



Rapport nr 2-02
ISSN 1650-8084

Regionförstoring i Mälardalen

En studie av pendlingsmönster
och boendekostnader



Förenings
Sparbanken

Förord

Med regionförstoring menas att lokala arbetsmarknader knyts samman genom en ökad arbetspendling. Större arbetsmarknader, förstörade regioner, omfattar då både fler boende och fler arbetstillfällen än tidigare. I Regionalpolitiska utredningen diskuterades behovet av att i en bred mening skapa fungerande lokala arbetsmarknader.¹ Ett sätt att lösa detta på är att utvidga arbetsmarknaderna geografiskt genom investeringar i infrastruktur och transportsystem för att öka möjligheterna för pendling.

ARENA för Tillväxt vill med denna rapport diskutera förutsättningarna för regionförstoring i Mälardalen, som kanske är den region i Sverige som har bäst möjligheter att knyta samman boende och arbetsplatser genom en god infrastruktur. En utgångspunkt i analysen har varit att bostadsmarknaden i Stor-Stockholm är överhettad. Detta syns bland annat på att utflyttning från Stockholm till andra kommuner i landet översteg inflyttningen från landsorten under 2001. Kan utflyttning från Stockholm till exempelvis Eskilstuna, Bålsta, Västerås eller Nykvarn vara ett alternativ för personer som vill söka ett billigare boende men ändå vara en del av Stockholms arbetsmarknad?

Även om denna rapport behandlar Mälardalen så är problematiken med bristande funktion på de lokala arbetsmarknaderna generell. Skall Sverige återta sin tidigare topplacering i välståndsligan måste tillväxten på de lokala arbetsmarknaderna runt om i landet förbättras. I regional politiska utredningen pekas på behovet av att förbättra den geografiska rörligheten men också den bransch- och yrkesmässiga rörligheten. Ett sätt är att förstora de lokala arbetsmarknaderna genom förbättrade förutsättningar för pendling. Vi hoppas att rapporten skall utgöra en ytterligare stimulans till det utvecklingsarbete som redan pågår på många platser i landet. Rapporten har gjorts med projektstöd från Temaplan.

Anders Flanking

Projektchef

ARENA för Tillväxt

¹ Regionalpolitiska utredningen, SOU 2000:87.

Innehåll

Inledning	4
Regionförstoring	5
Regionförstoringens drivkrafter	5
Indelning i lokala arbetsmarknader	6
Minskning av antalet lokala arbetsmarknader över tiden	7
En beskrivning av Mälardalen	8
Boendemönster	10
Arbetsplatsmönster	12
Pendlingsmönster i Mälardalen	14
Förändring över tiden	24
Restider med bil	26
Restid med kollektiva färdmedel	28
Pendlingskostnader	31
Boendekostnader i Mälardalen	34
Metod för beräkning av boendekostnader	37
Sammanfattande analys och slutsatser	40
Efterord	43

Inledning

Temaplan har fått i uppdrag av Arena för Tillväxt att analysera regionförstoring i Mälardalen. Fokus för analysen är pendlingsmönster och boendekostnader. Vad gäller pendlingsmönstren koncentreras analysen till pendlingen från olika kommuner i Mälardalen in till Stockholms *innerstad*. I ett senare skede kan denna analys byggas ut till att även omfatta pendlingen till andra delar av Mälardalen.

Bakgrunden är frågeställningen om i vilken utsträckning olika kommuner i utkanten av Mälardalsregionen kan utgöra en attraktiv boendemiljö för personer som arbetar i Stockholm. Vilka möjligheter har t ex kommunerna att konkurrera med en låg boendekostnad?

Frågan om regionförstoring är också mycket intressant utifrån det faktum att det finns ett relativt tydligt samband mellan lokala arbetsmarknaders storlek och dess tillväxt. Större och täta regioner har normalt starkare tillväxtförmåga än mindre och glesa regioner. Regionförstoring är därför en möjlighet till att bromsa den negativa befolknings- och sysselsättningsutveckling som har drabbat stora delar av landet under framför allt andra halvan av 90-talet.

Regionförstoring

Med regionförstoring menas att de lokala arbetsmarknaderna – områden inom vilka människor både bor och arbetar – gradvis blir större. Genom en ökad arbetspendling knyts tidigare separata arbetsmarknader ihop. Den nya större arbetsmarknaden, den förstörade regionen, omfattar då både fler boende och fler arbetstillfällen än tidigare.

Regionförstoring analyseras lämpligen utifrån SCB:s indelning av landet i lokala arbetsmarknadsregioner (LA-regioner). Denna indelning bestäms av hur människors pendlingsmönster ser ut. Indelningen beskrivs mer detaljerat längre fram.

Regionförstoringens drivkrafter

Regionförstoring är en effekt av arbetskraftens växande geografiska rörlighet. I början av 50-talet motsvarade det sammantagna dagliga resandet ungefär 10 km per dag och invånare. Motsvarande värde idag har uppskattats till cirka 50 km per dag och invånare². En stor del av denna ökning beror på ett ökat arbetsresande.

Ekonomisk verksamhet är koncentrerad i geografien. Koncentrationen av företag och produktion är i grund och botten en återspeglning av att skalfördelar i företagen har ett mycket starkt inflytande på företagens lokalisering. Utan skalfördelar kunde företag och produktion lika gärna vara geografiskt jämnt utspridda. Skalfördelar beror på förekomsten av fasta kostnader, dvs kostnader som inte är beroende av produktionens omfattning. En större produktion, och därmed koncentration av verksamheten, gör att de fasta kostnader kan slås ut på fler producerade enheter. Kostnaden per enhet blir därmed lägre.

Tillgängligheten till de mer koncentrerade arbetsplatserna löstes under industrialismens 100 första år genom att människor flyttade till städer där nya arbetstillfällen fanns. Människor kom att bo närmare varandra i arbetsplatsernas närhet. Regionförstoring är ett annat sätt att klara tillgängligheten till arbetsplatserna. Människor reser i växande utsträckning till arbetet istället för att bo i dess närhet. Arbetsplatsernas koncentration går därigenom att förena med ett mer utspritt boende.

² Åke E Andersson och Ulf Strömqvist, *K-Samhällets Framtid*.

Det finns två grundläggande orsaker till det ökade arbetspendlandet och regionförstoringen. Den första är att möjligheten till arbetspendling över större avstånd har ökat beroende på långsiktigt fallande uppoffringar i form av tid och pengar för att resa. Det beror för det första på bättre kommunikationsmöjligheter. Vägar och kollektiva färdmedel har med tiden förbättrats i de flesta regioner. Den beror också på växande inkomster som i sin tur leder till växande efterfrågan på resor. Det yttrar sig framför allt i ett ökat bilinnehav, som innebär att fler får möjlighet att ta sig till ett arbete som inte ligger i bostadens närområde. Bilismen är åtminstone i ett lite längre perspektiv den mest avgörande faktorn bakom regionförstoring.

Den andra förklaringen till det ökade arbetsresandet återfinns helt enkelt i att det är ett resultat av människors val. Människor väljer den kombination av boende och arbete som bäst passar dem mot bakgrund av boendemiljö och boendekostnader, lönevillkor, restider etc. I ökad utsträckning väljs idag den uppoffring som längre arbetsresor innebär framför den uppoffring som det innebär att flytta närmare arbetsplatsen.

Det mesta talar för att antalet lokala arbetsmarknader kommer att minska ytterligare – det vill säga att regionförstoringen fortsätter. Bilinnehav och bilresor förväntas fortsätta att öka, framför allt för kvinnor³. Planerade infrastrukturprojekt kan dessutom komma att minska restiderna i många regioner och därmed underlätta en ökad arbetspendling.

Indelning i lokala arbetsmarknader

Indelningen av lokala arbetsmarknader görs av Statistiska centralbyrån, SCB. Den senaste officiella indelningen gäller från 1 januari 2001 och baseras på pendlingsmönster från 1998.

En lokal arbetsmarknad består av en eller flera kommuner. Lokala arbetsmarknader som består av flera kommuner har som regel en dominerande kärnkommun och angränsande kommuner fungerar som omland. Regionerna bildar områden inom vilka arbetsmarknaden fungerar relativt oberoende av omvärlden, avseende funktionssätt och befolkningens tillgång till arbeten. På detta sätt skapas regioner inom vilka människor både bor och arbetar.

Mer exakt bestäms vilken lokal arbetsmarknad en kommun tillhör i följande två steg:

1. En kommun är *oberoende* om mindre än 20 procent av de sysselsatta pendlar ut från kommunen och om mindre än 7,5 procent pendlar till en viss kommun.
2. Är kommunen *inte oberoende* knyts kommunen till den största utpendlingskommunen.

³ SIKA Rapport 2001:3, *Infrastruktur och regional utveckling*.

Antalet kommuner som ingår i den oberoende kommunens lokala arbetsmarknad beror på hur många (om några) kommuner som knyts till kommunen i steg 2. Definitionen innebär att enbart oberoende kommuner kan utgöra en egen lokal arbetsmarknad.

Minskning av antalet lokala arbetsmarknader över tiden

Antalet lokala arbetsmarknader minskar kontinuerligt. År 1970 var landet uppdelat i 187 lokala arbetsmarknader. Enligt 1998 års pendlingsmönster hade antalet lokala arbetsmarknader minskat till 100. Antalet lokala arbetsmarknader som enbart består av en kommun minskade under samma period från 153 till 48. Preliminära beräkningar baserade på 1999 års arbetspendling tyder på att antalet lokala arbetsmarknader har fortsatt att minska.

Utvecklingen förklaras av att arbetspendlandet över kommungränserna kontinuerligt ökar. År 1999 arbetspendlade 30 procent av de sysselsatta över minst en kommungräns. Den genomsnittliga restiden och reslängden har också ökat. Mellan 1978 och 1998 ökade restiden med 14 procent per resa och reslängden med 33 procent⁴. Det går alltså snabbare att resa idag.

Det finns emellertid vissa skillnader mellan olika gruppers arbetspendlande. I genomsnitt pendlar män längre än kvinnor, men kvinnornas pendlande ökar i snabbare takt än männens. Högutbildade och höginkomsttagare pendlar också i genomsnitt längre än lågutbildade och låginkomsttagare.

Det finns självfallet även olika geografiska förutsättningar för regionförstoring i olika regioner. Den stora minskningen av antalet lokala arbetsmarknader sedan 1970 har framför allt skett i södra Sverige. Det stora flertalet av de lokala arbetsmarknader som enbart består av en kommun, återfinns numera i norra Sverige. En av förklaringarna till detta är att befolkningstätheten är betydligt högre i söder än i norr. De stora avstånden och de till ytan stora kommunerna i norra Sverige omöjliggör i många fall en omfattande arbetspendling över kommungränserna.

⁴ SIK A Rapport 2001:3, *Infrastruktur och regional utveckling*.

En beskrivning av Mälardalen

Det första steget i en analys av regionförstoring genom förändrade pendlingsmönster i Mälardalen är själva definitionen av Mälardalen. I denna rapport har Mälardalen avgränsats utifrån de ovan beskrivna lokala arbetsmarknaderna. Indelningen följer med andra ord inte länsgränser, förutom i de fall dessa sammanfaller med gränsen för en lokal arbetsmarknad.

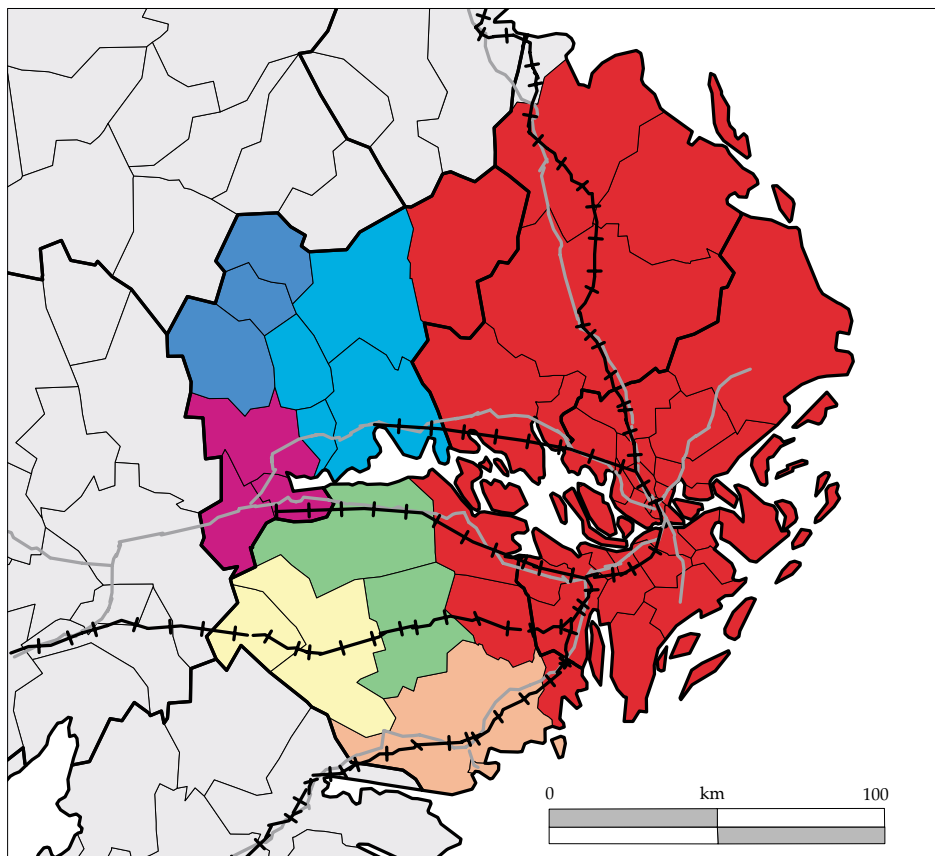
De kommuner som ingår i Mälardalen enligt denna definition är förutom kommunerna i Stockholms län även:

- Arboga
- Enköping
- Eskilstuna
- Fagersta
- Flen
- Gnesta
- Hallstahammar
- Heby
- Håbo
- Katrineholm
- Kungsör
- Köping
- Norberg
- Nyköping
- Oxelösund
- Sala
- Skinnskatteberg
- Surahammar
- Tierp
- Trosa
- Uppsala
- Vingåker
- Västerås
- Östhammar

Totalt ingår enligt denna definition 51 kommuner i Mälardalen. Dessa 51 kommuner ingår i de lokala arbetsmarknaderna Stockholm (35 kommuner), Nyköping (2 kommuner), Katrineholm (2 kommuner), Eskilstuna (2 kommuner), Västerås (4 kommuner), Skinnskatteberg (3 kommuner) och Köping (3 kommuner). Indelningen visas på karta 1 på nästa sida.

KARTA 1

Indelning av Mälardalen



Lokala arbetsmarknader i Mälardalen (antal kommuner).

■	Stockholm	(35)
■	Nyköping	(2)
■	Katrineholm	(2)
■	Eskilstuna	(2)
■	Västerås	(4)
■	Skinnskatteberg	(3)
■	Köping	(3)

Boendemönster

Jämfört med andra delar av landet utmärks Mälardalen av en osedvanligt hög befolkningstäthet. Förutsättningarna för regionförstoring har därför varit bättre än i de flesta andra områden.

År 2000 fanns drygt 2,6 miljoner invånare i Mälardalen. Av dessa fanns 70 procent i Stockholms län. Läger vi till kommunerna Uppsala och Västerås täcks mer än 80 procent av befolkningen i Mälardalen in.

Den största enskilda kommunen i Mälardalen är Stockholms kommun med drygt 750 000 invånare. Två andra kommuner har mer än 100 000 invånare – Uppsala och Västerås. Ytterligare 11 kommuner har mellan 50 och 100 000 invånare. Den minsta kommunen är Skinnskatteberg, som har mindre än 5 000 invånare.

TABELL 1

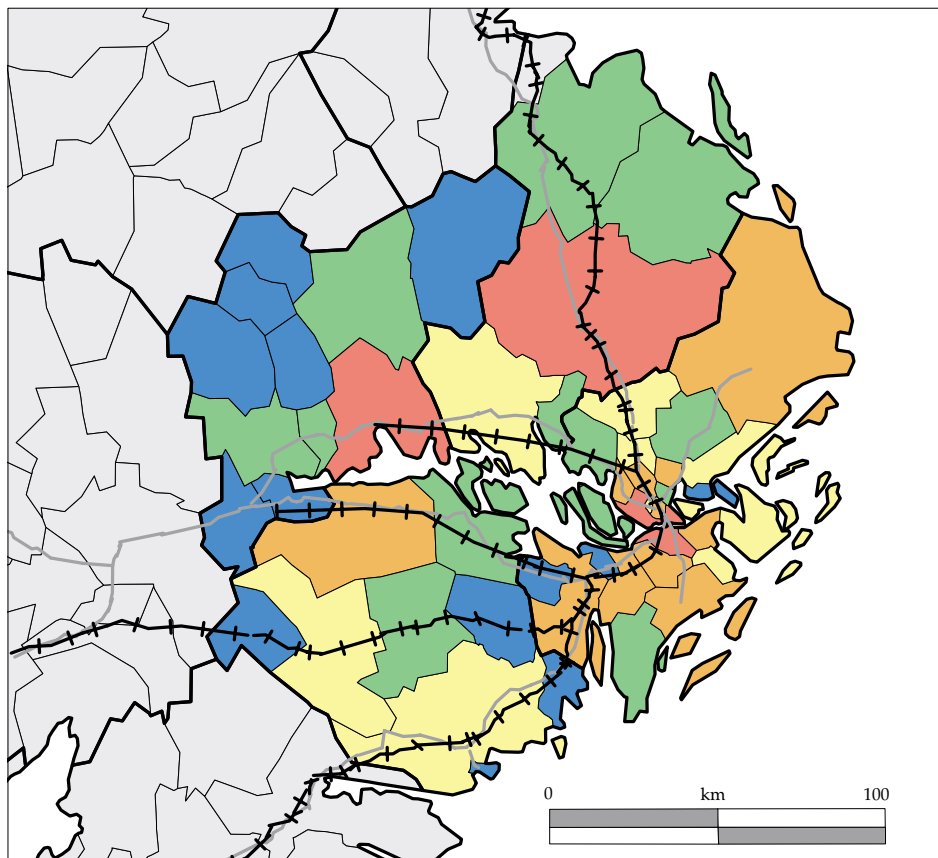
De fem största kommunerna i Mälardalen, mätt med total folkmängd (år 2000).

Kommun	Antal
Stockholm	750 300
Uppsala	189 600
Västerås	126 300
Eskilstuna	88 400
Huddinge	84 600

Källa: SCB

KARTA 2

Boendemönster i Mälardalen



Befolkning per kommun 2000 (antal kommuner).

Under 15 000	(14)
15 000–29 999	(13)
30 000–49 999	(10)
50 000–99 999	(11)
Över 100 000	(3)

Arbetsplatsmönster

År 1999 hade drygt 1 245 000 personer sin arbetsplats i Mälardalen. Detta motsvarar närmare en tredjedel av samtliga arbetsplatser i landet. Den enskilt största kommunen mätt med antal arbetsplatser är Stockholms kommun. Här har över 515 000 personer sin arbetsplats. Av de som har sin arbetsplats i Mälardalen arbetar med andra ord drygt 40 procent i Stockholms kommun.

Storleksskillnaden mellan den största och den näst största kommunen är mycket stor. Näst flest arbetsplatser finns i Uppsala, där nästan 80 000 personer har sin arbetsplats. På tredje plats kommer Västerås med knappt 59 000 arbetsplatser. En väsentlig skillnad utifrån ett regionförstoringsperspektiv är att det runt Stockholms kommun även finns andra kommuner med många arbetsplatser, t ex Solna, Södertälje och Huddinge. Så är inte fallet i omlandet runt Uppsala och Västerås.

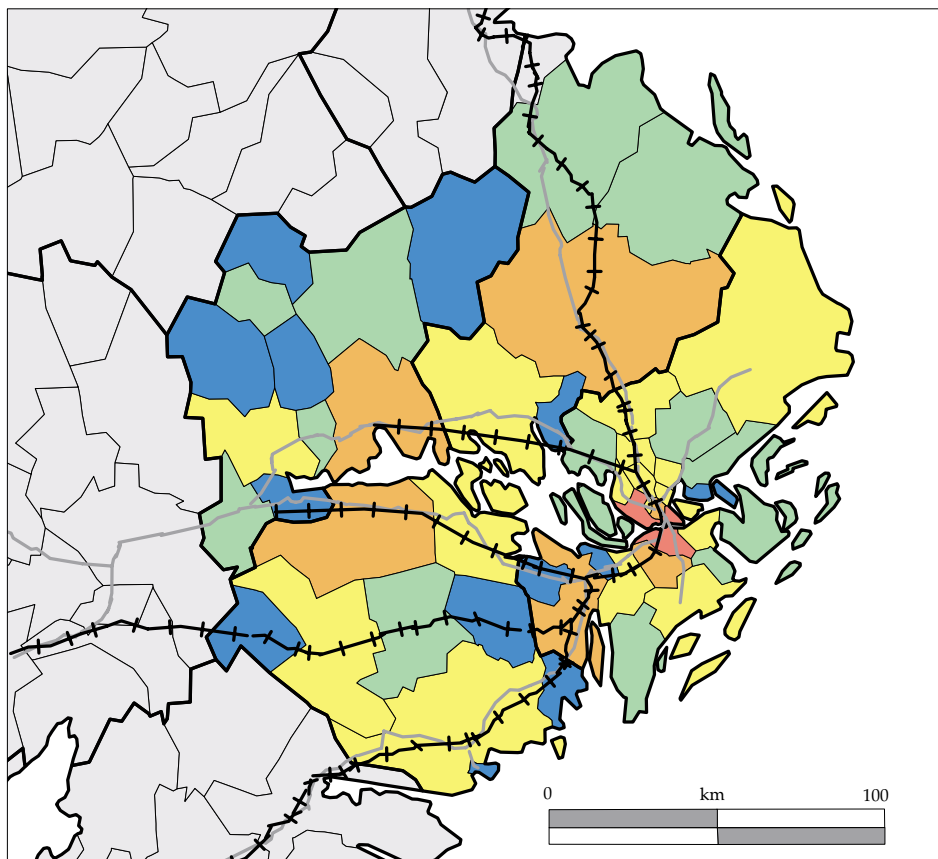
TABELL 2

De tio största kommunerna i Mälardalen, mätt med antal arbetsplatser (år 1999).

Kommun	Antal
Stockholm	515 500
Uppsala	79 600
Västerås	58 700
Solna	53 500
Södertälje	37 900
Eskilstuna	36 100
Huddinge	35 500
Sigtuna	25 300
Nacka	25 000
Haninge	21 500

Källa: SCB

KARTA 3

Arbetsplatsmönster i Mälardalen

Dagbefolkning per kommun 1999 (antal kommuner).

■ Under 5 000	(13)
■ 5 000–9 999	(14)
■ 10 000–29 999	(17)
■ 30 000–99 999	(6)
■ Över 500 000	(1)

Pendlingsmönster i Mälardalen

Analyser av pendlingsmönster är det vanligast förekommande sättet för att avgränsa en funktionell region. En pendlingsregion – en lokal arbetsmarknad – utgör en funktionell region inom vilken människor både bor och arbetar. Som beskrevs i tidigare avsnitt är det pendlingsregionerna som har fått utgöra basen för den indelning i Mälardalsregionen som används i denna rapport.

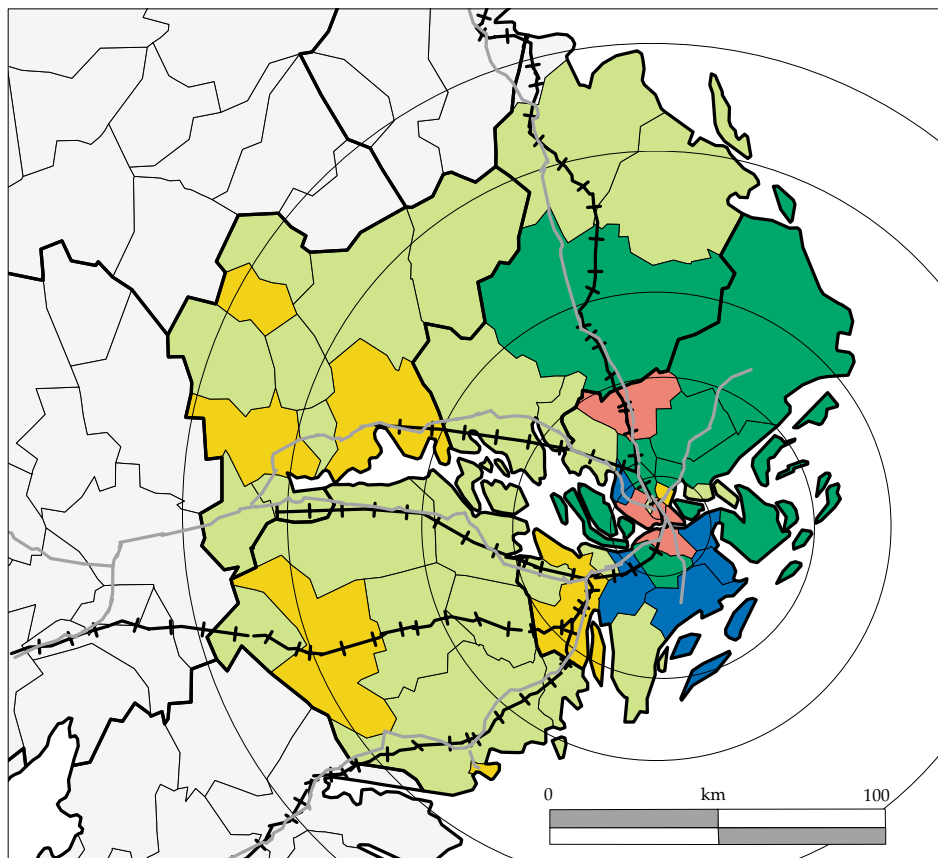
Den första delen av denna analys är att analysera vilka kommuner som – netto – är inpendlings- respektive utpendlingskommuner. Detta visas i karta 4 på nästa sida.

Av de 51 kommunerna i Mälardalen är det endast tio som är nettoinpendlingskommuner, det vill säga kommuner med större inpendling än utpendling. Dessa är Stockholm (+159 000), Solna (+26 000), Sigtuna (+8 000), Södertälje (+3 200), Västerås (+3 100), Danderyd (+1 700), Köping (+1 300), Fagersta (+1 000), Katrineholm (+300) och Oxelösund (+70). Dessa kommuner skulle kunna betraktas som "arbetsplatsnoder" i Mälardalen. I en eventuell framtida analys av möjliga pendlingskorridorer vidare ut från Stockholm-Mälardalen är dessa noder särskilt intressanta att studera.

De potentiella noderna är som visas i karta 4 relativt spridda över Mälardalsregionen. I östra delen finns kommunerna runt Stockholm, Sigtuna (Arlanda) och Södertälje. Katrineholm, Köping, Västerås och Fagersta är nettoinpendlingskommuner i västra Mälardalen.

KARTA 4

Nettopendling



Nettopendling (in- minus utpendling) per kommun.
 Antal personer 20–64 år (antal kommuner).

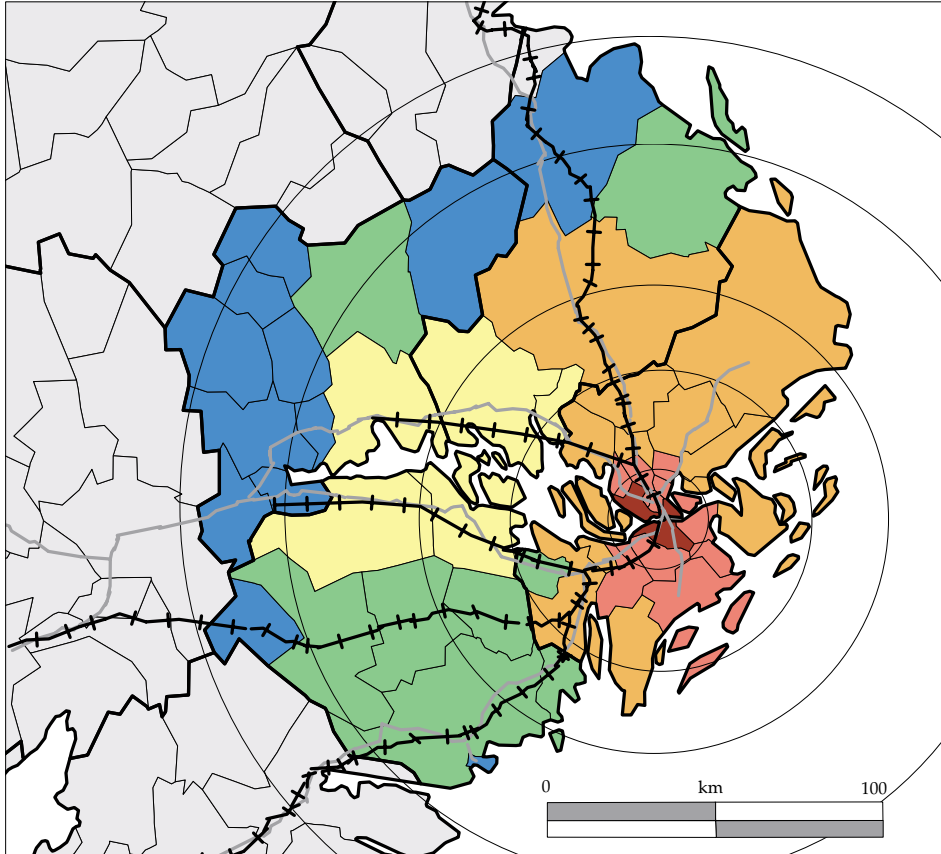
■	Netto ut, under -10 000	(5)
■	Netto ut, -10 000 – -5 001	(11)
■	Netto ut, -5 000–0	(25)
■	Netto in, 1–4 999	(7)
■	Netto in, över 5 000	(3)

Isokvanterna visar restiden till Stockholms city där varje cirkel motsvarar 30 minuter.

Fokus för denna studie är dock pendlingen från olika delar av Mälardalen in till Stockholms *innerstad*. Antalet personer som bor i olika kommuner i Mälardalen och pendlar till ett arbete i Stockholms innerstad visas i kartan nedan.

KARTA 5

Inpendling till innerstaden (absoluta tal)



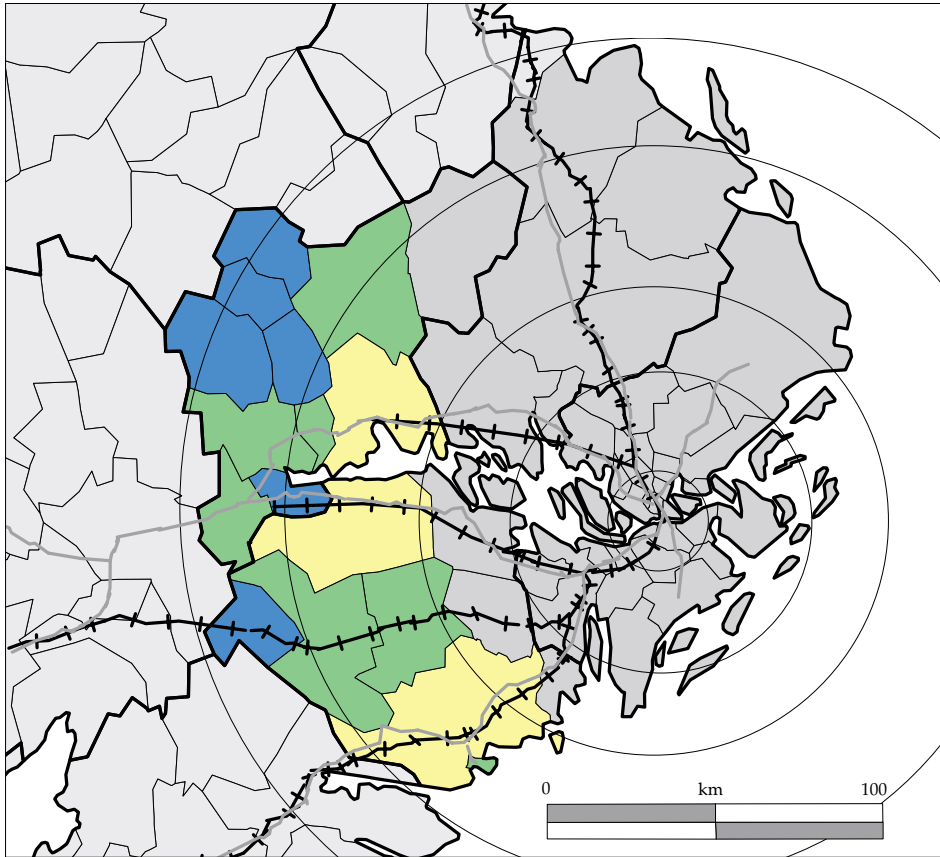
Antal pendlare till Stockholms innerstad.
Personer 20–64 år (antal kommuner).

■ Under 100	(12)
■ 100–499	(8)
■ 500–999	(5)
■ 1 000–4 999	(13)
■ 5 000–50 000	(12)
■ 160 000, resten av Stockholms kommun	(1)

Karta 5 visar hur många personer som pendlar från olika kommuner i Mälardalen till ett arbete i Stockholms innerstad. I tolv av de sammanlagt 51 kommunerna pendlar färre än 100 personer till Stockholms innerstad. Mönstret är det förväntade med minst antal inpendlare från de kommuner som ligger längst bort. Störst är pendlingen från de kommuner som ligger närmast Stockholm. Uppsala är den enda kommunen utanför Stockholms län som har en pendling till Stockholms innerstad på mer än 1 000 personer.

Betydligt fler än de ovan nämnda pendlar självklart till ett arbete i Stockholms stad som helhet och ännu fler pendlar in till någon kommun som ingår i Stockholms lokala arbetsmarknad (pendlingsregionen). Pendlingen till Stockholms lokala arbetsmarknad visas i karta 6.

KARTA 6

Inpendling till Stockholms LA (absoluta tal)

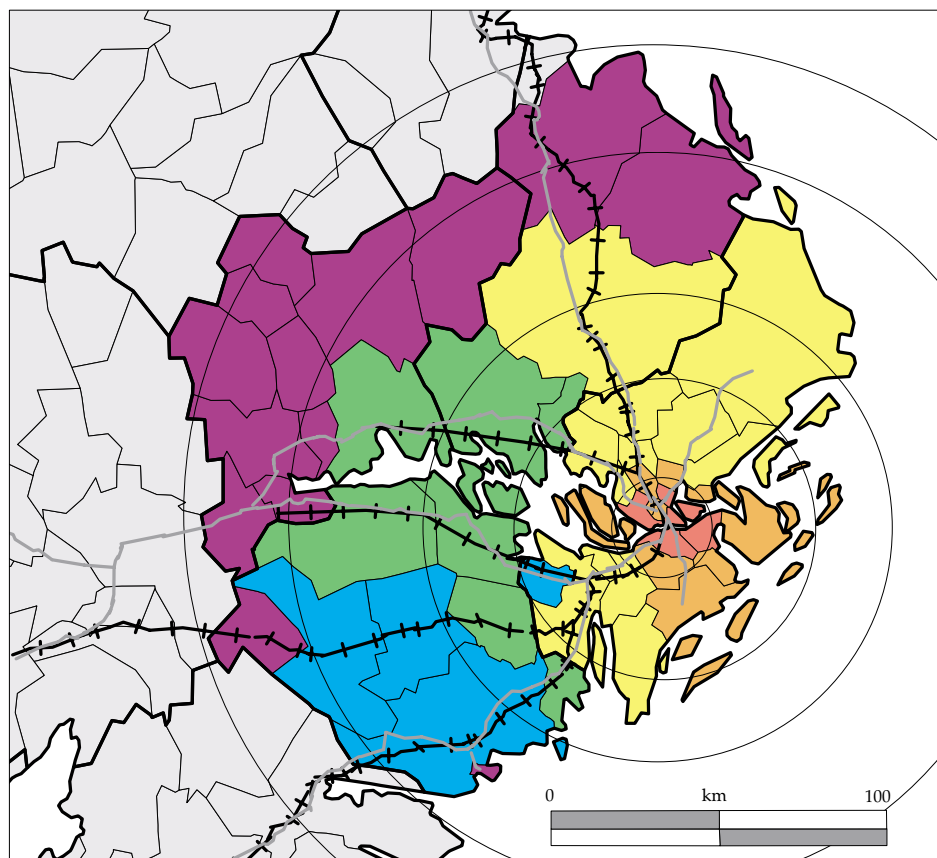
Antal pendlare till Stockholms lokala arbetsmarknad.
Personer 20–64 år (antal kommuner).

■ Under 100	(6)
■ 100–999	(7)
■ 1 000–3 000	(3)
■ Kommun inom Stockholms LA	(35)

Även i denna karta syns tydligt att pendlingen till någon kommun inom Stockholms lokala arbetsmarknad är lägst i de kommuner som ligger i västra Mälardalen. Minst är pendlingen från Skinnskatteberg, Norberg, Vingåker, Surahammar, Kungsör och Fagersta. Samtliga dessa har högst 100 personer som pendlar till ett arbete i någon av kommunerna inom Stockholms lokala arbetsmarknad. Störst är pendlingen från Västerås (nästan 2 900 personer), Eskilstuna (drygt 2 000 personer) och Nyköping (nästan 1 700 personer).

Bilden av pendlingen, mätt i antal personer påverkas, dock självfallet av hur många personer som bor i den aktuella kommunen. Det är t ex inte konstigt att pendlingen från Eskilstuna till Stockholm är större än den från Flen, eftersom det bor betydligt fler personer i Eskilstuna än i Flen. Den totala utpendlingen är också större i Eskilstuna än i Flen. För att ta hänsyn till denna storlekseffekt görs nedan en analys även för *andel* pendlare till Stockholm av totalt antal personer som pendlar ut till ett arbete som ligger utanför den egna hemkommunen. Detta visas i karta 7, för pendlingen till Stockholms innerstad, och i karta 8 för pendlingen till Stockholms lokala arbetsmarknad.

KARTA 7

Andel pendlare innerstad

Pendling till Stockholms innerstad.

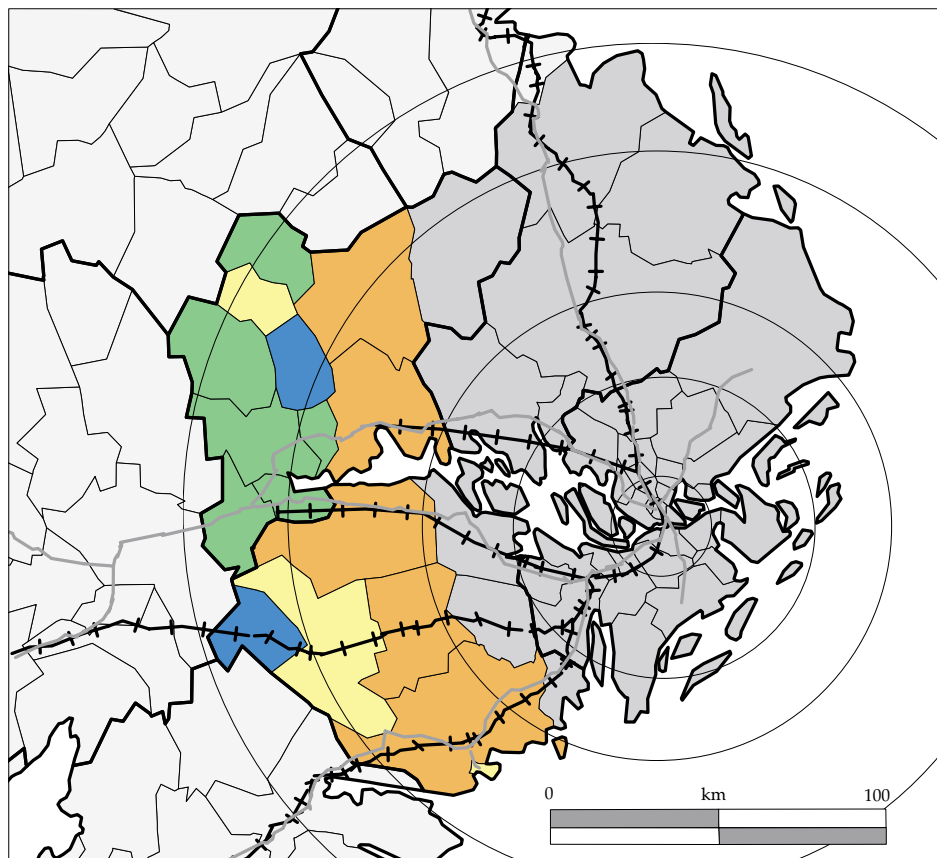
Andel av samtliga pendlare (antal kommuner).

■ Under 5 %	(14)
■ 5-9 %	(4)
■ 10-19 %	(7)
■ 20-32 %	(12)
■ 33-49 %	(10)
■ Över 50 %	(4)

Den lägsta andelen pendlare som reser till Stockholms innerstad finns i de norra och västra delarna av Mälardalen. 14 kommuner har en andel pendlare till Stockholms innerstad (av samtliga utpendlare) som understiger fem procent. (Förutom Oxelösund ligger alla dessa i norra och västra Mälardalen.)

Flera av kommunerna som har en hög andel pendlare till Stockholms innerstad ligger söder om Mälaren – i området från Eskilstuna till Nyköping. Mellan 5 och 19 procents pendling till Stockholms innerstad gäller totalt sett för 11 kommuner i Mälardalen. De flesta av dessa kommuner ligger just söder om Mälaren. Samma intervall gäller dock även för Västerås, Enköping och Håbo norr om Mälaren.

KARTA 8

Andel pendlare Stockholms LA

Pendling till Stockholms lokala arbetsmarknad.

Andel av samtliga pendlare (antal kommuner).

■ Under 5 %	(2)
■ 5-9 %	(6)
■ 10-20 %	(3)
■ Över 30 %	(5)
■ Kommun inom Stockholms LA	(35)

Eskilstuna, Västerås och Nyköping har även mätt i andel pendlare den största pendlingen till Stockholms lokala arbetsmarknad. Minst 35 procent av de som bor i någon av dessa tre kommuner, och pendlar till ett arbete utanför den egna hemkommunen, pendlar till just Stockholms lokala arbetsmarknad.

Skinnskatteberg, Norberg, Vingåker, Surahammar och Kungsör är återigen de kommuner som har minst pendling till Stockholms lokala arbetsmarknad. Mönstret är med andra ord stabilt oavsett om andelen eller det absoluta antalet pendlare studeras.

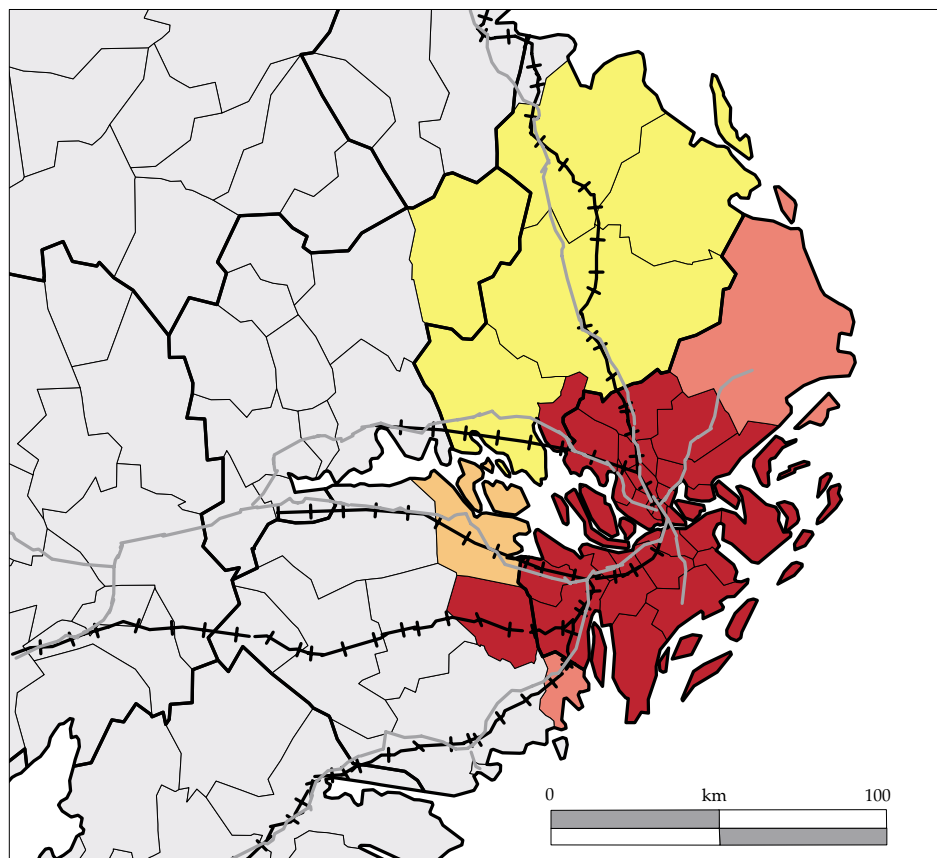
Förändring över tiden

En beskrivning av hur Stockholms lokala arbetsmarknad – i grunden pendlingen – utvecklats över tiden ges i nedanstående karta. Där går det att utläsa att Stockholms lokala arbetsmarknad bestod av 27 kommuner redan under 1970-talet. Arbetspendlandet inom Stockholmsområdet var med andra ord betydande redan då. I slutet av 80-talet hade ytterligare två kommuner tillkommit – Trosa⁵ och Norrtälje. Nästa förändring var att Strängnäs kommun kom med i början av 90-talet. Sedan slutet av 90-talet ingår även fem kommuner som tidigare utgjorde Uppsala lokala arbetsmarknad i Stockholms lokala arbetsmarknad.

⁵ För att få fram detta har pendlingen hos de boende i den nuvarande Trosa kommun specialbearbetats. Vid denna tidpunkt var egentligen Trosa en del av Nyköpings kommun.

KARTA 9

Utveckling av Stockholms lokala arbetsmarknad



Utveckling av Stockholms lokala arbetsmarknad
(antal kommuner som varit med).

■ Sedan 1970-talet	(27)
■ Slutet av 1980-talet	(2)
■ Början av 1990-talet	(1)
■ Slutet av 1990-talet	(5)

I övriga län kring Mälardalen var kommunernas arbetsmarknader inte lika integrerade år 1970. Mälardalen bestod sammantaget av 20 lokala arbetsmarknader. Idag finns det 7 lokala arbetsmarknader i regionen. Västerås kommun var till exempel en egen lokal arbetsmarknad 1970.

Vid indelningen av lokala arbetsmarknader har "pendlingskedjor" stor betydelse. Detta kan exemplifieras med den senaste stora förändringen av Stockholms lokala arbetsmarknad, det vill säga sammanslagningen med Uppsala.

Pendlingen mellan Östhammars och Uppsala kommun var redan tidigare stor, vilket gjorde att dessa två kommuner var en del av en gemensam arbetsmarknad. Vidare är pendlingen från Uppsala till Stockholms kommun numera i sin tur så stor att dessa två också är en gemensam arbetsmarknad. Via pendlingskedjor kommer därför Östhammar och Stockholm att ingå i samma arbetsmarknad, även om pendlingen från just Östhammars kommun till Stockholm inte är speciellt stor. Kopplingen via Östhammar – Uppsala – Stockholm utgör då en pendlingskedja. Antalet pendlare från Uppsala till Stockholm kan indirekt (om fler lediga arbetstillfällen därigenom skapas i Uppsala) även påverka de möjligheter som boende i t ex Östhammar har att pendla till ett arbete i Uppsala.

Restider med bil

För att jämföra restider med bil från olika kommuner i Mälardalen till Stockholms city har Temaplan tagit fram restidsdata. Data gäller för en resa i rusningstid⁶. Restiden är beräknad utifrån en mängd punkter i avresekommunen. Dessa tider viktas samman utifrån hur boendemönstret ser ut inom den aktuella kommunen. Detta ger en genomsnittlig restid från kommunen in till Stockholms city.

De restider som anges kan ibland verka mycket långa, men som jämförelse kan nämnas att restiden med bil, i rusningstrafik, är hela 20 minuter från Södermalm i Stockholms innerstad till det som här definieras som Stockholms city.

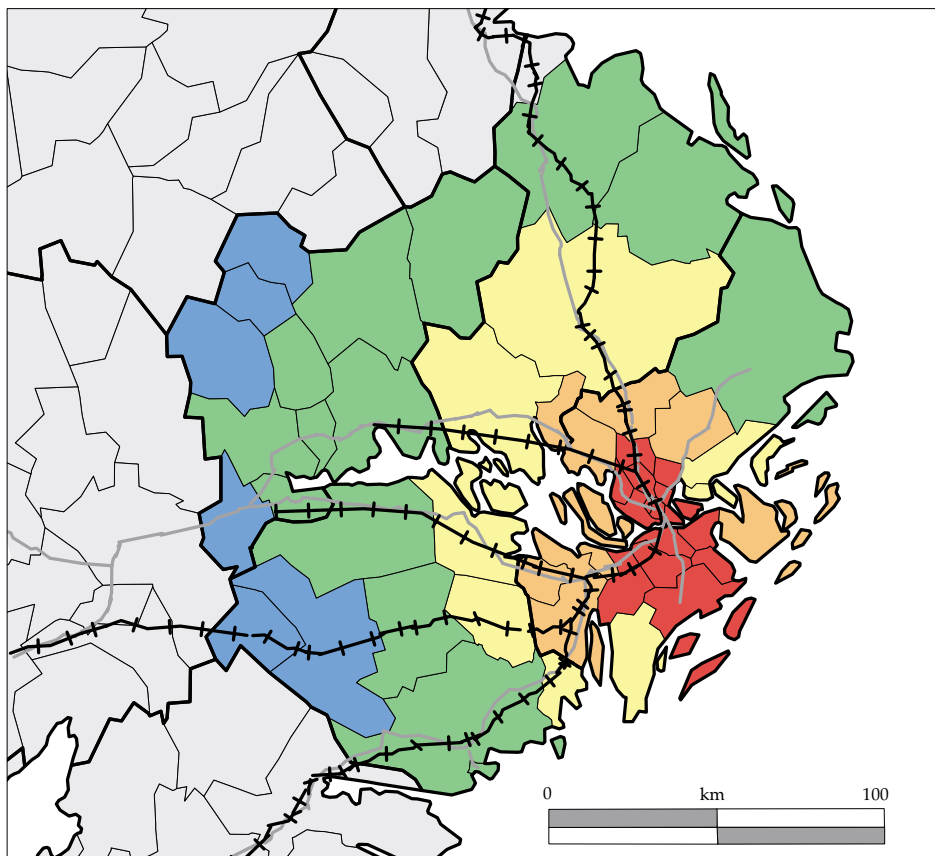
Bilrestiderna från olika delar av Mälardalen visas i karta 10.

⁶ Med detta avses "morgonrusning" mellan kl 7 och 9.

KARTA 10

Bilrestider

I diagram 1 visas även sambandet mellan pendling och bilrestider.

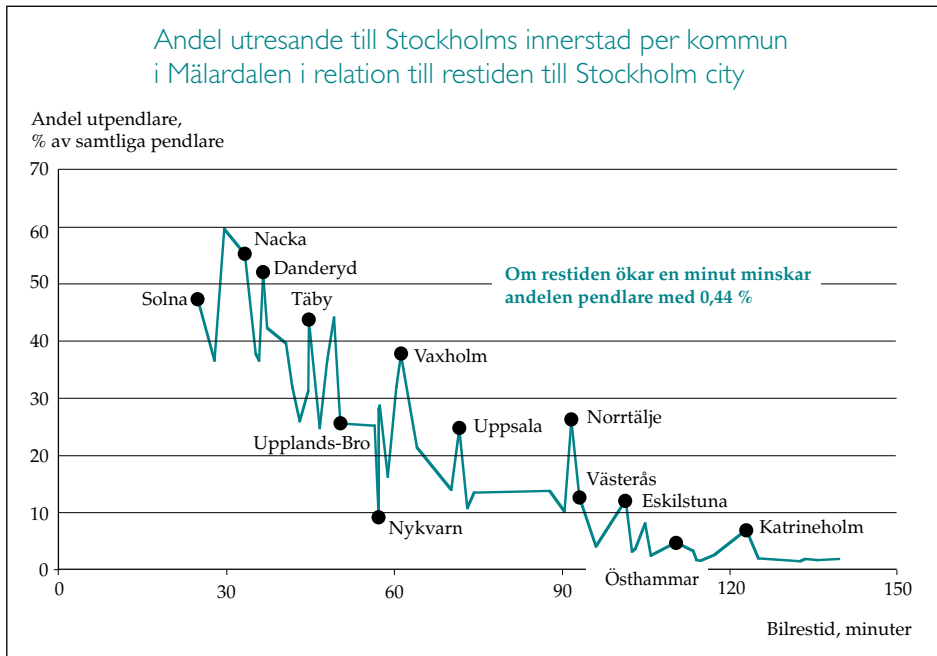


Bilrestid per kommun.
Minuter i rusningstrafik (antal kommuner).

■ Under 45 minuter	(14)
■ 45–59 minuter	(9)
■ 60–89 minuter	(8)
■ 90–119 minuter	(14)
■ Över 2 timmar	(6)

DIAGRAM 1

Samband mellan pendling och bilrestid.



Källa: SCB och Temaplan AB.

Restid med kollektiva färdmedel

I rusningstid går det – förutom från Stockholm, Solna, Sundbyberg och Danderyd – snabbare att åka bil än att ta kollektiva färdmedel in till Stockholms city. Trots detta presenteras nedan en kartläggning av restider med kollektiva färdmedel från kommunerna i Mälardalen och in till Stockholms city.

Den restid som redovisas här är en så kallad "dörr-till-dörr-tid". Detta innebär att även tid för att gå till en busshållplats, vänta på bussen, byta från buss till tåg, gå från tåget till jobbet etc är inräknad. Observera också att denna kollektiv-restid bygger på att kollektiva färdmedel används för hela resan. Det är mycket möjligt att den totala restiden skulle kunna förkortas väsentligt för vissa pendlare om de t ex tog bilen till en pendlingsparkering och sedan tog bussen därifrån.

Datamaterialet bygger på beräkningar från 1998, vilket är de senaste data som finns tillgängliga för denna typ av generella beräkningar. Eftersom vissa betydande förändringar i kollektivtrafiken (t ex möjligheten att pendla med tåg från Eskilstuna till Stockholm) skett sedan 1998 ger vi dock först några exempel på pendlingsstider från några utvalda orter i Mälardalen till Stockholms central.

TABELL 3

Exempel på restider till Stockholms central med tåg (december 2001).

Ort	Minuter
Fagersta	137 ⁷
Tierp	70
Eskilstuna	62
Västerås	59
Flen	58
Strängnäs	50
Enköping	43
Uppsala	35
Nykvarn	30
Bålsta	29

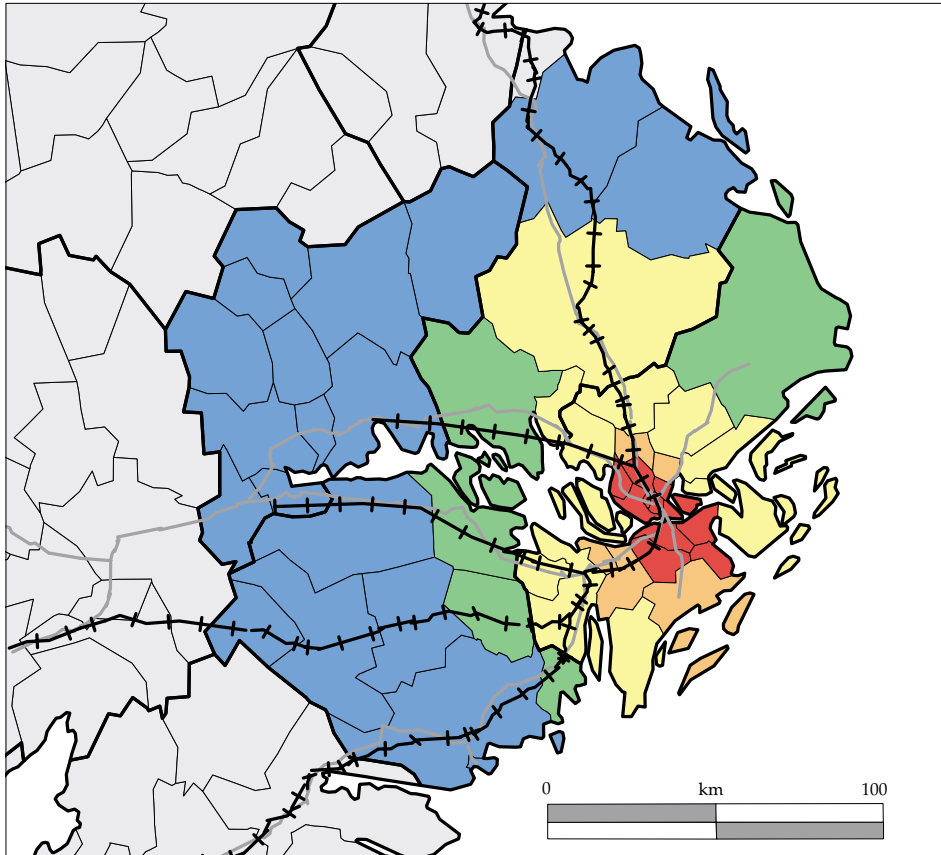
Källa: SJ www-sidor i december 2001

Ovanstående restid för t ex Eskilstuna kan jämföras med att den genomsnittliga kollektiv-restiden (dörr-till-dörr) för hela Eskilstuna kommun är 2 timmar. För en person som bor precis vid Eskilstuna central och arbetar precis vid Stockholms central är med andra ord restiden endast ungefär hälften så lång som för en "genomsnittlig" Eskilstunabo som kanske bor några mil från själva staden Eskilstuna och dessutom jobbar 15 minuters promenad från Stockholms central. De genomsnittliga restiderna presenteras i karta 11. För en begränsad andel av de boende i t ex Eskilstuna är de faktiska restiderna klart kortare.

⁷ Inkl. ett byte.

KARTA 11

Kollektivrestider



Kollektivrestid per kommun.
Minuter från dörr till dörr (antal kommuner).

■	Under 45 minuter	(10)
■	45–59 minuter	(5)
■	60–89 minuter	(12)
■	90–119 minuter	(5)
■	Över 2 timmar	(19)

Av de 51 Mälardalskommunerna har fyra kommuner en kollektiv-restid (genomsnittlig dörr-till-dörr-tid) som överstiger 200 minuter. Någon omfattande pendling från dessa kommuner till Stockholm är inte trolig. Endast 15 kommuner har högst en timmes restid till Stockholms city mätt på detta sätt.

Pendlingskostnader

Kostnaden för att pendla kan delas in i två delar:

1. Kostnad för periodkort alternativt bilresekostnad.
2. Kostnad för den tid pendlingen tar (restidskostnad).

Den senare av dessa två är ingen utgift, men vid jämförelser mellan olika trafikslag kan denna kostnad användas för att ta hänsyn till att olika sätt att resa tar olika lång tid. Restidskostnaden beror förutom av resans tidslängd även på så kallade tidsvärden⁸. Tidsvärden anges för att beräkna hur människor värderar tid. Genom tidsvärden kan därmed restiden räknas om till en kostnad. Den totala kostnaden för pendlingen utgörs sedan av summan av restidskostnaden och kostnaden för att åka kollektivt (periodkort etc) alternativt med bil.

Nedan ges några exempel på pendlingskostnader beräknade enligt denna princip. Exempelen bygger på pendling med kollektiva färdmedel. I exemplen har inte de genomsnittliga restiderna använts. I stället görs exemplen för personer som antas bo nära en station för kollektiva färdmedel och arbeta i den direkta närheten av en annan station.

EXEMPEL 1

Boende centralt i Eskilstuna, arbetande centralt i Stockholm. Kollektiva färdmedel nyttjas.

I detta exempel bortser vi från gångtider till och från tåget. Med den nya Mälardalsbanan är restiden från Eskilstuna C till Stockholms C drygt en timme⁹. Med ett tidsvärde på 70¹⁰ kr per timme och två resor om dagen i 22 dagar per månad blir den totala restidskostnaden ca 3 200 kronor i månaden.

Priset för ett periodkort (30 dagar) är från 2 400¹¹ kronor.

Den totala pendlingskostnaden blir i detta fall ca 5 600 kronor.

⁸ SIKA – Statens Institut för Kommunikationsanalys – har på regeringens uppdrag tagit fram kalkylvärden (tidsvärden) inom kommunikationsområdet. Tidsvärden visar hur människor värderar tid (t ex vad en timmes restid till jobbet eller 15 minuters väntetid på bussen är "värd" i pengar). Tidsvärden har bland annat publicerats i SIKA Rapport 2000:3, vilken använts som underlag i Temaplans beräkningar.

⁹ En timme och två minuter enligt tidtabellöversikt på www.sj.se i december 2001.

¹⁰ Gäller för privatresor som är längre än 10 mil.

¹¹ Enligt www.tim-trafik.se Avser periodkort 30 dagar, dock max 48 resor. Endast giltig på SJ-tåg 2:a klass.

EXEMPEL 2

Boende centralt i Västerås, arbetande centralt i Stockholm. Kollektiva färdmedel nyttjas.

I detta exempel bortser vi från gångtider till och från tåget. Restiden från Västerås C till Stockholms C är knappt en timme¹². Med ett tidsvärde på 70 kr per timme och två resor om dagen i 22 dagar per månad blir den totala restidskostnaden ca 3 000 kronor i månaden.

Priset för ett periodkort (30 dagar) är från 2 400¹³ kronor.

Den totala pendlingskostnaden blir i detta fall ca 5 400 kronor.

EXEMPEL 3

Boende nära tågstationen i Nykvarn, arbetande centralt i Stockholm. Kollektiva färdmedel nyttjas.

I detta exempel bortser vi från gångtider till och från tåget. Restiden från Nykvarn till Stockholms C är 30 minuter¹⁴. Med ett tidsvärde på 70 kr per timme och två resor om dagen i 22 dagar per månad blir den totala restidskostnaden ca 1 500 kronor i månaden.

Priset för ett periodkort (30 dagar) är från 2 100¹⁵ kronor.

Den totala pendlingskostnaden blir i detta fall ca 3 600 kronor.

EXEMPEL 4

Boende nära tågstationen i Bålsta, arbetande centralt i Stockholm. Kollektiva färdmedel nyttjas.

I detta exempel bortser vi från gångtider till och från tåget. Restiden från Bålsta till Stockholms C är 29 minuter¹⁶. Med ett tidsvärde på 70 kr per timme och två resor om dagen i 22 dagar per månad blir den totala restidskostnaden ca 1 500 kronor i månaden.

Priset för ett periodkort (30 dagar) är från 1 600¹⁷ kronor.

Den totala pendlingskostnaden blir i detta fall ca 3 100 kronor.

¹² 59 minuter enligt tidtabellöversikt på www.sj.se i december 2001.

¹³ Enligt www.tim-trafik.se Avser periodkort 30 dagar, dock max 48 resor. Endast giltig på SJ-tåg 2:a klass.

¹⁴ Enligt tidtabellöversikt på www.sj.se i december 2001.

¹⁵ Enligt www.tim-trafik.se Avser periodkort 30 dagar, dock max 48 resor. Endast giltig på SJ-tåg 2:a klass.

¹⁶ Enligt tidtabellöversikt på www.sj.se i december 2001.

¹⁷ Enligt www.tim-trafik.se Avser periodkort 30 dagar, dock max 48 resor. Endast giltig på SJ-tåg 2:a klass.

Skillnaderna i kostnad i exemplen ovan är relativt stora. Nykvarn och Bålsta är billigast med en kostnad på mellan 3 100 och 3 600 kronor. Västerås och Eskilstuna är betydligt dyrare med en kostnad på ca 5 500 kronor. Den främsta förklaringen till skillnaderna i reskostnader är skillnaderna i restiden. Periodkortet varierar i ovanstående exempel från 1 600 till 2 400 kronor.

I ett regionförstoringsperspektiv är det intressant att jämföra vilken total kostnad för pendling och boende som gäller för olika delar av Mälardalen. Denna jämförelse görs i den sammanfattande analysen i det sista avsnittet.

Boendekostnader i Mälardalen

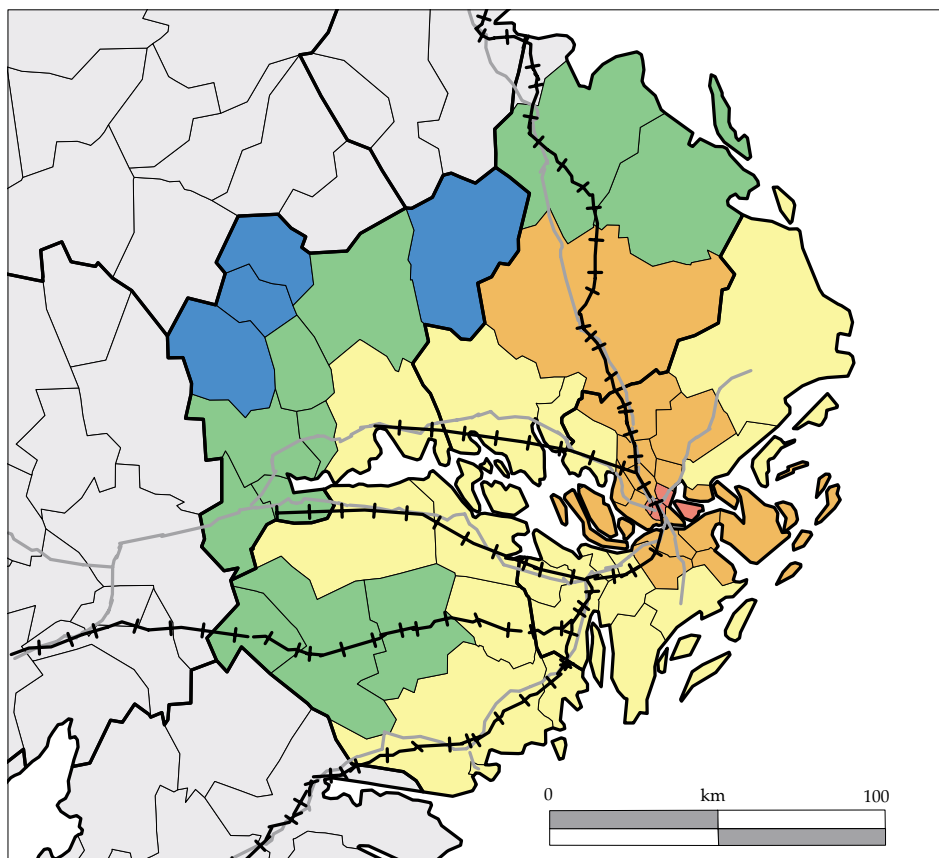
Det verkar rimligt att ha som hypotes att en viktig förklaringsfaktor till dagens boendemönster – eller kanske framför allt förändringar i dagens boendemönster – är boendekostnaderna. I detta avsnitt görs därför en jämförelse av villapriser, prisutveckling på villor under 90-talet samt beräknade boendekostnader för en villa i Mälardalen.

Medianpriset för en villa i Mälardalskommunerna visas i karta 12. Data gäller de villor som bytt ägare under de tre första kvartalen 2001.

De allra dyraste villorna återfinns i närheten av Stockholm. I Solna, Sundbyberg, Lidingö och Danderyd är medianpriset för en villa över 2,5 miljoner kronor. Spridningen inom Mälardalsregionen är dock stor och i fyra kommuner – Skinnskatteberg, Fagersta, Norberg och Heby – är medianpriset under 500 000 kronor. I alla kommuner som angränsar till Mälaren – utom i Köping, Arboga och Kungsör – är medianpriset högre än 750 000 kronor. Ett annat intressant geografiskt mönster är att kommuner i korridoren mellan Uppsala och Stockholm har ett medianpris på villor på över 1,5 miljoner kronor.

KARTA 12

Villapris 2001



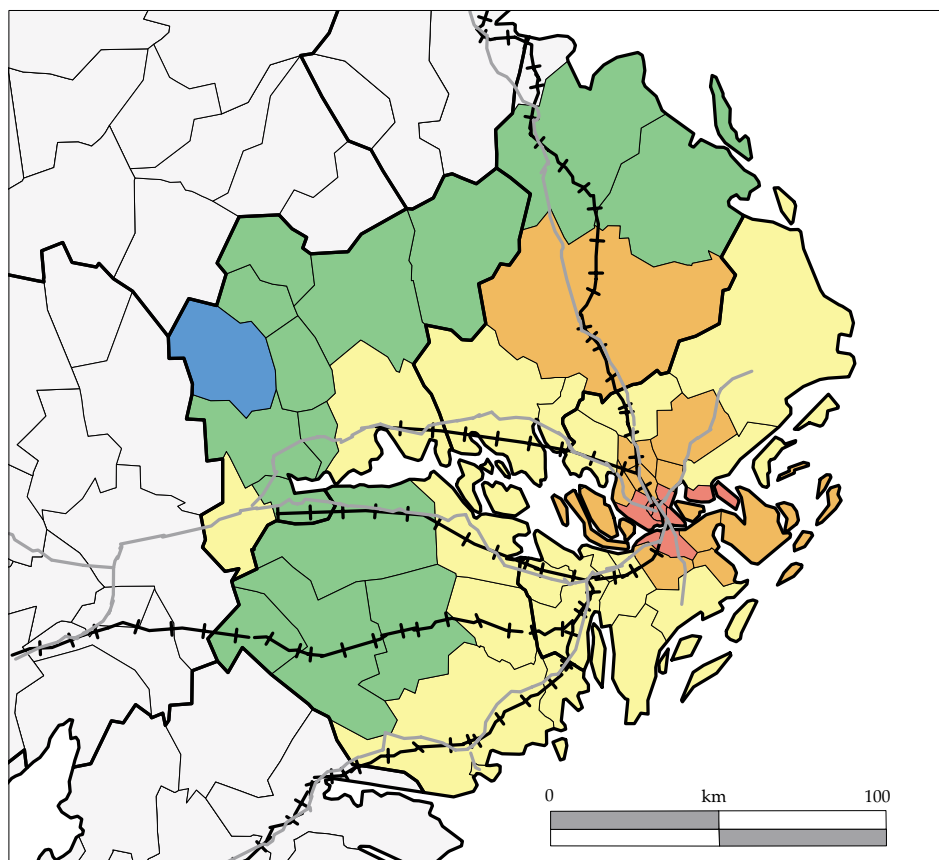
Villapriser 2001 (antal kommuner).

■ Under 500 000	(4)
■ 500-749 000	(11)
■ 750-1 499 000	(18)
■ 1 500-2 499 000	(14)
■ Över 2 500 000	(4)

Under 90-talet har villapriserna förändrats kraftigt. Efter att ha legat på historiskt sett mycket höga nivåer runt 1990 skedde ett kraftigt prisfall i början av 90-talet. Som lägst var priserna i de flesta kommuner runt 1993. Kartan nedan visar hur prisutvecklingen sett ut från detta "bottenläge" och fram till idag, då priserna återigen är historiskt höga.

KARTA 13

Villaprisutveckling



Förändring av villapriserna 1993–2001. Tillväxt i procent (antal kommuner).

■	Negativ tillväxt	(1)
■	0–32 %	(14)
■	33–99 %	(19)
■	100–132 %	(12)
■	Över 133 %	(5)

Kartan visar att det endast finns en kommun i Mälardalsregionen där priserna har fallit även mellan 1993 och 2001, nämligen Skinnskatteberg. I övriga kommuner i Mälardalsregionen har i många fall prisstegringen sedan 1993 varit kraftig. I 32 av de 51 kommunerna har priserna ökat med mer än 50 procent. Kraftigast har prisökningen varit närmast Stockholm.

Metod för beräkning av boendekostnader

För att illustrera skillnader i boendekostnader i olika delar av Mälardalen har Temaplan gjort beräkningar av kostnader för boende i villa. Fokus i beräkningarna ligger på den typ av kostnader som varierar kraftigt mellan olika delar av regionen. En viktig del blir då villans pris och därmed räntekostnaderna. I beräkningarna nedan ingår emellertid även fastighetsskatt samt avgifter för vatten och avlopp, sophämtning samt el. För att beräkna en exakt boendekostnad måste självfallet även andra kostnader räknas in, exempelvis underhåll och försäkringar. Dessa har vi dock inte kunna ta med i beräkningarna.¹⁸

För att beräkna en genomsnittlig boendekostnad i Mälardalen har vi gjort följande antaganden:

- Inköpspriset för villan utgörs av medianpriset för villor sålda under år 2001 i den aktuella kommunen.
- Villan belånas till 100 procent. Hela lånet löper med en rörlig ränta på 5,4 procent.¹⁹
- Skatteavdrag görs för räntekostnader med 30 procent.
- Fastighetsskatt beräknas som 1 procent av taxeringsvärdet. Taxeringsvärdet beräknas till 75 procent av medianpriset för villor i kommunen två år tidigare.
- Avgifter för vatten och avlopp, el och sophämtning bygger på statistik från SCB samt en undersökning genomförd av Dagens Nyheter²⁰.

De boendekostnader som kan räknas fram givet ovanstående antaganden presenteras i följande karta.

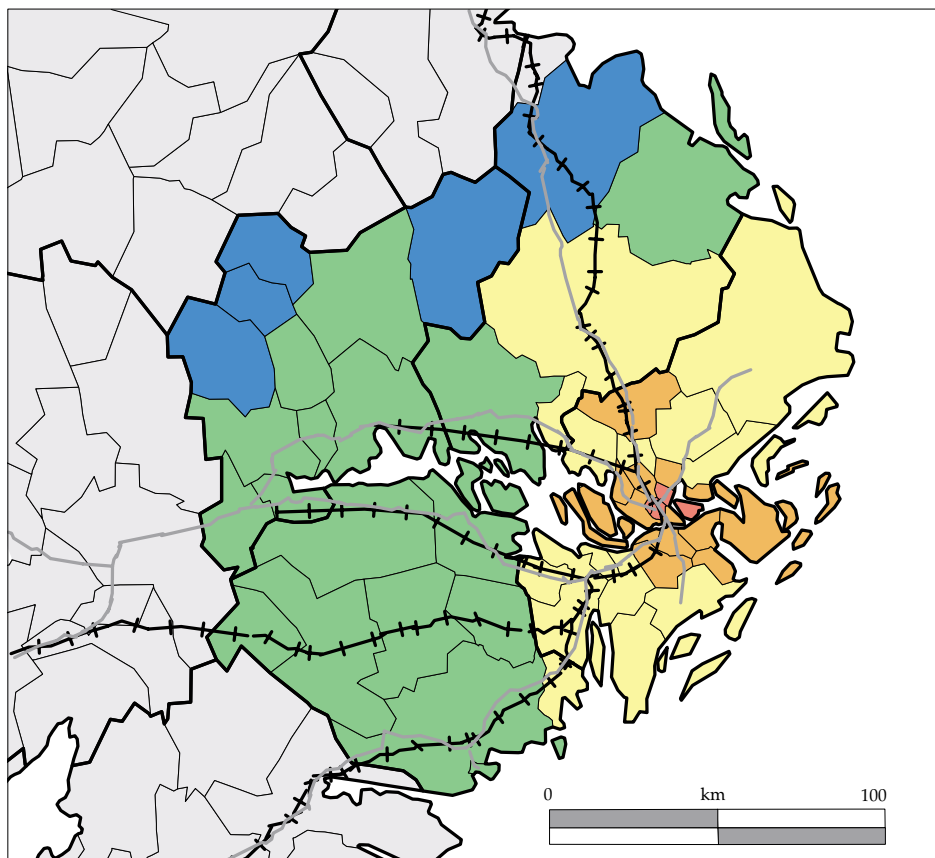
¹⁸ Vissa kostnader har inte tagits med eftersom de inte varierar regionalt, andra har inte tagits med då det inte finns tillförlitlig statistik över dessa kostnader.

¹⁹ Gäller t ex för SEB 2001-12-11 (hela sista halvåret 2001). En belåning på 100 procent kan tyckas orealistiskt. Detta ska dock ses som ett alternativ till lägre belåning kombinerat med viss avkastning för eget insatt kapital.

²⁰ Dagens Nyheter, Konsument, 2001-10-29.

KARTA 14

Boendekostnader



Beräknade boendekostnader per kommun.
Kronor per månad (antal kommuner).

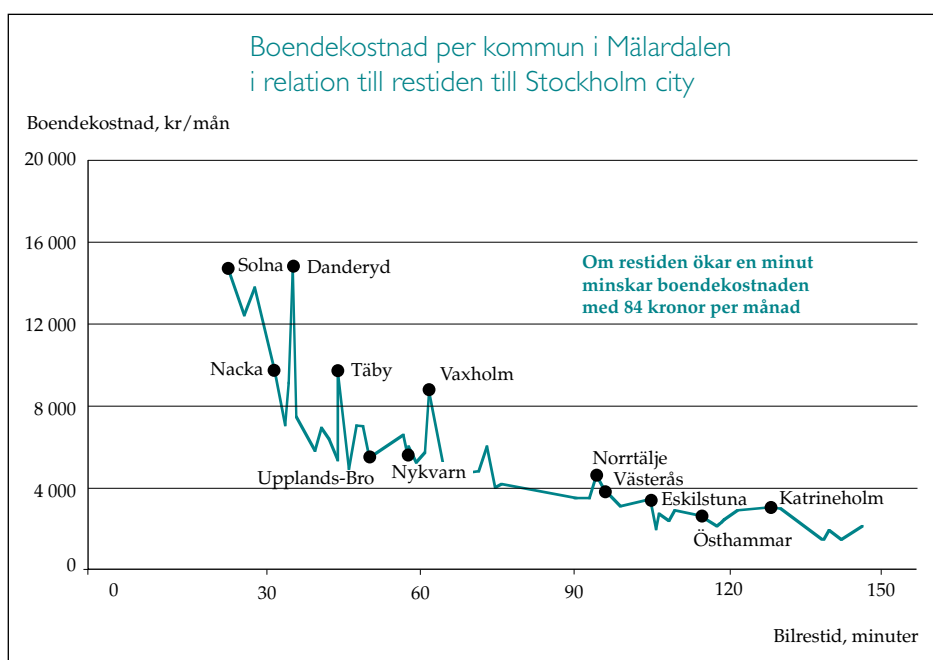
■	Under 2 000 kronor	(5)
■	2 000–3 999	(17)
■	4 000–5 999	(14)
■	6 000–9 999	(11)
■	Över 10 000 kronor	(4)

Boendekostnaderna är högst närmast Stockholm. Enligt Temaplans beräkningar är boendekostnaden högre än 10 000 kronor per månad i Solna, Sundbyberg, Lidingö och Danderyd. I intervallet mellan 6 och 10 000 kronor finns t ex kommunerna Sigtuna, Värmdö, Ekerö, Huddinge och Tyresö. De beräknade boendekostnaderna understiger 2 000 kronor per månad i fem kommuner – Tierp, Heby, Norberg, Fagersta och Skinnskatteberg.

I diagrammet nedan visas hur sambandet mellan boendekostnader och bilrestid till Stockholms city ser ut.

DIAGRAM 2

Samband mellan boendekostnader och bilrestid.



Källa: SCB och Temaplan AB.

Sammanfattande analys och slutsatser

I detta avsnitt görs några sammanfattande analyser utifrån både ett boendekostnads- och pendlingskostnads perspektiv. Analyserna bygger på följande hypotetiska flyttsituation:

”Ett par – två sammanboende vuxna utan barn – står inför ett beslut att flytta från de centrala delarna av Stockholm till någon kommun i Mälardalen. Båda personerna räknar med att pendla från den nya bostaden till sitt arbete i Stockholms city.”

Vilken total kostnad – för boende och pendling – gäller vid en jämförelse av olika potentiella bostadskommuner? I den första tabellen nedan beräknas en tänkt boendekostnad *innan* flytten. Beräkningarna gäller boendekostnaden för en lägenhet i Stockholms innerstad.

Boende i lägenhet	Periodkort, kost./pers.	Total pendlingskost./pers.	Boendekostnad	Totalt
Lägenhet i stadsdelen Vasastan i Stockholm	500 ²¹ x 2	1 000 ²² x 2	5 700 ²³	7 700

Om vi utgår från de fyra exempel som presenterades ovan under avsnittet om pendlingskostnader – nämligen centralt boende i Västerås, Eskilstuna, Nykvarn och Bålsta – och de ovan beräknade boendekostnaderna erhålles i sammanställningen på nästa sida.

Boendekommun	Periodkort kost./pers.	Total pendlingskost./pers.	Boendekostnad	Totalt en person pendlar	Totalt två personer pendlar
Eskilstuna	2 400	5 600	3 200	8 800	14 400
Västerås	2 400	5 400	3 700	9 100	14 500
Nykvarn	2 100	3 600	5 200	8 800	12 400
Bålsta	1 600	3 100	4 800	7 900	11 000

²¹ Periodkort 30 dagar Stockholms lokaltrafik (SL).

²² Kostnad för SL-kort 500 kr samt restidskostnad 20 minuter enkel resa á 35 kr timmen (kortare resor har ett lägre restidsvärde än långa resor). Resan görs två gånger om dagen, 22 dagar per månad.

²³ Lägenhet 3 rum och kök, ca 75 kvadratmeter med pris 2 100 000 kr. Belånad till 100 procent, räntenivå 5,9 procent, skattereduktion för räntor. Månadsavgift 2 600 kronor.

Om vi först antar att båda personerna jobbar kvar på det tidigare arbetet, det vill säga båda personerna ska pendla till Stockholm – Hur ser den totala kostnadsbilden då ut? Boendekostnaden för paret sjunker med mellan 500 och 2 500 kronor i månaden. Pendlingskostnaderna ökar däremot markant. Från att tidigare ha varit cirka 1 000 kr per person och månad blir kostnaden nu mellan 3 100 och 5 600 kronor per person och månad. Den lägre boendekostnaden äts med andra ord helt och hållet upp av de högre pendlingskostnaderna.

Ett tänkbart scenario där flytten från Stockholm ändå kan bli ekonomiskt lönsam är om den ena personen inte pendlar, utan istället får ett arbete i närheten av den nya bostaden. Om detta innebär en förändring av inkomstnivån påverkar detta också självfallet beräkningarna. I exemplet i tabellen ovan har vi dock antagit att båda personerna (även den som inte pendlar) behåller sin lön. Om pendlingskostnaden blir noll kronor för den person som inte pendlar till Stockholm kommer totalkostnaden i det billigaste exemplet – Bålsta – att bli ungefär densamma som när paret bodde i lägenhet centralt i Stockholm. I de andra tre exemplen stiger totalkostnaden med mellan 1 100 och 1 400 kronor.

Ett annat alternativ skulle kunna vara om pendlingen inte genomförs varje dag, utan exempelvis endast tre dagar per vecka²⁴. Frågan är dock för hur många personer som detta är ett rimligt alternativ?

Jämförelsen ovan innebär dock en stor skillnad – paret i exemplet flyttar från en lägenhet till en villa. I normalfallet innebär detta oftast en flytt till ett större boende etc. Detta försvårar jämförelsen. Om jämförelsen istället görs mellan att flytta till en villa i en kommun nära Stockholms stad eller till någon annan kommun, längre bort i Mälardalen, blir resultatet ett annat. Två exempel på boende- och pendlingskostnader för två Stockholmsnära kommuner visas i nedanstående tabell.

Boendekommun	Periodkort ²⁵ kost./pers.	Total pendlings kost./pers.	Boende kostnad	Totalt
Nacka	500 x 2	1 900 ²⁶ x 2	9 000	12 800
Täby	500 x 2	1 500 ²⁷ x 2	9 000	12 000

I beräkningarna blir den totala kostnaden för boende och pendling ungefär lika hög i Nacka och Täby som de som redovisats ovan för Nykvarn. Boendet i Bålsta är något billigare. Fortfarande är dock de totala kostnaderna högre i Eskilstuna och Västerås än i de två stockholmskommunerna.

²⁴ Den totala pendlingskostnaden blir i så fall något lägre än i tidigare exempel. Restidskostnaden blir proportionell mot antalet resor. För Bålsta och Nykvarn innebär det en besparing på ca 600 kr per person och månad jämfört med fem resdagar per vecka. För Eskilstuna och Västerås är motsvarande besparing ca 1 200 kronor. Kostnaden för att lösa pendlingsbiljett blir dock dyrare räknat per resa. Ibland blir det därför fortfarande billigast att lösa ett 30-dagars periodkort.

²⁵ Periodkort 30 dagar Stockholms lokaltrafik (SL).

²⁶ Beräknat på 19 minuters restid enkel resa från Nacka station till Stockholms central (källa: SL).

²⁷ Beräknat på 27 minuters restid enkel resa från Täby centrum till Stockholms central (källa: SL).

På en fungerande marknad bör också pendlingstider påverka villapriset. Det är därför inte konstigt att totalkostnaderna blir relativt likartade vid jämförelser mellan kommuner på ett likartat pendlingsavstånd från Stockholm. De högre kostnaderna i Eskilstuna och Västerås speglar också det faktum att dessa kommuner inte har en lika omfattande pendling till Stockholm.

Förutom de rent ekonomiska faktorerna väger emellertid även andra faktorer in vid valet av bostadsort. Eventuella livskvalitetshöjande faktorer som en flytt kan innebära har inte analyserats här och effekterna av denna typ av faktorer kan vi därför inte uttala oss om. Kan denna typ av faktorer väga upp de relativt höga totala kostnaderna för boende och pendling? Hur värderas till exempel möjligheterna att bo i en större bostad utanför Stockholm jämfört med att bo litet men centralt i Stockholm? Hur värderas möjligheterna att bo utanför en större tätort? Vidare vet vi idag inte hur attityder till pendling och restider kommer att förändras i framtiden.

En annan faktor som kan påverka beräkningarna framöver är om kostnaderna för pendling, i form av periodkort och/eller restider minskar. Idag är det emellertid så att endast två tredjedelar av de boende i Stockholmsområdet når arbetet inom 30 minuter. För närvarande finns det också stora frågetecken för om framför allt bilrestiderna kommer att minska de närmaste åren. Fortsatt inflyttning och ökat bilinnehav talar snarare för att tillgängligheten till arbetsplatserna kommer att begränsas. Begränsningar i dagens kapacitet för kollektivtrafiken bör också tas med i beräkningarna.

Fortsatt regionförstoring via direkt pendling från kommuner i Mälardalen in till Stockholms centralare delar kan därför vara svårt. Och baserat på vad ovanstående beräkningar visar; Vilka möjligheter har kommuner i utkanten av Mälardalen att erbjuda – ekonomiskt – attraktiva boendialternativ? Det verkar också rimligt att anta att pendlingen från dessa kommuner till Stockholms innerstad inte kan utgöra någon strategi för ortens framtid. En annan intressant möjlighet är däremot om regionförstoringen kan komma att uppstå genom att kommuner kedjas samman via arbetspendling inom mer närliggande områden. Hur omfattande är t ex idag pendlingen från Eskilstuna till Södertälje? Eller från kommunerna i nordvästra Mälardalen till Västerås?

Efterord

Under andra halvan av 1990-talet hade en majoritet av landets kommuner en vikande befolkningsutveckling, samtidigt som storstadsområdena ökade. Under de senaste två åren har däremot en avmattning skett i Stockholms stad och län. En bidragande faktor är att tillgången till en god boendemiljö nära arbetsplatsen alltmer blivit en bristvara, vilket resulterat i höga boendekostnader i Stockholmsregionen.

En effekt av denna utveckling är att Stor-Stockholms boende- och arbetsmarknad har utvidgats. Viljan att pendla för att finna en alternativ livsmiljö har ökat och de mentala spärrarna mot pendling är inte längre lika starka. Samtidigt har förutsättningarna för ett ökat pendlingsavståndet påverkats av förbättrade kommunikationer, till exempel Svealands- och Mälardalsbanornas tillkomst.

Rapporten visar dock att det inte självklart är en ekonomisk fördel att bosätta sig utanför Stockholm och sedan pendla till arbete. I ett räkneexempel studeras effekterna när ett par säljer en lägenhet i centrala Stockholm för att köpa bostad i Bålsta, placera barnen på daghem i hemkommunen och sedan pendla till arbete i Stockholm. Resultaten i detta exempel visar att familjens privatekonomi till och med påverkas negativt, sedan hänsyn tagits till kostnader för pendling och restid.

Denna slutsats bygger dock på vissa nödvändiga kalkylförutsättningar. Bland annat förutsätts boendet i såväl Stockholm som Bålsta belånas till 100 procent. Vi vet dock att många av dem som väljer att flytta ut från Stockholm har gjort realisationsvinster som till en större eller mindre del kan utnyttjas för att finansiera köpet av ett nytt, billigare boende i Mälardalen. Avgörande för kalkylen blir då i vilken grad man kan göra en realisationsvinst och hur dessa pengar i så fall utnyttjas. En annan utgångspunkt för kalkylen har varit att båda parter i det ovanstående exemplet pendlar till Stockholm. I realiteten kan det vara så att en av dessa behåller sitt arbete i Stockholm, medan den andra väljer att byta till ett arbete närmare bostad, daghem och skola. Kalkylen bygger även på ett dagligt resande med en fast värdering av restiden, trots att möjligheten att utnyttja restiden, exempelvis för arbete, torde påverka den enskilda individens tidsvärdering. Genom ökad flexibilitet har dessutom möjligheterna för den enskilde att förlägga delar av arbetstiden till boendeorten ökat.

Ovanstående faktorer påverkar naturligtvis det privatekonomiska incitamentet att flytta till Mälardalen. Men därutöver finns även ett antal andra faktorer som påverkar den totala livskvalitén, exempelvis möjligheten att flytta till större boende och en närhet till naturen, som kan kompensera en tveksam privatekonomisk nytta.

I takt med ökade lokalhyror, trafikproblem och svårigheter att rekrytera arbetskraft i Stockholmsregionen kan det i framtiden bli allt mer intressant även för företag att etablera sig utanför ett överhettat Stor-Stockholm. Redan idag har vi sett exempel på detta, bland annat genom H&Ms utflyttning av sitt centrallager till Eskilstuna. En konsekvens av detta blir en ytterligare utvidgning av arbetsmarknaden. Däremot torde vår kalkylmodell med nuvarande förutsättningar knappast kunna motivera utpendling ur ett privatekonomiskt perspektiv.

Den så kallade regionförstoringen påverkas med andra ord av hur goda möjligheterna är att pendla såväl in till som ut från Stockholm, både ur ett praktiskt och ekonomiskt perspektiv. Rapporten belyser en förändring som pågår och som kommer att bli alltmer tydlig i våra storstadsområden. Att bostads- och arbetsmarknad i kombination med infrastruktur och attitydförändringar är avgörande för regionförstoringen är i det sammanhanget en självklarhet.

© ARENA för Tillväxt.
Ange källa vid användning av materialet
i rapporten.

Text: Niclas Johansson, Åsa Liljeström
och Maria Pleiborn

Tryck: GET AB

Form: Ordförrådet

En studie av pendlingsmönster och boendekostnader

Rapport från ARENA för Tillväxt

Regionförstoring innebär att lokala arbetsmarknader knyts samman genom en ökad arbetspendling. Större arbetsmarknader, förstörade regioner, omfattar då både fler boende och fler arbetstillfällen än tidigare. I Stor-Stockholm har möjligheterna till pendling förbättrats genom tillkomsten av Svealands- och Mälardalsbanorna. Samtidigt har den svåra situationen på bostadsmarknaden drivit på utvecklingen. Detta syns bland annat på att utflyttning från Stockholm under 2001 översteg inflyttningen från landsorten. Kan en flytt till exempelvis Eskilstuna, Bålsta, Västerås eller Nykvarn vara ett alternativ för personer i Stockholm som söker ett billigare boende men ändå vill vara en del av Stockholms arbetsmarknad?

ARENA för Tillväxt vill med denna rapport diskutera förutsättningarna för regionförstoring i Mälardalen, som kanske är den region i Sverige som har bäst möjligheter att knyta samman boende och arbetsplatser genom en god infrastruktur. Även om denna rapport endast behandlar Mälardalen är problematiken generell. Om Sverige ska återta sin tidigare placering i toppen av välbästandet måste tillväxten på de lokala arbetsmarknaderna runt om i landet förbättras.

Rapporten visar dock att det inte självklart är en ekonomisk fördel att bosätta sig utanför Stockholm för att sedan pendla till arbete. I ett räkneexempel studeras effekterna när ett par säljer en lägenhet i centrala Stockholm för att köpa bostad i Bålsta, placera barnen på daghem i hemkommunen och sedan pendla till arbete i Stockholm. Med de förutsättningar som kalkylen bygger på visar resultaten att familjens privatekonomi till och med påverkas negativt, sedan hänsyn tagits till kostnader för pendling och restid. Samtidigt finns fördelar som kan uppväga detta, exempelvis en ökad boendestandard och en högre upplevd livskvalitet.

*Upplysningar om rapportens innehåll lämnas av ARENA för Tillväxt,
Roland Lexén tel: 08-452 75 15*

*Beställning av rapporten görs på
fax: 08-452 75 17 eller e-post: elizabeth.gillingsjo@svekom.se*



ARENA för Tillväxt

Hornsgatan 15, 118 82 Stockholm • www.arenafortillvaxt.com