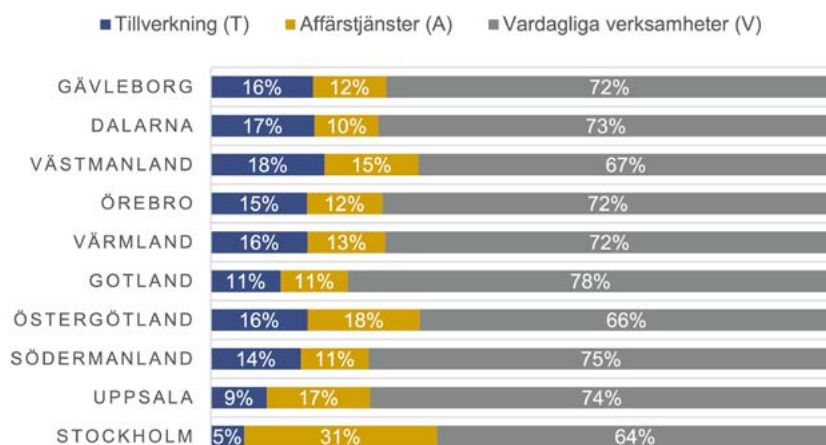


⁴ Mälardalsrådet (2020): Framtidens resor. Storregional systemanalys för Stockholm-Mälarenregionen


Figur 12b. Näringsstruktur, aggregerad 2022.


Källa: SCB

Skillnaderna är dock stora inom Stockholm-Mälardalenregionen, där näringsstrukturen i flera län påminner mer om den i övriga landet än den i Stockholm-Mälardalenregionen, som domineras av det tjänstebetonade Stockholms län. I övriga län, förutom Uppsala och Gotland, spelar industrin en större roll (figur 13).

Figur 13. Näringsstruktur, aggregerad per län 2022.


Källa: SCB

Den gröna omställningen, elektrifieringen och digitaliseringen kan förväntas driva strukturomvandlingen kommande decennier.⁵ Strukturomvandling är en ständigt pågående process där gamla jobb rationaliseras bort och nya tillkommer men mycket ändå förblir sig likt. Näringsstrukturen anno 2022 har stora likheter med den som fanns för 20 år sedan och morgondagens kommer sannolikt att ha stora likheter med dagens.

Digitaliseringen genomsyrar dock samhället och förändrar näringslivet och vardagslivet, där artificiell intelligens driver framväxten av nya produkter, metoder och arbets sätt. En utveckling som skapar nya affärsmöjligheter och yrken, men samtidigt fasar ut eller förändrar befintliga verksamheter och arbetsuppgifter.

⁵ Sweco (2021): Framtidens näringsliv i Stockholmsregionen.

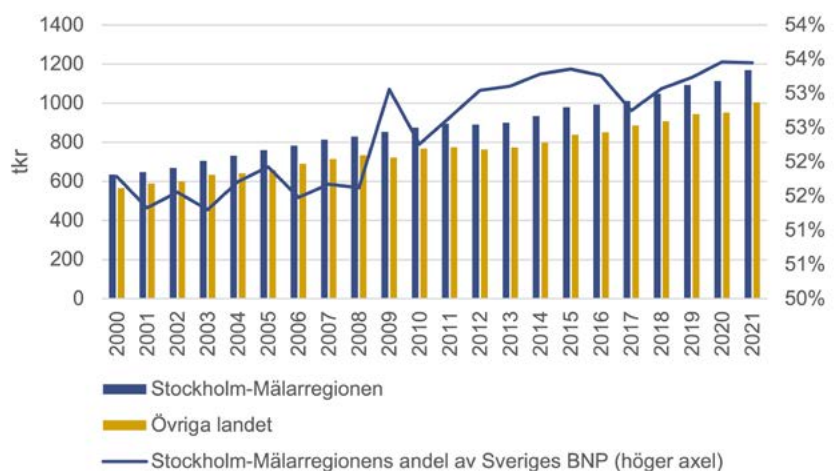


Parallellt med och i hög grad pådriven av digitaliseringen kommer samhällets omställning av industrin, energisektorn och transportsystemet i riktning mot fossilfrihet att vara en bärande del av utvecklingen. Elektrifiering har hamnat i förgrunden i den omställning som sker av såväl tunga industrier som inom transporter och med det även behovet av en tillräcklig elproduktion, eldistribution och energilagring.⁶

De demografiskt styrda branscherna förväntas emellertid växa starkast, drivet både av en fortsatt befolkningstillväxt och av en åldrande befolkning som ökar behoven inom vård och omsorg. De vardagliga verksamheterna kommer därmed att fortsätta dominera arbetsmarknaden och även affärstjänsterna förväntas öka sin andel av sysselsättningen. Industrin förväntas däremot inte öka nämnvärd, vilket innebär att sysselsättningsandelen fortsätter minska när arbetsmarknaden som helhet växer. Beaktat samspelet mellan industri och affärstjänster, där den förra i betydande grad köper tjänster av den senare, förblir dock industrins betydelse fortsatt stor.⁷

Stockholm-Mälardalen stod för 55 procent av Sveriges ekonomiska tillväxt 2000-2021 och har successivt ökat sin andel av rikets BNP. Regionen stod år 2021 för 54 procent av Sveriges samlade bruttoregionprodukt (BRP) och arbetsproduktiviteten, BRP per sysselsatt, låg 16 procent högre än övriga landets (figur 14). Stockholms län är ledande i utvecklingen med en BRP per sysselsatt på drygt 1,3 miljoner kronor följt av Uppsala län med knappt 1,1 miljoner kronor (figur 15). I kombination med en hög sysselsättningsgrad lägger det även grunden för en högre BRP per capita än övriga landet.

Figur 14. BRP per sysselsatt samt Stockholm-Mälardalens andel av rikets BNP, år 2021.



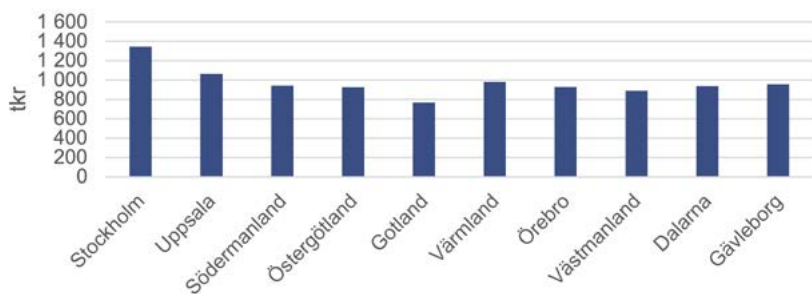
Källa: SCB

⁶ Sweco (2021): Framtidens näringsliv i Stockholmsregionen.

⁷ Region Stockholm (2022): Framskrivning av befolkning och sysselsättning. Länen i östra Mellansverige.



Figur 15. BRP per sysselsatt, per län i Stockholm-Mälardalenregionen, år 2021.



Källa: SCB

4. Kompetensförsörjning



Stockholm-Mälardalenregionen har som helhet ett arbetsplatsöverskott, med 21 000 fler arbetstillfällen än arbetstagare. Kompetensförsörjningen sker i huvudsak inom regionen, men det finns också ett utbyte med övriga landet och utlandet som täcker upp för underskottet på arbetskraft. Övriga landet har drygt 44 000 fler arbetstagare än arbetstillfällen. Delar av den gruppen pendlar in och bidrar till kompetensförsörjningen i Stockholm-Mälardalenregionen (tabell 2).

Inom Stockholm-Mälardalenregionen är obalanserna större. Stockholms län har ett stort överskott på arbetsplatser, nästan 87 000, som täcks upp framför allt genom nettoinpendling från kringliggande län, inte minst Uppsala och Södermanland. Bland övriga län är det endast Örebro som har något fler arbetstillfällen än arbetstagare, medan övriga har något fler arbetstagare än arbetstillfällen och således en nettoutpendling av arbetskraft (tabell 2).

Tabell 2. Sysselsatt dag-/nattbefolkning december 2022.

	Sysselsatta efter arbetsställets belägenhet	Sysselsatta efter bostadens belägenhet	Arbetsplatsöver-/underskott
Stockholms län	1 348 838	1 261 971	86 867
Uppsala län	172 508	199 526	-27 018
Södermanlands län	122 650	139 038	-16 388
Östergötlands län	225 844	229 061	-3 217
Gotlands län	27 784	29 205	-1 421
Värmlands län	129 084	134 608	-5 524
Örebro län	149 452	147 706	1 746
Västmanlands län	125 057	132 935	-7 878
Dalarnas län	133 466	135 627	-2 161
Gävleborgs län	130 126	133 907	-3 781
Stockholm-Mälardalenregionen	2 564 809	2 543 584	21 225
Övriga landet	2 591 737	2 637 268	-44 417

Källa: SCB

Den omfattande arbetspendlingen mellan länen Stockholm och Uppsala innebär att de är en integrerad arbetsmarknad, dvs ingår i samma arbetsmarknadsregion. Även Södermanland har ett omfattande utbyte med Stockholms län och kan, tillsammans med delar av Västmanland, på sikt förväntas införlivas i Stockholms arbetsmarknadsregion. Detta utgör Stockholms primära influensområde (figur 16).

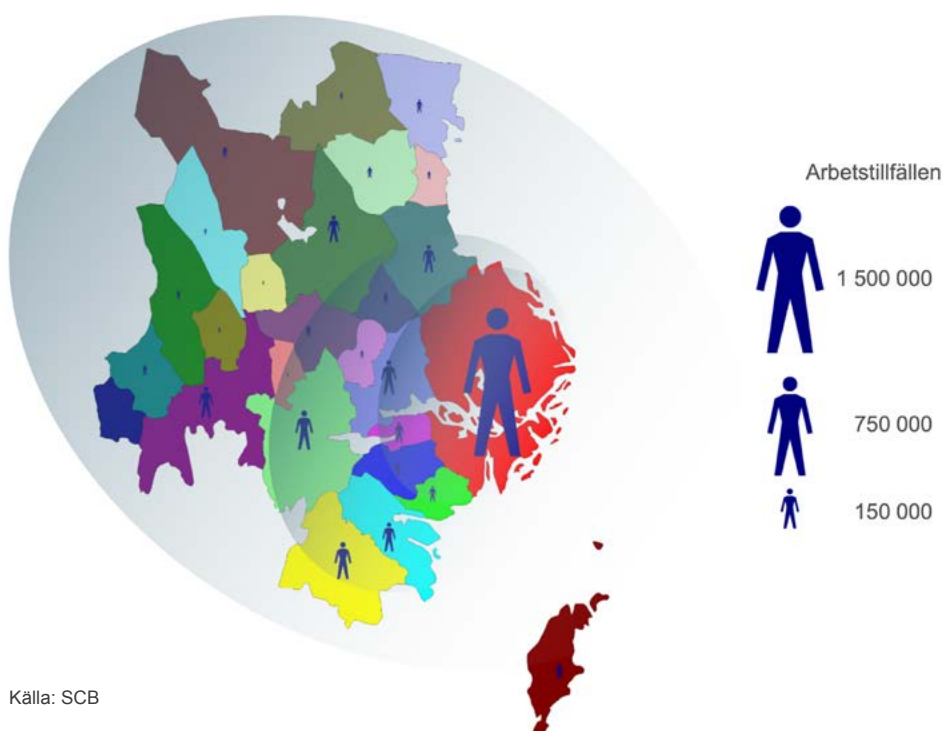


Östergötland, Örebro och de södra delarna av Gävleborg ligger kommunikationsmässigt på något längre avstånd från Stockholm och har ett lägre men likväl betydelsefullt arbetskraftsutbyte med Stockholm, framför allt de större städerna. Detta utgör Stockholms sekundära influensområde (figur 16). Områdena utgör dock egna arbetsmarknadsregioner och kommer med all sannolikhet fortsätta göra det, även om potential finns till integration mellan Linköping och Norrköping.

Gotland, Värmland, Dalarna och de norra delarna av Gävleborg ligger ännu längre bort från Stockholm och har därför ett begränsat arbetskraftsutbyte och svagare samband med länet. Ett ökat distansarbete gör det dock möjligt att välja livsmiljö mer oberoende av arbetsplatsernas lokalisering, vilket stärkt sambanden under pandemin och troligtvis mer på sikt. Detta utgör Stockholms tertiära influensområde (figur 16).

Totalt består Stockholm-Mälarenregionen av 27 arbetsmarknadsregioner (figur 16). Även om Stockholm har en dominerande roll i relation till övriga finns också andra viktiga samband och relationer. Linköping och Norrköping har redan nämnts och utgör i många avseenden en sammanhängande enhet som också delar universitet. Detsamma gäller Västerås och Eskilstuna, som dessutom har tydliga kopplingar till Örebro, som i sin tur har nära till Karlstad och Värmland, som kompetensmässigt överlappar med Dalarna och Gävleborg och den samverkan som finns där framför allt inom materialteknik.

Figur 16. Pendlingsregioner och Stockholms influensområden i Stockholm-Mälarenregionen.

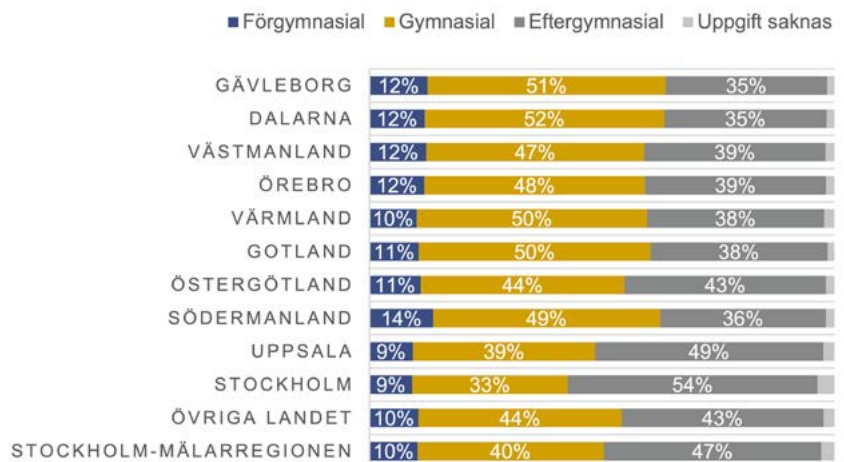


4.1 Högutbildad arbetskraft

Stockholm-Mälarenregionen är en region med hög kunskapsintensitet och har en högre andel eftergymnasialt utbildade än övriga landet. I regionen finns 35 universitet och högskolor varav en, Kungliga Tekniska Högskolan, rankas bland topp 100 internationellt och ytterligare två, Uppsala universitet och Stockholms universitet, rankas bland topp 200.⁸

Länen Stockholm, Uppsala och Östergötland har en tyngd på akademisk kompetens som speglar deras respektive näringsstrukturer, med en hög andel kunskapsintensiva verksamheter inom både industri och tjänster (figur 17). Övriga län har en större tyngd på gymnasial kompetens och praktisk yrkeskompetens men också en betydande andel eftergymnasialt utbildad kompetens. Skillnaderna mellan länen förväntas minska kommande år, men Stockholms och Uppsala län förväntas fortsatt ha en befolkning med en högre utbildningsnivå än de övriga länen.⁹

Figur 17. Näringsstruktur, aggregerad per län 2022.



Källa: SCB

De vanligaste yrkesgrupperna i Stockholm-Mälarenregionen utgörs av butikspersonal, IT-specialister, lärare, kontorsassistenter och undersköterskor. Överlag har service- och välfärdsyrken samt tekniska specialister en framträdande roll på arbetsmarknaden.

En stor del av arbetskraften, nästan 20 procent, kan förväntas gå i pension inom tio år. I vissa yrkesgrupper nära 30 procent, vilket gör kompetensförsörjningen till en stor utmaning även om regionen både växer och har ett nettoinflöde av arbetskraft från övriga landet och utlandet (tabell 3).

⁸ Källa: Universitetskanslersämbetet (UKÄ) samt QS World University Ranking 2023

⁹ Region Stockholm (2022): Framskrivning av befolkning och sysselsättning. Länen i östra Mellansverige.

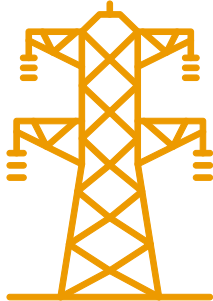


Tabell 3. Topp 30 yrkesgrupper i Stockholm-Mälardalenregionen 2021.

Yrkesgrupp	Sysselsatta	varav 55-64 år
522 Butikspersonal	110 976	10%
251 IT-arkitekter, systemutvecklare och testledare m.fl.	91 199	14%
234 Grundskollärare, fritidspedagoger och förskollärare	87 422	20%
411 Kontorsassistenter och sekreterare	80 903	24%
532 Undersköterskor	80 848	27%
534 Skötare, vårdare och personliga assistenter m.fl.	77 517	23%
242 Organisationsutvecklare, utredare och HR-specialister m.fl.	75 606	20%
332 Försäkringsrådgivare, företagssäljare och inköpare m.fl.	70 833	20%
531 Barnskötare och elevassistenter m.fl.	69 130	17%
311 Ingenjörer och tekniker	53 655	21%
214 Civilingenjörstrycken	49 783	20%
432 Lagerpersonal och transportledare m.fl.	49 745	13%
711 Snickare, murare och anläggningsarbetare	49 179	18%
222 Sjuksköterskor	40 633	21%
911 Städare och hemservicepersonal m.fl.	39 884	20%
941 Snabbmatpersonal, köks- och restaurangbiträden m.fl.	38 598	11%
533 Vårdbiträden	37 479	15%
422 Resesäljare, kundtjänstpersonal och receptionister m.fl.	34 149	12%
833 Lastbils- och bussförare	34 143	29%
241 Revisorer, finansanalytiker och fondförvaltare m.fl.	33 391	18%
331 Banktjänstemän och redovisningsekonomer m.fl.	32 955	21%
243 Marknadsförare och informatörer m.fl.	29 499	13%
351 Drift-, support- och nätverkstekniker m.fl.	25 947	17%
723 Fordonsmekaniker och reparatörer m.fl.	24 619	21%
266 Socialsekreterare och kuratorer m.fl.	23 051	18%
335 Skatte- och socialförsäkringshandläggare m.fl.	23 042	21%
722 Smeder och verktygsmakare m.fl.	22 150	23%
741 Installations- och industrielektriker m.fl.	21 861	15%
541 Andra bevaknings- och säkerhetsrycken	21 672	13%
221 Läkare	21 391	17%

Källa: SCB

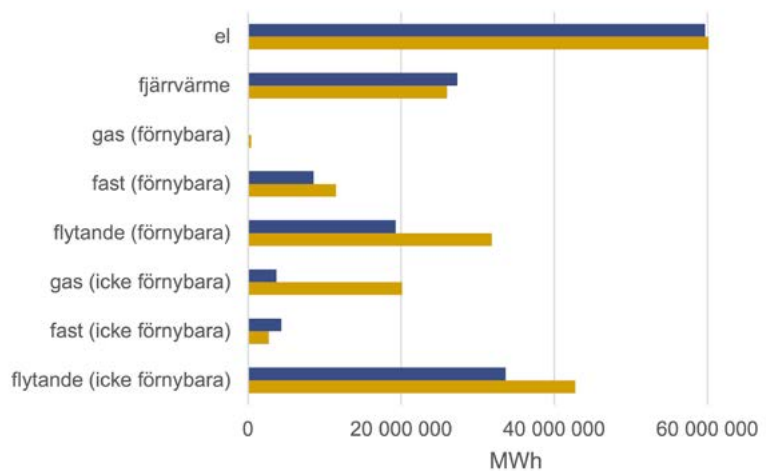
5. Kraftförsörjning och klimatpåverkan



Den snabba tillväxttakten i Stockholm-Mälardalen i kombination med ny elintensiv industri och elektrifiering av transportsektorn innebär ökade krav på kraftförsörjningen. Både energianvändningen och effektbehovet ökar, vilket medför utmaningar för såväl stamnät som underliggande nät samt behov att bygga ut energiproduktionen. I princip alla funktioner i samhället drivs av energi i olika former och är beroende av ett väl fungerande energisystem.¹⁰

Av regionens totala energianvändning år 2021 stod el, icke-förnybara bränslen samt fjärrvärme och förnybara bränslen för omkring en tredjedel vardera (figur 18). Energisystemets alla delar – el-, värme- och bränslesystemen samt användningen – behöver ses i ett integrerat och sektorsövergripande perspektiv. Beroende av vilka val som görs inom olika delar av energisystemet påverkas kraftförsörjningen på olika sätt.¹¹

Figur 18. Energianvändning 2021.



Källa: Energimyndigheten/SCB

Det räcker således inte med ett ensidigt fokus på el-delen av energisystemet. Inom denna kan dock konstateras att Stockholm-Mälardalen, som i huvudsak ingår i elområde 3, har en större elanvändning än elproduktion (figur 19) och att det finns betydande utmaningar i att tillgodose såväl dagens som morgondagens behov.

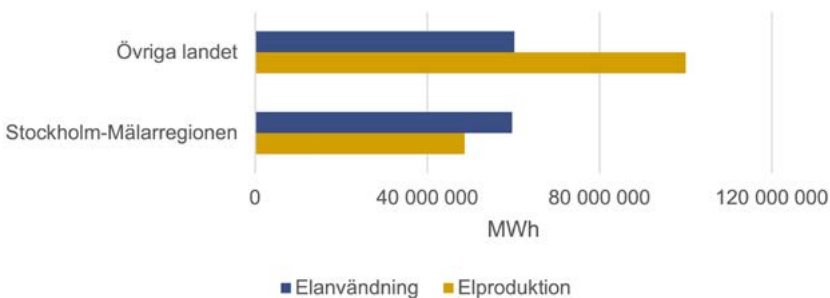
Nyckelbegrepp i sammanhanget är elbrist, effektbrist samt kapacitetsbrist. I Sverige råder idag ingen elbrist sett över hela året, tvärtom sker en stor nettoexport av el till

¹⁰ SLL/TRN (2019): Kraftförsörjningen inom östra Mellansverige

¹¹ Ibid

andra länder. Däremot kan effektbrist uppstå under vissa förhållanden och sker då nationellt. Om kapacitetsbrist uppstår sker det däremot lokalt i enskilda regioner/områden och beror på lokala begränsningar i överföring av el.¹²

Figur 19. Elanvändning vs. elproduktion 2021.



Källa: Energimyndigheten/SCB

Det är inte ett självändamål för en region att vara självförsörjande på el eftersom elsystemet är sammanlänkat och inte bör ses som ett isolerat system, varken på lokal, regional eller nationell nivå. Den el som produceras och används i Sverige handlas på en gemensam internationell elmarknad. Det finns dock värden i att el produceras i närheten av där den används, då det kan minska behovet av uttag från överliggande nät, reducera förluster vid transport av elen och bidra till lägre elpriser på elområdesnivå.¹³

För Stockholm-Mälarenregionens vidkommande är det emellertid främst kapacitetsbrister som behöver åtgärdas, framför allt i länen Stockholm och Uppsala men även i angränsande län. Elnäten börjar bli en begränsande faktor för tillväxt och bostadsbyggande och i takt med ett ökande effekt- och energibehov får elnätets överföringskapacitet allt större betydelse. Utmaningar finns kopplat till proaktiv nätutbyggnad i samspel med samhällsutvecklingen, då skillnaden i ledtid mellan etablering av verksamheter och det elnät som ska försörja dem är betydande.¹⁴

Orsakerna till situationen härrör framför allt till en ökad elanvändning samt bristande prognoser och planering. Nya förbrukningsmönster och ökad elektrifiering har inneburit en ökad regional efterfrågan på el i en högre takt än förväntat. Bristande samordning mellan aktörer har samtidigt inneburit att prognoser för planering av elnätets utbyggnad halkat efter.¹⁵ En ökad medvetenheten hos offentliga aktörer har bidragit till att förbättra dialogen och samarbetet med elnätsbolagen.¹⁶

¹³ Region Stockholm m fl (2022): Aktualitetsprövning av rapporten Kraftförsörjning inom östra Mellansverige

¹⁴ SLL/TRN (2019): Kraftförsörjningen inom östra Mellansverige

¹⁵ Ibid

¹⁶ Region Stockholm m fl (2022): Aktualitetsprövning av rapporten Kraftförsörjning inom östra Mellansverige

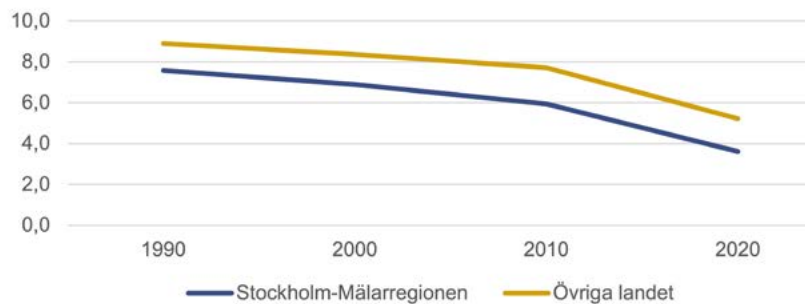


Energisystemet spelar en avgörande roll i Sveriges ambition att bli klimatneutralt och förutsättningarna att nå målet att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären senast år 2045.

I Stockholm-Mälardalenregionen har utsläppen per capita minskat med 50 procent sedan 1990 (figur 20). Transporter och industrin står för merparten av de kvarvarande utsläppen (figur 21). För att uppnå mål om fossilfrihet behöver dessa sektorer elektrifieras i allt högre grad, samtidigt som ny, elintensiv industri som datacenter, syntetiskt flygbränsle, vätgasproduktion, fossilfri ståltillverkning och möjligen även batteritillverkning tillkommer. Därmed förväntas elanvändningen och effektbehovet öka kraftigt, kanske till och med dubbleras till år 2045.¹⁷ Svenska Kraftnäts genom tiderna största investeringspaket, nord/syd-paketet, avser att förstärka transmissionsnätet i stora delar av Stockholm-Mälardalenregionen de kommande 20 åren och förbättra möjligheten till effektuttag i regionen.

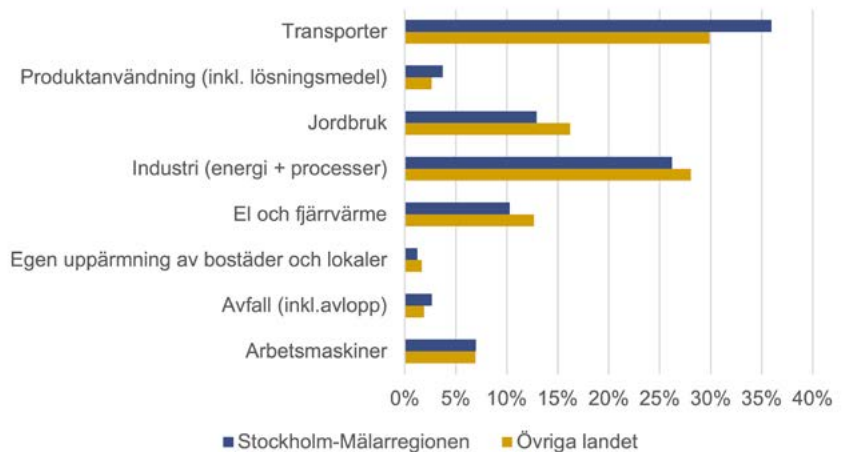
Tillkommande elproduktionen utgörs huvudsakligen av landbaserad vindkraft, medan planerna på havsbaserad vindkraft är i mycket tidigt planeringsstadium.¹⁸ Detsamma gäller eventuell ny småskalig, modulär kärnkraft (SMR).

Figur 20. Utsläpp av växthusgaser, ton CO2-ekvivalenter per capita och år.



Källa: Nationella emissionsdatabasen

Figur 21. Fördelning av utsläpp 2020 per sektor.



Källa: Nationella emissionsdatabasen

¹⁷ SLL/TRN (2019): Krafförsörjningen inom östra Mellansverige samt Region Stockholm m fl (2022): Aktualitetsprövning av rapporten Krafförsörjning inom östra Mellansverige

¹⁸ Ibid

6. Vardagligt resande

Det vardagliga resandet domineras av resor till/från arbete eller skola. Därtill reser vi regelbundet till/från fritidsaktiviteter och nöjen samt för inköp av dagligvaror.¹⁹

Baserat på hur vi reser i vår vardag kan fyra resenärsgupper identifieras:



Bilister, reser vanligtvis med bil och mer sällan med kollektivtrafik



Kollektivtrafikresenärer, reser vanligtvis med kollektivtrafik och mer sällan med bil



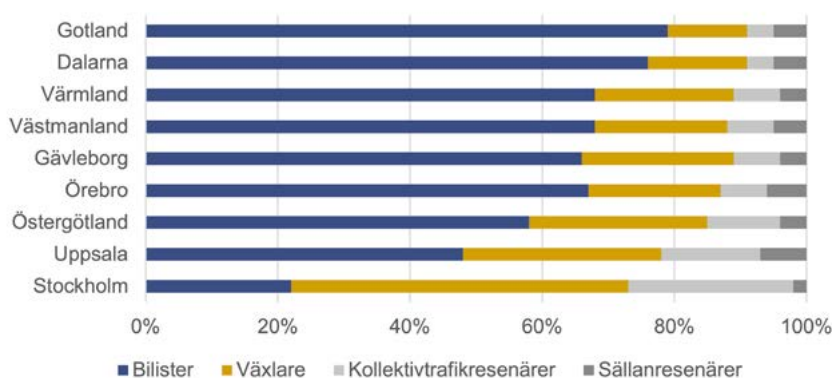
Växlare, reser både med bil och kollektivtrafik



Sällanresenärer, reser sällan med såväl bild som kollektivtrafik

Den vanligaste resenärstypen är bilister. Körkortsinnehavare är som regel bilister medan övriga i högre grad är växlare eller kollektivtrafikresenärer. Yngre är i högre grad växlare eller kollektivtrafikresenärer än äldre. Högst andel kollektivtrafikresenärer finns bland arbetssökande och studenter, samt i Stockholms län. Jämfört med 2019, dvs innan pandemin, har andelen bilister ökat medan andelen växlare minskat.²⁰

Figur 22. Resenärstyper per län i Stockholm-Mälardalenregionen 2022 (data för Södermanland saknas).



Källa: Kollektivtrafikbarometern 2022.

¹⁹ Kollektivtrafikbarometern 2022

²⁰ Ibid

Kollektivtrafikens andel av resor med motordrivna fordon låg år 2022 på 28 procent för riket som helhet, men endast fyra län – Stockholm, Skåne, Västra Götaland och Uppsala – låg på den nivån eller över. De flesta län låg mellan 10 och 20 procents kollektivtrafikandel och Stockholms län i särklass högst med 50 procents kollektivtrafikandel. Andelarna har återhämtat sig efter nedgången under pandemin, men ligger fortfarande något lägre än 2019 och har minskat i samtliga åldersgrupper.²¹

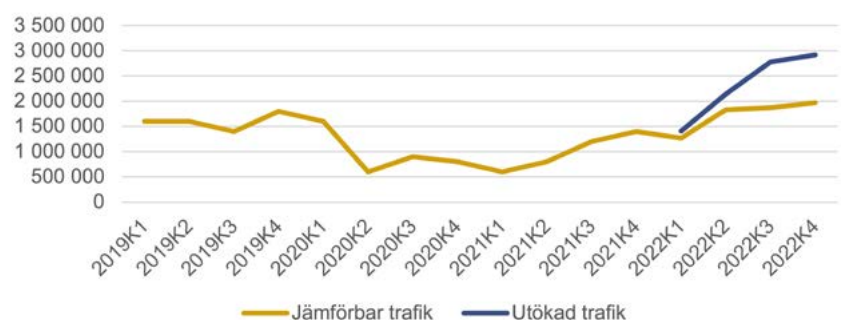
De främsta skälen till att resa kollektivt är att man saknar bil eller körkort, att det är miljövänligt och att man slipper parkera. Den vanligaste anledningen till att inte resa med kollektivtrafik är att man föredrar bil. Andra vanliga anledningar att inte resa med kollektivtrafik är ett minskat behov av att resa eller att man föredrar att gå eller cykla. Andelen som känner oro för att bli smittade av Corona vid resor med kollektivtrafiken har dock minskat avsevärt under det senaste året, från 61 procent under 2021 till 37 procent 2022.²²

Ett ökat distansarbete har bidragit till ett minskat vardagsresande, framför allt med kollektivtrafik. Enligt WSPs mobilitetsstudie 2022 har mer än var tionde pendlingsresa försvunnit till följd av ett ökat distansarbete.²³ Bland yrkesverksamma arbetade 39 procent på distans minst någon dag per vecka under 2022. Andelen distansarbetare var relativt oförändrad jämfört 2021, men omfattningen av distansarbetet har minskat och berör färre dagar av veckan. Det är framför allt personer i familjeåldrarna 30-44 år i storstad eller pendlingsort nära storstad som distansarbetar, företrädesvis de som är verksamma inom kontorsyrken.²⁴

6.1 Storregional kollektivtrafik

Under 2022 har det skett en återhämtning av det storregionala kollektivtrafikresandet i Stockholm-Mälardalregionen till jämförbara nivåer som innan pandemin (figur 23). Trafiken har därtill förstärkts mellan Stockholm och Uppsala samt Uppåtgångslinjerna Uppsala-Sala samt Uppsala-Gävle inkluderats i Mälartågssystemet.

Figur 23. Resande på Mälartåg.



Källa Mälardalstrafik AB

²¹ Kollektivtrafikbarometern 2022

²² Ibid

²³ WSP 2022: WSPs mobilitetsstudie 2022

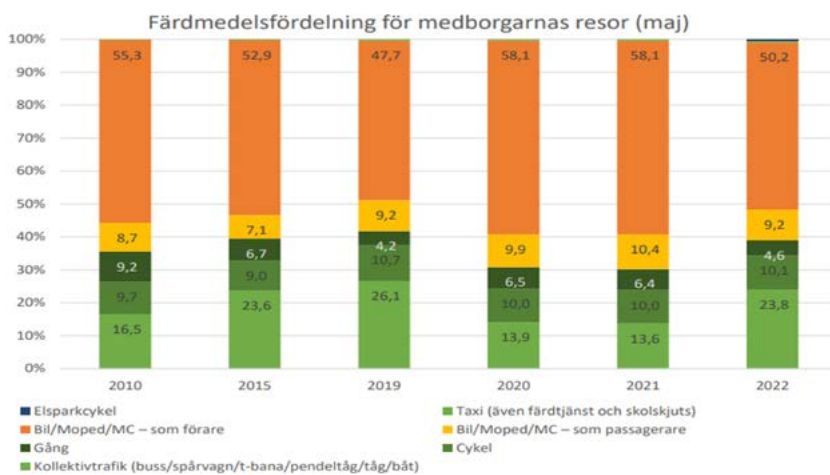
²⁴ Kollektivtrafikbarometern 2022



Innan pandemin ökade resandet med regionaltåg i Stockholm-Mälardalen kraftigt till följd av utbudsförbättringar i kombination med införandet av en ny biljett för pendlare, Movingo. Utvecklingen förväntas fortgå till följd av fortsatta förbättringar i trafiken. Den underliggande befolkningstillväxten och integrationen av lokala arbetsmarknadsregioner samt en ökad miljömedvetenhet är andra, mer generella, faktorer som även framöver kan förväntas påverka resandeutvecklingen positivt.²⁵

Ur ett nationellt perspektiv konstateras i halvårsrapport för Kollektivtrafikbarometern 2022 att ”marknadsandelen för kollektivtrafiken börjar återgå till värden i nivå med före pandemin. Först återvände kollektivtrafikens stamresenärer och under våren har även fler och fler sällanresenärer återkommit.”²⁶ Samtidigt minskar andelen rena bilister i befolkningen och fler varvar kollektivtrafik med egen bil. Kollektivtrafiken har fått tillbaka resenärer från de som under pandemin valt att gå eller åka som passagerare i bil eller taxi, medan cyklisterna ligger kvar på ungefär samma nivå som tidigare (figur 24).²⁷

Figur 24. Fördelning för medborgarnas resor.



Källa: Kollektivtrafikbarometern 2022, halvårsrapport

²⁵ Mälardalsrådet (2020): Framtidens resor. Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalen

²⁶ Kollektivtrafikbarometern 2022, halvårsrapport

²⁷ Ibid

7. Godstransporter



Stockholm-Mälardalenregionen är Sveriges största konsumentmarknad, har en omfattande varuproduktion och stora transitflöden av gods. Transporter av konsumtionsvaror och högförädlad gods dominerar i Stockholms län, medan det i övriga regionen finns mer omfattande transporter av råvaror och industriprodukter. Varustransporterna har ökat under de senaste decennierna, framför allt de långväga lastbilstransporterna och utrikes sjötransporter. I takt med att regionen växer och det internationella utbytet vidgas så ökar även behovet av godstransporter.²⁸

Tabell 4. Fördelning av varuflöden till/från Stockholm-Mälardalenregionen.

	Avgående till		Ankommande från	
	Kton	MSEK	Kton	MSEK
Inom regionen	70 302	418 055	70 302	418 055
Norra Sverige	4 115	51 238	4 588	21 703
Södra Sverige	10 307	188 455	13 590	259 898
Summa inrikes	84 724	657 748	88 481	699 656
Norge	1 071	33 645	3 019	7 190
Finland	1 033	22 749	1 382	14 807
Danmark	925	18 291	1 124	20 114
Tyskland	1 936	50 381	1 441	77 239
Benelux	1 646	43 246	1 100	25 666
Storbritannien	801	20 253	1 139	15 585
Italien och Österrike	1 118	30 292	344	13 108
Frankrike, Spanien och Portugal	1 050	48 750	983	20 585
Övriga Europa	2 290	58 974	3 313	52 219
Asien	2 197	85 296	1 745	25 570
Amerika	869	67 731	401	25 038
Afrika	798	8 435	74	625
Övriga världen	6	37	187	1 025
Summa utrikes	15 739	488 081	16 253	298 771

Källa: Varuflödesundersökningen 2021

²⁸ Mälardalsrådet (2020): Framtidens resor. Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalenregionen



De inomregionala flödena dominerar stort, framför allt i vikt räknat, och flödena till/från södra Sverige är avsevärt större än flödena till/från norra Sverige. Utrikes flöden domineras av handeln med norra Europa, därefter södra Europa, Asien och Amerika (tabell 4).

Godsflöden som har både start- och målpunkt i regionen sker nästan uteslutande med vägtransporter. Vägtransporter är också dominerande för inrikes godstransporter till och från Stockholm-Mälarenregionen. Järnvägen används mest för ankommande gods från Syd- och Västsverige samt Övre Norrland.²⁹

För utrikes gods är sjötransporter volymmässigt dominerande, men går även med järnväg och på väg till och från kontinenten. Omkring en femtedel av inkommande och en fjärdedel av utgående flöden till/från Stockholm-Mälarenregionen går via Göteborgs hamn, Skånes hamnar eller Öresundsbron. Flygfrakten är volymmässigt liten, men värdemässigt stor och har på senare år ökat till följd av en växande e-handel. Arlanda hanterar mer än hälften av all flygfrakt i landet.³⁰

Färjeförbindelserna är viktiga för Gotlands varuförsörjning och den växande handeln i Östersjöregionen. Merparten av den icke bulkrelaterade frakten mellan Sverige och Finland/Baltikum transporteras av passagerarfartyg. Trafiken på Östersjön drabbades hårt av pandemin, men har återhämtat sig under 2022. Det är inte troligt att en fullständig återhämtning kommer att ske i närtid, då flera fartyg tagits bort från trafiken. Nybyggen kompenserar dock till del för detta och på längre sikt är det möjligt att kapaciteten på Östersjön helt återställs.³¹

I takt med Stockholms expansion har större logistikcentra och lastbilsterminaler för omlastning, lagerhållning och distribution kommit att lokaliseras i andra delar av regionen. Nya terminallokaliseringar sker till stor del nära Norrköping, Örebro, Västerås och Eskilstuna. Här finns närhet till stråk för godstransporter mellan norra och södra Sverige och bra infrastrukturkopplingar mellan olika trafikslag.

Drygt hälften av det totala transportarbetet sker på väg, följt av en dryg fjärdedel till sjöss och en femtedel på järnväg. Om man ser till transportarbetet med avseende på värde, exklusive flyggods, sker en betydligt större andel på järnväg, medan andelarna på väg och till sjöss är lägre. Det speglar att järnvägstransporter i större utsträckning används för transport av högvärdiga produkter.³²

²⁹ Mälardalsrådet (2020): Framtidens resor. Storregional systemanalys för Stockholm-Mälarenregionen

³⁰ Ibid

³¹ Mälardalsrådet (2022): Pandemins effekter. Vad kvarstår?

³² Ibid

Godstransporternas fördelning på olika trafikslag har i stort sett varit oförändrad sedan länge. Det finns många initiativ som syftar till att flytta över gods från väg till järnväg och sjöfart, men utmaningarna att åstadkomma det är stora. Mindre än 10 procent av lastbilstransporterna är av sådan karaktär att de lämpar sig för järnväg. Lastbilstrafikens nackdelar i form av bland annat vägslitage och utsläpp behöver därför i första hand minskas genom att lastbilstrafiken blir fossilfri, effektiv och betalar sina fulla samhällsekonomiska kostnader.³³

Trots den ekonomiska tillväxten har godstransportvolymerna i Sverige knappt ökat det senaste decenniet, och de senaste 20 åren bara med omkring 10 procent. Det antyder att ökningen fram till 2040 kan bli lägre än den ökning med 50 procent (65 procent i Stockholm-Mälardalenregionen) som tidigare prognoser visat.³⁴

Godstransporterna styrs i hög grad av etablerade strukturer, men även av nya trender som en växande e-handel, nya industrisatsningar på fossilfria bränslen, batterier med mera samt en ökad handel mot Asien. Därtill nya transportlösningar för ökad effektivitet och hållbarhet. Sammantaget kan det innebära en förskjutning av varuflöden till nya områden och kanaler, men sker i sådana fall gradvis över en längre tid.³⁵

³³ Trafikverket (2022): Trender i transportsystemet. Trafikverkets omvärldsanalys 2022

³⁴ Ibid

³⁵ WSP 2021: INFRA 2050. Omvärldsanalys – faktorer som påverkar Näringslivets transportbehov 2050

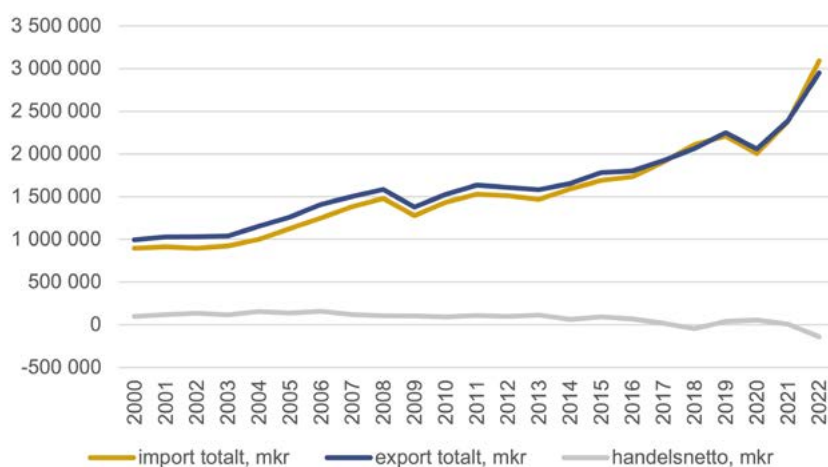
8. Internationella samband

Den internationella handeln, migrationen och resandet har ökat kontinuerligt över tid. Stockholm-Mälardalen står för omkring en fjärdedel av godsmängden och två femtedelar av godsvärdet i Sveriges utrikeshandel med varor. Invandringen står för mer än hälften av regionens befolkningstillväxt och nästan en tredjedel av befolkningen är född i utlandet eller har föräldrar som är det. En majoritet av utlandsresor till/från Sverige går till/från eller via Stockholm-Mälardalen.



Värdet av både den svenska importen och exporten ökar över tid och uppgår till omkring 50 procent av BNP (figur 25). Såväl Stockholm-Mälardalen som övriga landet har en omfattande utrikeshandel och en likartad profil vad gäller viktigaste partnerekonomier. Handeln inom Europa, dominerar. Asien/Kina står för en stor och växande del men Nordamerika/USA är fortfarande mer betydelsefull, framför allt för exporten (tabell 5).³⁶

Figur 25. Svensk utrikeshandel, miljoner kronor.



Källa: SCB

Tabell 5. Sveriges främsta partnerekonomier 2022.

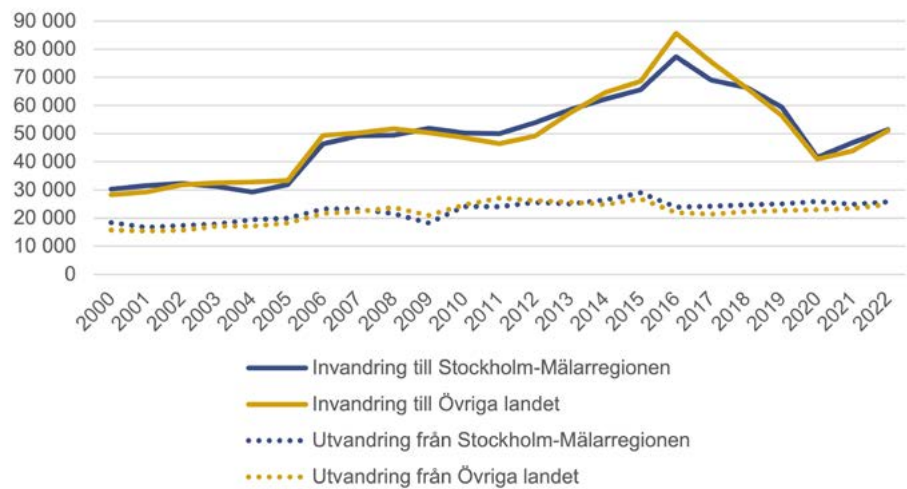
	Importandel		Exportandel
Tyskland	13 %	Norge	10 %
Norge	10 %	USA	10 %
Nederländerna	9 %	Tyskland	9 %
Storbritannien	7 %	Danmark	7 %
USA	7 %	Finland	7 %
Danmark	6 %	Storbritannien	7 %
Kina	5 %	Nederländerna	4 %
Finland	5 %	Frankrike	4 %
Belgien	4 %	Kina	3 %
Polen	4 %	Polen	3 %

Källa: SCB

³⁶ Varufödesundersökningen 2021

Invandringen till Stockholm-Mälarenregionen har utvecklats på samma vis som i övriga landet de senaste decennierna. Efter en starkt uppåtgående trend kulminerade den på alla tiders högsta år 2016, för att därefter minska i takt med åtstramningar i invandringspolitiken samt restriktioner under pandemin. Invandringen från Mellanöstern och norra Afrika har dominerat de senaste decennierna och stod år 2022 för sex av de tio främsta ursprungsländerna bland utlandsfödda i Stockholm-Mälarenregionen (tabell 6).

Figur 26. In- och utvandring till Stockholm-Mälarenregionen och övriga landet.



Källa: SCB

Tabell 6. Främsta ursprungsländerna bland utlandsfödda i Stockholm-Mälarenregionen.

Födelseland	Antal 2022
Syrien	91 502
Finland	85 212
Irak	82 277
Iran	48 350
Polen	48 239
Somalia	38 150
Turkiet	37 042
Eritrea	32 525
Afghanistan	30 586
Indien	28 982
Tyskland	24 191
Thailand	23 467
Kina	22 619
Bosnien och Hercegovina	19 879
Norge	19 480
Chile	18 397
Storbritannien	17 885
Jugoslavien	16 695
Pakistan	15 131
Etiopien	15 080

Källa: SCB



Trots att invandringen legat på ungefär samma nivå har Stockholm-Mälardalenregionen en större andel invånare med utländska bakgrund (född i utlandet eller har föräldrar som är det) än övriga landet, 29 procent i den förra jämfört 22 procent i den senare. Förklaringen ligger i att efter ankomst till Sverige sker en betydande sekundärmigration inom landet. Inte minst asylsökande flyttar ofta vidare till Stockholm-Mälardalenregionen, framför allt till Stockholms län där hela 35 procent av invånarna har utländsk bakgrund.³⁷

Som framgår av figur 26 flyttar även många från Sverige till utlandet, omkring 25 000 vardera per år från Stockholm-Mälardalenregionen respektive övriga landet. Dels sker en betydande återvandring av invandrare till sina ursprungsländer, dels flyttar svenskar till andra länder. Nära 700 000 svenskar bor utanför Sverige, flest i USA, Spanien och Storbritannien med över 100 000 vardera. I Norge bor omkring 40 000. Därefter följer Frankrike med ca 30 000, Tyskland med drygt 20 000 samt Finland, Danmark, Schweiz och Italien med 15 000 till 20 000.³⁸

Den internationella turismen är också omfattande. 9 av 10 svenska utlandsresor går till Europa, framför allt grannländerna, men Spanien är det främsta resmålet om man ser till resor med minst en övernattningsnatt. De nordiska grannländerna dominerar även inresandet till Sverige, därutöver kommer många från Tyskland, USA, Storbritannien och Nederländerna. Av landets 14,8 miljoner utländska gästnätter under 2022 stod Stockholm-Mälardalenregionen för sex miljoner eller drygt 40 procent.³⁹

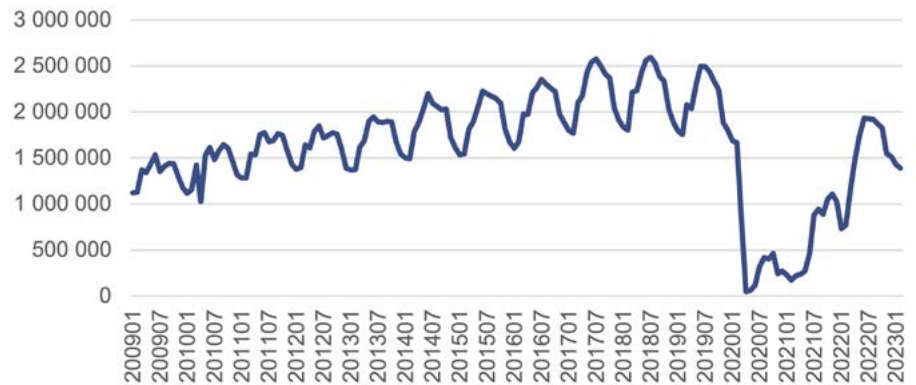
Arlanda är Stockholm-Mälardalenregionens och landets primära flygplats med en marknadsandel om drygt 70 procent av utrikes resor från svenska flygplatser. Det finns inget annat trafikslag som erbjuder de möjligheter som flyget gör när det gäller att tillgodose behovet av långväga affärs- och privatresor samt snabba godstransporter. Trafiken hade en stadigt uppåtgående trend fram till pandemin, då den näst intill upphörde till följd av skarpa restriktioner för såväl inrikes- som utrikestrafiken. I takt med att restriktionerna och effekterna av Coronaviruset mildrats har trafiken successivt återhämtat sig. Vid årsskiftet 2022/2023 låg den på 84 procent av den vid årsskiftet 2019/2020. Utrikes resor stod under 2022 för 82 procent av resandet till/från Arlanda.⁴⁰

³⁷ Källa: SCB

³⁸ Svenskar i Världen. Kartläggning 2022

³⁹ Källa: Tillväxtverkets turismstatistik samt Vagabond: Resebarometern 2022

⁴⁰ Källa: Trafikstatistik Swedavia

Figur 27. Passagerarutveckling vid Arlanda flygplats, månadsvis 2009-2023.

Källa: Swedavia

Privatresandet dominerar flygresorna och har återhämtat sig starkare än affärsresorna. För de senare finns incitament både bland arbetsgivare och arbetstagare att ersätta åtminstone en del tjänsteresor med digitala möten. Potentialen till besparingar i såväl tid som pengar samt ett ökat tryck i klimatfrågan gör att affärsresandet kan komma att ligga kvar på en lägre nivå än innan pandemin. Affärsresorna står för en mindre del av det totala flygresandet, men har stor betydelse för flygbolagens lönsamhet. Ett minskat underlag av tjänsteresenärer riskerar därför att leda till ett minskat utbud på många linjer, vilket då även drabbar privatresenärer men också flygfrakten.⁴¹

Tabell 7. Främsta destinationerna för flygresor till/från Arlanda 2022.

Destination	In-/utresande 2022
Spanien	1 841 495
Tyskland	1 468 086
Storbritannien	1 235 577
Norge	1 074 764
Danmark	1 021 403
Finland	847 396
Frankrike	789 543
Turkiet	694 677
Nederländerna	673 598
Grekland	650 204
Polen	609 744
Italien	599 920
USA	440 111
Schweiz	405 157
Österrike	342 473

Källa: Swedavia

⁴¹ Trafikverket 2022: Omvärldsanalys 2022

Källförteckning

Avstandmellan.com

Kollektivtrafikbarometern 2022

Kollektivtrafikbarometern 2022, halvårsrapport

Mälardalsrådet (2020): Framtidens resor. Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalsregionen

Mälardalsrådet (2022): Pandemins effekter. Vad kvarstår?

QS World University Ranking 2023

Region Stockholm m fl (2022): Aktualitetsprövning av rapporten Kraftförsörjning inom östra Mellansverige

Region Stockholm (2023): Framskrivning av befolkning och sysselsättning. Länen i östra Mellansverige

SCB statistikdatabasen

SCB (2020): Statistiska tätorter och småorter 2020

SLL/TRN (2019): Kraftförsörjningen inom östra Mellansverige

SJ tågtidtabell

Svenskar i Världen. Kartläggning 2022

Sweco (2021): Framtidens näringsliv i Stockholmsregionen

Swedavia trafikstatistik

Tillväxtverkets turismstatistik

Trafikverket (2022): Trender i transportsystemet. Trafikverkets omvärldsanalys 2022

Universitetskanslersämbetet

Vagabond: Resebarometern 2022

Varuflödesundersökningen 2021

WSP 2022: WSPs mobilitetsstudie 2022



MÄLARDALSRÅDET

malardalsradet.se

Mälardalsrådet driver medlemmarnas frågor för konkreta resultat inom infrastruktur, kompetensförsörjning och internationella jämförelser. Vi samlar Stockholm-Mälardalsregionens kommuner och regioner till en dynamisk mötesplats för politik, näringsliv och akademi.