



Västra Stambanan – tillväxtkorridor under utveckling

En studie om regionförstoring och tillväxt



Förenings
Sparbanken

ICA



Sveriges
Kommuner
och Landsting

Förord

Järnvägen har under senaste 150 åren spelat en viktig roll för utvecklingen av Sverige, där inte minst Västra Stambanan fungerat som en viktig länk i järnvägsnätet genom att binda samman Stockholm med Göteborg och det tätbefolkade området däremellan.

Ändrade värderingar, snabbare tågtrafik, bättre vägar, ett ökat antal flygförbindelser och en bättre hushållsekonomi har bl.a. bidragit till att svenskarnas resmönster har expanderat över tiden, både vad gäller resor kopplat till arbetet och övrigt resande. Vi reser allt oftare och allt längre. Alltjämt spelar Västra Stambanan en viktig roll i person- och varustransportflödet. Ett faktum som i hög grad bidrar till den regionförstoring som pågår i Västra Götaland. En förstoring som innebär att lokala arbetsmarknader knyts samman genom en ökad arbetspendling. Genom pendlingen kan utbud och efterfrågan av arbetskraft lättare möta varandra, vilket ökar förutsättningarna för en varierad och dynamisk arbetsmarknad som bidrar till att stärka såväl lokal som regional tillväxt.

Denna tillväxtorienterade studie visar på strukturer, flöden, utveckling och möjligheter som området kring Västra Stambanan har i Västra Götalandsregionen. Bland annat studeras de möjligheter som en väl utbyggd infrastruktur och effektivt transportsystem innebär för området som tillväxtkorridor. Området som studeras innefattar de kommuner som genomkorsas av Västra Stambanan i Västra Götaland.

Rapporten berör delar av Västra Götaland men förhoppningen är att beskrivning och analysansats kan utgöra ett stöd och tillämpas även i andra sammanhang, i andra regioner och områden. Regionförstoring är en viktig komponent för att Sverige ska kunna behålla och stärka sin attraktivitet och sitt välstånd. Vi hoppas rapporten ger inspiration till det utvecklingsarbete som pågår runtom i landet.

Studiens arbetsgrupp har bestått av Bengt-Åke Bengtsson, Skövde kommun, Marit Minou, Alingsås kommun, Christine Flood, Herrljunga kommun samt Per Sandgren vid Arena för Tillväxt.

Databearbetning, analys och rapportarbete har gjorts av Maria Pleiborn och Henrik Österberg på Temaplan vid Tyréns AB. Tack för Ert goda arbete.

Med hopp om givande läsning

Anders Flanking, januari 2006
Projektchef, Arena för Tillväxt

Innehåll

Slutsatser.....	3
Inledning.....	5
Regionförstoring och tillväxt.....	6
Regionförstoring i Västra Götaland.....	11
Struktur längs Västra Stambanan	18
Pendling längs Västra Stambanan.....	28
Restider längs Västra Stambanan	36
Boende längs Västra Stambanan.....	41
Boende- och pendlingskostnader	45
Bilaga.....	53

© Arena för Tillväxt.

Ange källa vid användning av materialet
i rapporten.

ISBN 91-7164-095-9

Tryck: åtta.45 AB

Form: Ordförrådet

Slutsatser

Regionförstoring är en viktig komponent för att Sverige skall kunna behålla och stärka sin attraktivitet och sitt välstånd. En viktig faktor för tillväxten i Västra Götaland och Sveriges andra storstadsregion Göteborg är regionförstoringen. Större och tätare regioner har bättre förutsättningar att växa. Göteborgsregionen är stor idag, men inte tillräckligt stor. Regionen har dock bra förutsättningar för såväl förtätning som förstoring. De senaste åren har regionen förstorats framför allt i nord-sydlig riktning.

En "rundare" och större Göteborgsregion förutsätter regionförstoring längs stråket Västra Stambanan. Förstoring sker genom att arbetspendlandet ökar. Detta blir endast möjligt genom förbättrad infrastruktur som leder till kortare restider. Idag är kostnaden för att pendla för hög för att det regionala resandet skall öka tillräckligt och för att regionen skall förstoras. Kostnaden räknas både i tid och i pengar. Men även i konsekvenser för miljön.

Västra Götalandsregionen arbetar för regional utveckling och hållbar tillväxt. Kollektivtrafik spelar en viktig roll för denna utveckling. Målsättningen för det regionala utvecklingsarbetet är att alla grupper i samhället skall kunna utnyttja kollektivtrafiken och att det regionala resandet skall öka. För en hållbar tillväxt krävs då att kollektivtrafiken blir ett konkurrenskraftigt alternativ till att resa med bil.

Det är framför allt det långväga resandet inom regionen som påverkar takten i regionförstoringen. Därför är satsningen på att få ner pendlingskostnaderna längs Västra Stambanan viktiga. Idag avtar arbetspendlingen med destination Göteborg nästan helt efter Alingsås. Detta gäller även för de grupper som pendlar mest och längst (de högutbildade männen). Kostnaden för regionkortet är för höga och skall sänkas. Men framför allt är restiderna för långa – få vill pendla mer än tre timmar per dag.

En regionförstoring längs Västra Stambanan ger invånarna möjlighet att utnyttja de fördelar som en större arbetsmarknad innebär. Ett framtidsscenario är att de boende i Skövdes lokala arbetsmarknad kommer att inkluderas i Göteborgsregionen genom en ökad pendling mellan kommunerna längs Västra Stambanan. Invånarna väljer den kombination av boende och arbete som passar bäst mot bakgrund av boendemiljö, boendekostnader, lönevillkor och arbetsresor. Och för att regionförstoringen skall öka måste det bli mer attraktivt att resa längre i regionen. I detta scenario är Västra Stambanan en tillväxtkorridor under utveckling.

Sammanfattningsvis konstaterar vi att Västra Stambanekorridoren präglas av ett diversifierat och väl fungerande näringsliv, närhet mellan orterna (såväl geografiskt som socialt), ett gott företagarklimat och en mångfald avseende kompetens.

Följande satsningar ökar möjligheterna att utnyttja den potential som finns längs korridoren och realisera en ökad dynamik som förstorar regionen:

- Förbättrad järnvägsinfrastruktur
- Snabbare tågtrafik
- Ökad turtäthet i tågtrafiken
- Lägre priser för kollektivtrafik
- Stärka boendeattraktiviteten
- Ökad flexibilitet i arbetslivet – i både tid och rum

Genom att kombinera redan befintliga styrkor med insatser kring ovanstående skapas goda möjligheter att stärka området som tillväxtkorridor. Det skulle vara en möjlig och rimlig utveckling som är viktig för Västra Stambanekorridoren, Västra Götaland och Sverige som helhet, inte minst för att kunna hävda sig i en allt tuffare global konkurrens.

Inledning

Under senare tid har tillväxtfrågorna fått allt större utrymme i den offentliga debatten, inte minst stärks betydelsen av det lokala och regionala tillväxtarbetet. Uppdraget för den här studien är främst att beskriva och analysera Västra Stambaneområdet i Västra Götaland ur ett tillväxtperspektiv. En viktig faktor för tillväxten i Västra Götaland och inte minst i Västra Stambanekorridoren, är den regionförstoring som pågår och som accelererat under senare år genom bl.a. förbättrad infrastruktur och bättre kommunikationer. Den geografiska strukturen i Västra Götaland med närhet mellan tätorterna, en diversifierad näringsstruktur och en mångfald avseende kompetens gör regionen väl anpassad för regionförstoring. Området kring Västra Stambanan är ett viktigt tillväxtstråk, såväl för Västra Götaland som för landet som helhet. Järnvägen fungerar som en pulsåder för kommunerna längs Västra Stambanan, både vad gäller person- och varuflöden.

Fokusområden för den här beskrivningen är befolkning, sysselsättning, näringsliv, inkomster, infrastruktur, pendling och boendekostnader. Beskrivningen omfattar strukturer, flöden och utveckling samt resonemang kring möjligheter för framtiden. Området som studeras innefattar de kommuner som genomkorsas av Västra Stambanan i Västra Götaland: Göteborg, Partille, Lerum, Alingsås, Vårgårda, Herrljunga, Falköping, Skövde och Töreboda. Även Tibro ingår i analysen.

Större och tätare regioner har normalt starkare tillväxtförmåga än mindre och glesa regioner. Regionförstoring skapar möjligheter till en positiv utveckling avseende bl.a. befolkning, sysselsättning och näringsliv. Med regionförstoring menas att de lokala arbetsmarknaderna – områden inom vilka människor både bor och arbetar – gradvis blir geografiskt större. Genom en ökad arbetspendling knyts separata arbetsmarknader ihop och bildar funktionella enheter. Den nya större arbetsmarknaden, den förstörade regionen, omfattar då både fler boende och fler arbetstillfällen än tidigare. Och större regioner har bättre tillväxtförutsättningar.

Temaplans uppdrag

Temaplan har, på uppdrag av Arena för Tillväxt och Västra Stambanekommunerna, analyserat och dokumenterat tillväxtförutsättningarna längs stråket Västra Stambanan. Våra erfarenheter av studier kring den nya ekonomiska geografin och tillväxt i Västsverige samt regionförstoring i Mälardalen har varit viktiga utgångspunkter i detta analysarbete. Att studera regionförstoringen är nödvändigt för att förstå en regions framtida förutsättningar för tillväxt och välfärd.

Regionförstoring och tillväxt

Storstäderna blir allt större

Koncentrationen av företag och produktion är i grund och botten en återspeglning av att skalfördelar i företagen har ett starkt inflytande på företagens lokalisering. Skalfördelar beror primärt på förekomsten av fasta kostnader. En större koncentrerad produktion gör att de fasta kostnaderna kan slås ut på fler producerade enheter. Kostnaden per enhet blir därmed lägre.

Tillgängligheten till de mer koncentrerade arbetsplatserna löstes under industrialismens hundra första år genom att människor flyttade till städerna där arbetstillfällena fanns. Människor kom att bo nära 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.

Den främsta 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 passar bäst mot bakgrund av boendemiljö och boendekostnader, lönevillkor, restider etc. I ökad utsträckning väljs idag en uppoffring som innebär längre arbetsresor framför en uppoffring som innebär att flytta närmare arbetsplatsen.

En annan förklaring till det ökade arbetsresandet är att det blivit allt lättare att resa genom bättre kommunikationer, bättre tillgänglighet och kortare restider. Växande hushållsinkomster har också möjliggjort en ökad efterfrågan på resor. Och arbetspendlandet över kommungränserna ökar kontinuerligt. Drygt 30 procent av de sysselsatta i Sverige pendlar dagligen över minst en kommungräns. Den genomsnittliga restiden och reslängden har också ökat.

Regionförstoring är en effekt av arbetskraftens växande geografiska rörlighet. I början av 1950-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 invånare. En stor del av denna ökning beror på ett ökat arbetsresande.

Inom Sverige är det stora skillnader mellan små och stora regioners tillväxtvillkor. Och skillnaderna växer över tid. De stora växer mer och de minsta minskar.

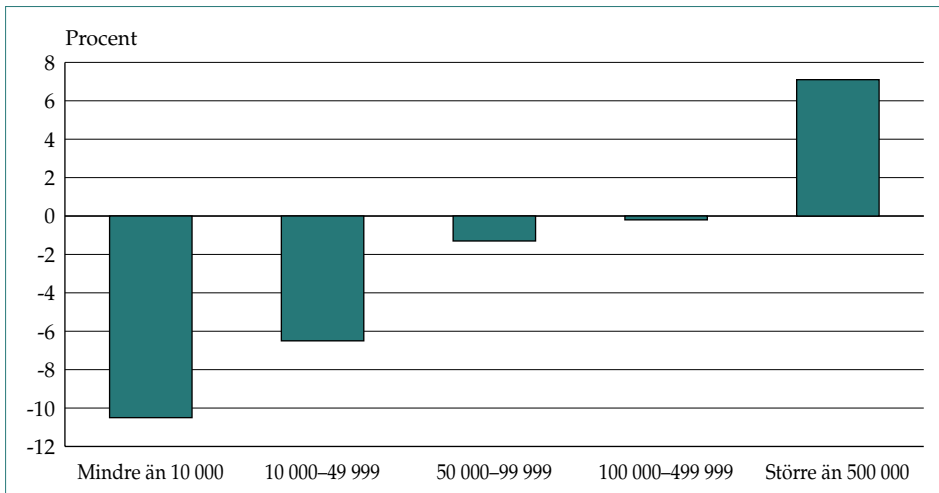
Förklaringen är delvis enkel. I stora regioner finns det utrymme för en mångfald av företag och verksamheter att specialisera sig på både en närmarknad och övriga marknader. Små regioner är istället mer ensidigt beroende av att exportera någon specialiserad produkt till andra marknader, ofta långt bort.

Både teori och empiri visar att stora sammanhållna regioner kännetecknas av:

- Högre ekonomisk tillväxt
- Högre sysselsättningstillväxt
- Lägre arbetslöshet
- Större ekonomisk mångfald – diversifiering
- Högre etableringsgrad
- Högre löner
- Högre befolkningstillväxt

Det är till och med så att det *bara* är de allra största marknaderna i Sverige – de tre storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Malmö – som har en växande befolkning. Alla andra lokala arbetsmarknader minskar i storlek.

DIAGRAM 1 Lokala arbetsmarknaders storlek och befolkningstillväxt 1995–2004



Källa: Temaplan (ingår i Tyréns AB), SCB

Liknande bilder kan illustrera olika regionstorlekars ekonomiska tillväxt, lönetillväxt, sysselsättningstillväxt etc.

Göteborgsregionen är stor

Västra Götalandsregionen har ett övergripande inriktningsmål och styrande begrepp i det regionala planarbetet: Att bli en "rundare region". Detta innebär i korta drag en utvecklad infrastruktur för högre tillgänglighet och växande regionstorlek.

Med nordeuropeiska mått är Göteborgsregionen en stor och växande urban ekonomi och kännetecknas också av det som utmärker en storstadsregion:

- Regionen har 950 000 invånare och 450 000 sysselsatta – Det betyder en dryg tiondel av svensk ekonomi.
- Sedan första delen av 1990-talet växer befolkningen med cirka 7 000 invånare per år. Sedan slutet av 1980-talet finns det ytterst få regioner i landet, vid sidan av Göteborg, som ökat sin sysselsättning. (Det gäller förutom Göteborg endast Stockholm, Umeå och Strömstad.)
- De senaste tio åren har regionen haft landets näst högsta ekonomiska tillväxt. Endast Strömstad har något högre. Både Stockholms- och Malmöregionen har något lägre tillväxt.
- Regionens tillväxt drivs framför allt av en växande privat tjänsteproduktion. Kontorsberoende branscher i Göteborg växer särskilt snabbt – med 70 procent sedan 1993 och sysselsätter numera cirka 100 000 personer.
- Regionen präglas också av en växande ekonomisk mångfald och en relativt hög utbildnings- och FoU-nivå.
- Göteborgsregionen är landets mest framträdande exportregion.
- Göteborg har hög tillgänglighet i det globala godstransportnätet. Göteborgs hamn är också den första i Sverige som säkerhetsklassificeras.

.... men borde bli större

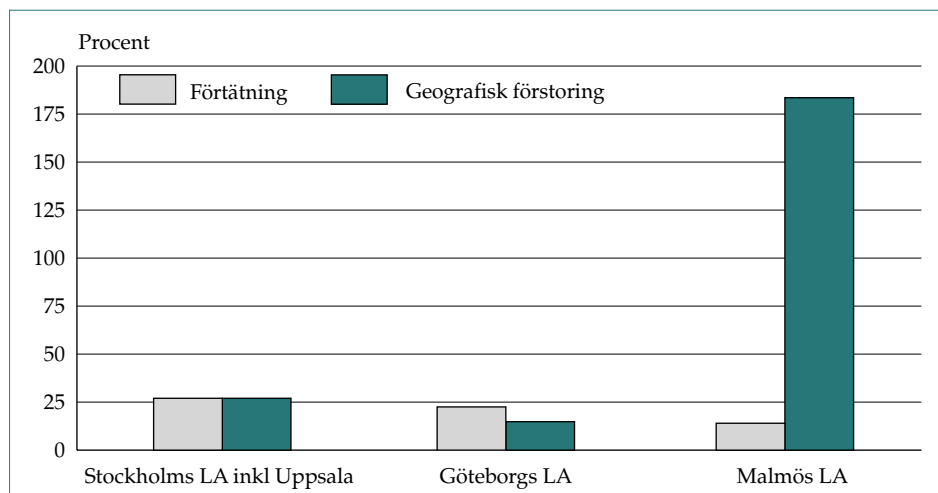
Med europeiska mått är Göteborgsregionen knappast någon storstad. Det finns i storleksordning sjuttio stadsregioner i Västeuropa som är större. Göteborgsregionen har inte heller den ekonomiska mångfald av företag, verksamheter och kompetenser som är förenade med en större storstadsregion.

Ekonomisk mångfald är attraktivt både för företag och för hushåll. Ju större regionen är desto mer kan företagen och arbetskraften utveckla en mångfald av specialiseringar. Med ökad specialisering följer ökad produktivitet. Den urbana ekonomin blir effektivare, mindre sårbar för ekonomiska störningar och får en större egen förmåga att växa.

Till bilden hör att regionen präglas av en långsam geografisk förstoring. Låg kapacitet i trafiksystemen och sambanden över Älven begränsar regionens tillväxt. Förtätningsgraden i regionkärnan är också för liten.

Regionerna växer både genom förtätning (fler invånare inom det befintliga geografiska området) och förstoring (genom att ett större geografiskt område inkluderas i regionen). Göteborgs lokala arbetsmarknad har i ett långt tidsperspektiv vuxit minst av storstadsregionerna i Sverige.

DIAGRAM 2 Förtätning och geografisk förstoring under åren 1970 till 2004



Källa: Temaplan (ingår i Tyréns AB), SCB

Malmö, och i viss mån även Stockholm, är exempel på hur trafiksystemens utbyggnad och växande pendlingsavstånd – d.v.s. regionförstoring – gett ett stort bidrag till städernas långsiktiga tillväxt. Malmö, som redan har en relativt tät kärna, har nästan enbart vuxit genom regionförstoring.

I denna jämförelse hamnar Göteborg på efterkälken – regionen har bara vuxit med 15 procent till följd av regionförstoring och står för endast 12 procent av regionförstoringen bland storstadsregionerna.

TABELL 1 Befolkning i storstadsregionernas lokala arbetsmarknader 1970 och 2004

"Komponent"	Antal personer
Befolkning i storstadsregionerna 1970	2 452 000
+ Förtätning inom kärnstäderna (1970–2004)	41 000
+ Förtätning inom kranskommuner (1970–2004)	549 000
+ Regionförstoring (1970–2004)	1 086 000
= Befolkning i storstadsregionernas lokala arbetsmarknader 2004	4 128 000

Källa: Temaplan (ingår i Tyréns AB), SCB

Förtätningen förklaras av ett positivt flyttnetto – fler flyttar in till storstadsregionerna än vad som flyttar ifrån dem. Men på senare år bidrar också ett relativt stort födelsenetto till regionförtätningen. Detta gäller främst kranskommunerna som erbjuder bostadsmiljöer som särskilt efterfrågas av barnfamiljerna.

Hur mycket av Göteborgsregionens eftersläpning som beror på bristande tillgänglighet och icke utbyggd infrastruktur, som hade möjliggjort ökat resande och regionförstoring, är dock svårt att beräkna.

Däremot är det klart att Göteborgsregionen har en stor potential för såväl framtida förtätning som förstoring. På längre sikt kan en stor del av Västsverige integreras i Göteborgsregionens urbana ekonomi och kanske omfatta närmare 1,5 miljoner invånare och 750 000 arbetstillfällen. En sådan utveckling skulle innebära stora fördelar för såväl Västsverige som hela Sverige.

Regionförstoring i Västra Götaland

Hur ser de lokala arbetsmarknaderna ut längs Västra Stambanan?

Västra Stambaneområdet består av kommunerna Göteborg, Partille, Lerum, Alingsås, Vårgårda, Herrljunga, Falköping, Skövde, Töreboda och Tibro. Samtliga ingår i Västra Götalands län.

Vilken lokal arbetsmarknad en kommun tillhör bestäms i 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.
- Är kommunen *inte oberoende* knyts kommunen till den största utpendlingskommunen.

Tillhörigheten kan tekniskt sett också avgöras i flera steg. Göteborg är en oberoende kärnkommun i arbetsmarknadsregionen. De kringliggande förortskommunerna knyts till Göteborg genom en mycket hög utpendling just till Göteborg. I utkanten av regionen finns dock kommuner där pendlandet sker till icke oberoende delar av Göteborg och som alltså via en sådan länkkommun hör till Göteborgs lokala arbetsmarknad.

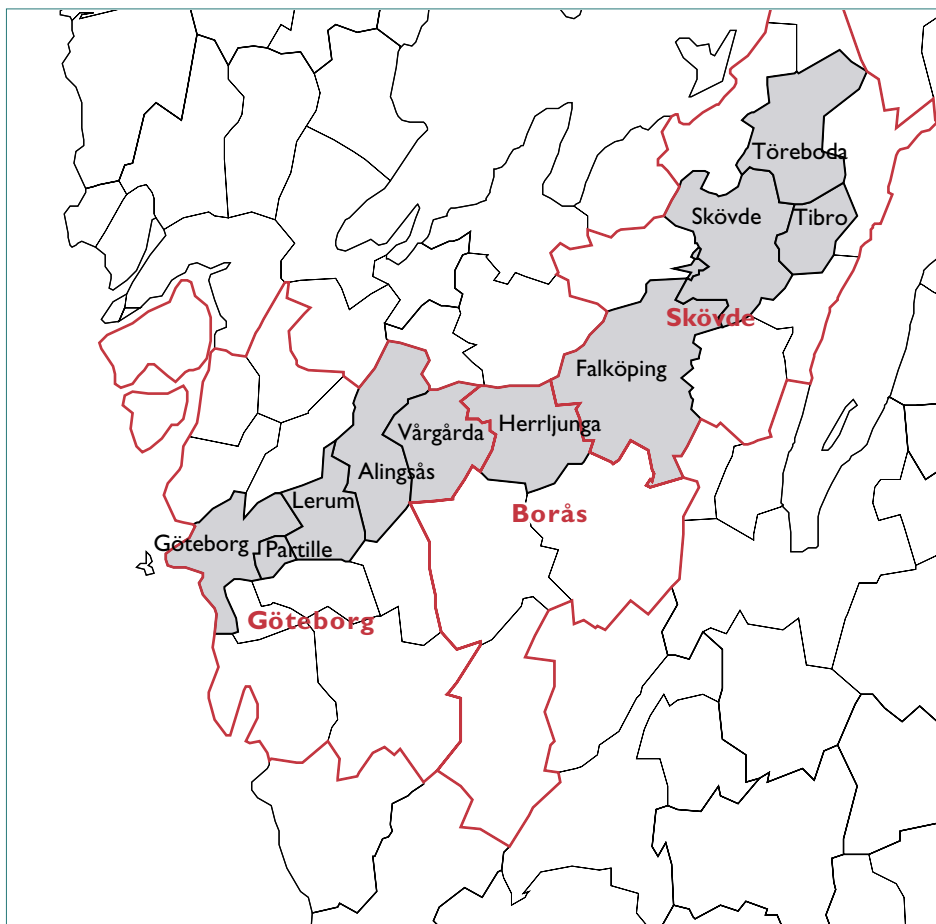
TABELL 2 *Kommunerna längs Västra Stambanan och dess arbetsmarknadstillhörighet 2003*

Namn	Lokal arbetsmarknad
Partille	Göteborg
Lerum	Göteborg
Vårgårda	Göteborg
Herrljunga	Borås
Tibro	Skövde
Töreboda	Skövde
Göteborg	Göteborg, kärna
Alingsås	Göteborg
Skövde	Skövde, kärna
Falköping	Skövde

¹ Geografien i statistiken – Regionala indelningar i Sverige, MIS 2005:2, SCB.

Kommunerna längs stråket tillhör idag tre lokala arbetsmarknader. Till Skövdes lokala arbetsmarknad räknas Skövde, Falköping, Töreboda och Tibro. Herrljunga hör till Borås lokala arbetsmarknad. Resten av kommunerna tillhör Göteborgs lokala arbetsmarknad.

Karta över lokala arbetsmarknader i Västra Götaland



Hur har marknaderna utvecklats över tid?

1970 tillhörde kommunerna längs Västra Stambanan 7 lokala arbetsmarknader. Då hade landet hela 187 marknader. 1993 hade landet 109 regioner och kommunerna längs Västra Stambanan tillhörde 4 av dessa. Idag tillhör kommunerna 3 olika marknader av landets totalt 87 regioner.

Hur kommer marknaderna utvecklas i framtiden?

Det ovanstående mönstret gäller för hela befolkningen, men det finns grupper som pendlar mer än andra och vars lokala arbetsmarknader idag är betydligt större. 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. Dessas pendlingsmönster kan visa vilken utveckling som kan komma att gälla i framtiden även för övriga sysselsatta.

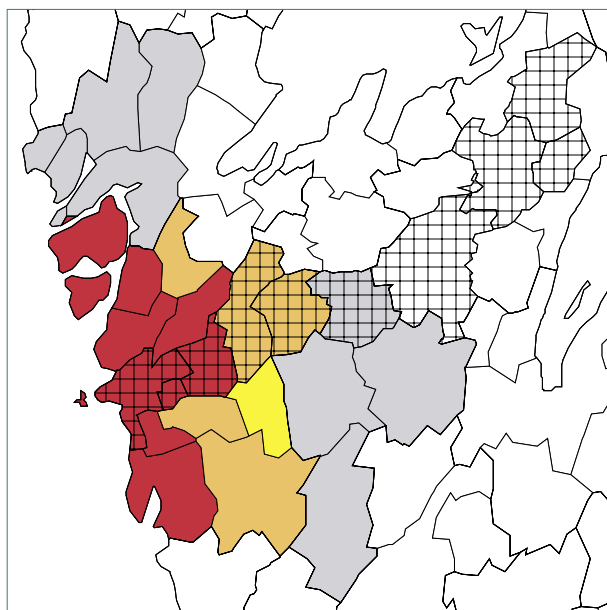
De som pendlar mest idag är de högutbildade männen. Kvinnors resvanor, arbetskraftsanknytning och bilinnehav är idag inte desamma som mäns. Detta påverkar deras pendling och därmed deras lokala arbetsmarknader. Men kvinnor har stora förutsättningar att förändra detta mönster.

Med en fortsatt regionförstoring i samma takt som under de senaste 10 åren har kanske hela arbetsmarknaden snart samma pendlingsbeteende som de högutbildade männen har idag. Detta innebär att landets lokala arbetsmarknader minskat till under 50 stycken om ungefär 15 år och kommunerna längs Västra Stambanan tillhör två av dessa. Då har troligen också de lokala arbetsmarknaderna Borås och Uddevalla inkluderats i Göteborgsregionen. Och Skövdes lokala arbetsmarknad har gått ihop med Lidköping-Götene.

I ett ännu längre framtidsperspektiv kan även Skövdes lokala marknad integreras med Göteborgs och då blir regionen betydligt "rundare". I slutet av 1900-talet då tillväxttakten i Sverige var mycket hög pendlade fler högutbildade män mellan Skövde och Göteborg – framtidsscenarioet är således inte alls otänkbart. Kanske har även andra lokala marknader i söder och norr (Falkenberg, Varberg och Strömstad) inkluderats i Göteborgsregionen.

Karta över regionförstoring i Västra Götaland

- Ingick i Göteborgs LA redan 1970
- Ingick i Göteborgs LA redan 1993
- Ingår i Göteborgs LA idag 2003
- Ingår i Göteborgs LA idag för högutbildade män



Regionens befolkningsmässiga storlek har utvecklats kraftigt och ökningstakten kan med ovanstående scenarier öka ytterligare. I tabell 3 har vi beräknat hur stor regionen skulle bli idag, med dagens befolkningsstorlek per kommun, om regionförstoringen varit den som gällde på 1970-talet respektive den som kan komma att gälla i framtiden i perspektivet fortsatt regionförstoring.

TABELL 3 *Befolkning 2004 i Göteborg, om regionen har olika storlek*

Regionstorlek	Befolkning	Tillväxt, procent
Som 1970	807 000	-14
Som idag	939 000	
Som idag för de som pendlar mest	1 172 000	+25
En rundare region*	1 491 000	+59

* Göteborgs och Skövdes lokala arbetsmarknad 2003 för högutbildade män.

- Om regionen varit lika stor idag som den var 1970 hade den haft 14 procent färre invånare
- Om den varit lika stor som den kan bli (och är idag för högutbildade män) hade den haft 25 procent fler invånare
- Om även Skövdes lokala arbetsmarknad inkluderas växer regionen med nästan 60 procent

Vad innebär förstoringen för Göteborgsregionens tillväxt och hur ligger Göteborg till jämfört med andra regioner?

Det finns stora skillnader mellan storstadsregionernas och övriga landets näringsliv och tillväxtförutsättningar. Växande branscher och företag beroende av stora närmarknader koncentreras till storstäderna. De följer logiken i "den nya ekonomiska geografin", NEG, där stora närmarknader föder sin egen näring och tillväxt. Medan traditionella industrier med svag tillväxt och exportberoende fortfarande är en stor del av ekonomins ryggrad i övriga landet. Sedan systemskiftet i svensk politik i början av 1990-talet har dessa skillnader ökat. Tillväxt, ekonomisk förnyelse samt internationell handel och konkurrens koncentreras till allt större stadsregioner och stora marknader för såväl företag som hushåll.

Ett intressant regionalt tillväxtmått är tillväxt i lönesumma. Lönesumman är de samlade löneutbetalningarna till hushållen i en viss region eller lokal marknad. Lönesumman² utgör ungefär två tredjedelar av bruttoregionprodukten. Restrande delar, företagens vinster, är svåra att regionalisera.³

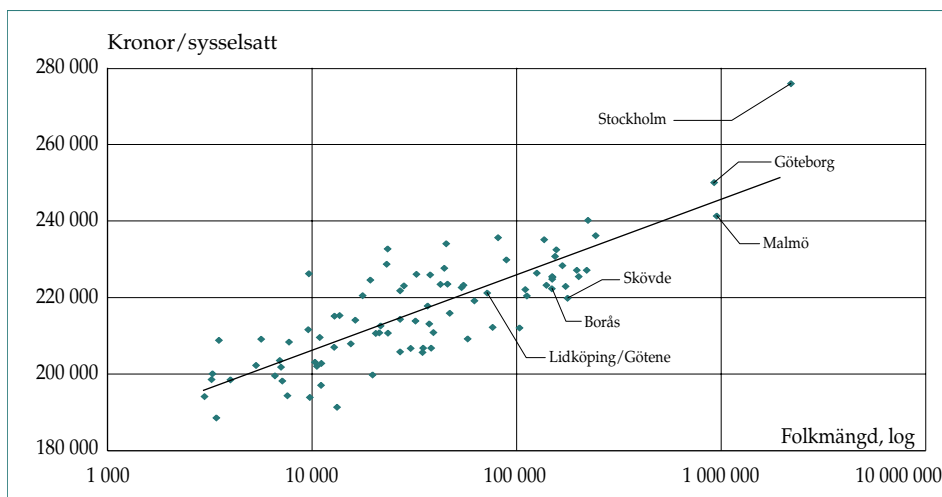
Det finns ett tydligt samband mellan lönenivå hos de sysselsatta och regionstorlek i Sverige. De största regionerna har betydligt högre lönenivåer än de små regionerna. Detta beror, som vi beskrivit ovan, på den rad fördelar som stora regioner har avseende tillväxtvillkor.

Stockholmsregionen har en särställning och har relativt sett en högre lönenivå per sysselsatt än vad sambandet mellan nivå och storlek indikerar. Detsamma gäller för Göteborgsregionen, men inte för Malmö. Övriga lokala arbetsmarknader i Västra Götaland ligger under den förväntade lönenivån per sysselsatt. Detta indikerar att det finns tillväxtpotentialer i regionen.

Detta gäller särskilt Skövde-regionen, som ligger längre ifrån den förväntade lönesummenivån i relation till sin befolkningsstorlek idag än övriga lokala arbetsmarknader i regionen. Det beror bl.a. på den stora inpendlingen till Skövde och näringsstrukturen. En regionförstoring torde därför ha påtagliga effekter på lönesumman.

² Inklusive utbetalningar från socialförsäkringssystemet.

³ Temaplan använder en egen databas över lönesummeutbetalningar för att beräkna regional tillväxt. Det är specialbearbetningar som bygger på kontrolluppgifterna med källa SCB (Skatteverket).

DIAGRAM 3 *Genomsnittlig lön per sysselsatt och lokala arbetsmarknaders storlek 2003*

Källa: Temaplan (ingår i Tyréns AB), Specialbearbetning av kontrolluppgifterna, SCB

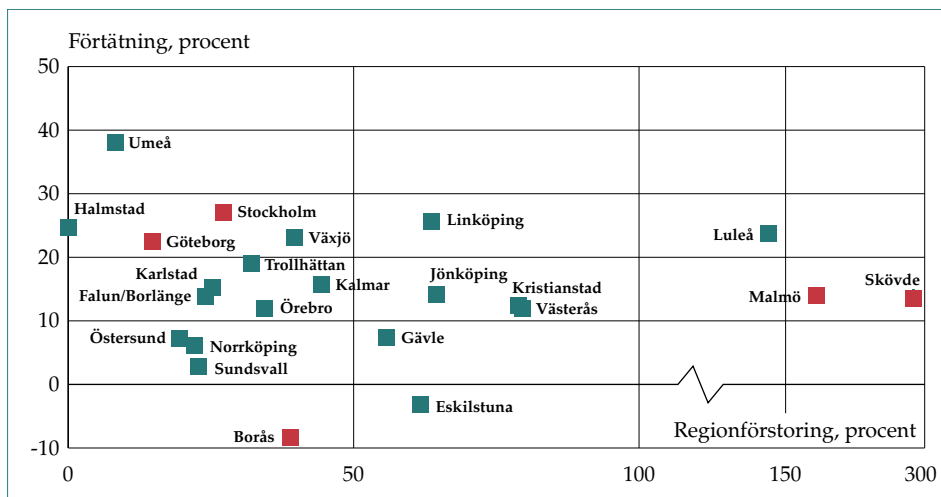
Vi har redan visat att Göteborgsregionen totalt sett halkat efter såväl Stockholm som Malmö avseende regionförstoring.

Skövdes lokala arbetsmarknad är dock den region i landet som vuxit mest till följd av regionförstoring – fler och fler arbetspendlare från närkommunerna till kärnkommunen Skövde har gjort att regionen fått en kraftig befolkningstillväxt. Däremot har invånarantalet inom var och en av dessa kommuner inte ökat särskilt mycket. Detta har regionen gemensamt med t.ex. Malmös lokala arbetsmarknad.

Borås lokala arbetsmarknad, dit Herrljunga kommun hör, har minskat sin befolkningstäthet. Dessutom har en del av de kommuner som tidigare tillhörde Borås inkluderats i Göteborgs lokala arbetsmarknad. Ännu har dock inte pendlingen mellan Borås kommun och Göteborgsregionen blivit så omfattande att Boråsregionen inkluderats i storstadens arbetsmarknad på samma sätt som Uppsalaregionen gjort i Stockholm och numera även Helsingborgsregionen i Malmö.

Men pendlingsmönstret för vissa grupper indikerar dock att det inte är långt kvar till en sådan utveckling. För högutbildade män tillhör Borås redan idag Göteborgsregionen. Så är inte fallet för Skövdes lokala arbetsmarknad, som förblir en egen kärnregion genom en allt större inpendling från omgivande småkommuner.

DIAGRAM 4 Förtätning och föröring 1970–2004. Befolkningstillväxt i procent



Källa: Temaplan (ingår i Tyréns AB), SCB

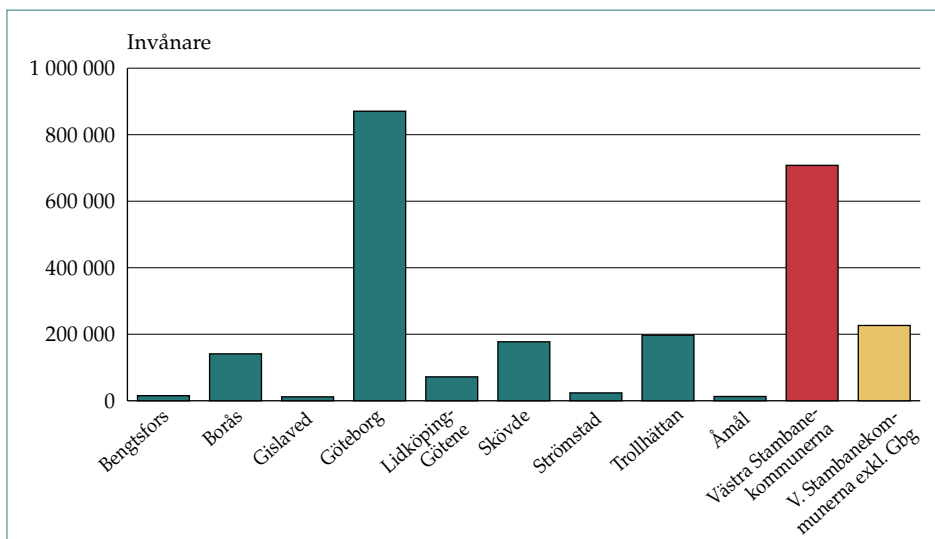
Struktur längs Västra Stambanan

Befolkningens struktur och förändring

Västra Stambanekommunerna som grupp är en stor och växande "marknad". Även utan Göteborgs stad utgör gruppen en stor del av Västra Götaland.

År 2004 bodde över 700 000 invånare i kommunerna och tillväxten har varit betydande de senaste tio åren. Det beror dock mest på tillväxten i Göteborgs stad och de allra närmaste förortskommunerna – Partille, Lerum och Alingsås. Resten av kommunerna längs Västra Stambanan har en lägre befolkningstillväxt än riksgenomsnittet. Och flera av dem krymper.

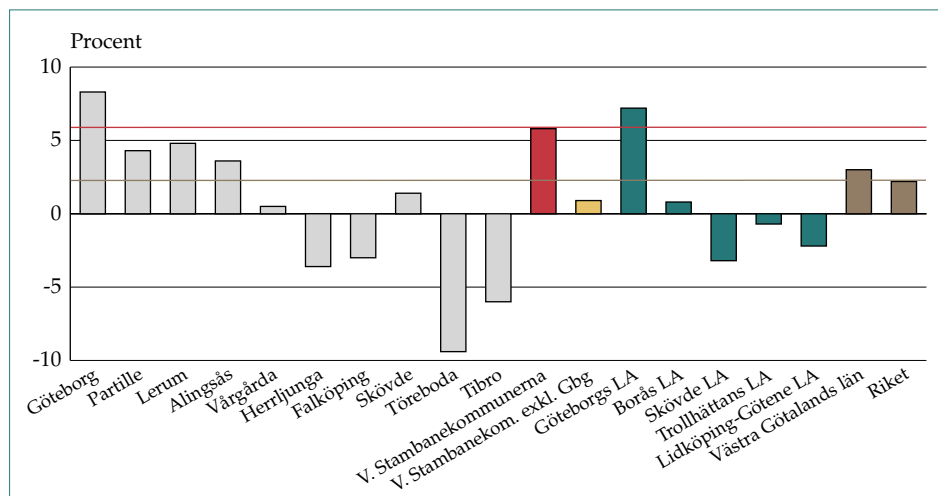
DIAGRAM 5 *Befolkning i lokala arbetsmarknader som ingår i Västra Götaland 2004*



Källa: Temaplan (ingår i Tyréns AB), SCB

Som vi tidigare visat är det bara de allra största arbetsmarknaderna i Sverige som växer. Alla övriga minskar i storlek befolkningsmässigt. Längs Västra Stambanan finns ett tydligt mönster på kommunnivå (diagram 6)⁴. Göteborgs stad har vuxit med 0,8 procent per år, förortskommunerna närmast Göteborg har vuxit med 0,4 procent per år den senaste 10-årsperioden, medan övriga kommuner, med undantag av Skövde, minskar sin befolkning, med i snitt 0,4 procent per år.

DIAGRAM 6 *Befolkningsförändring per kommun 1994–2004*

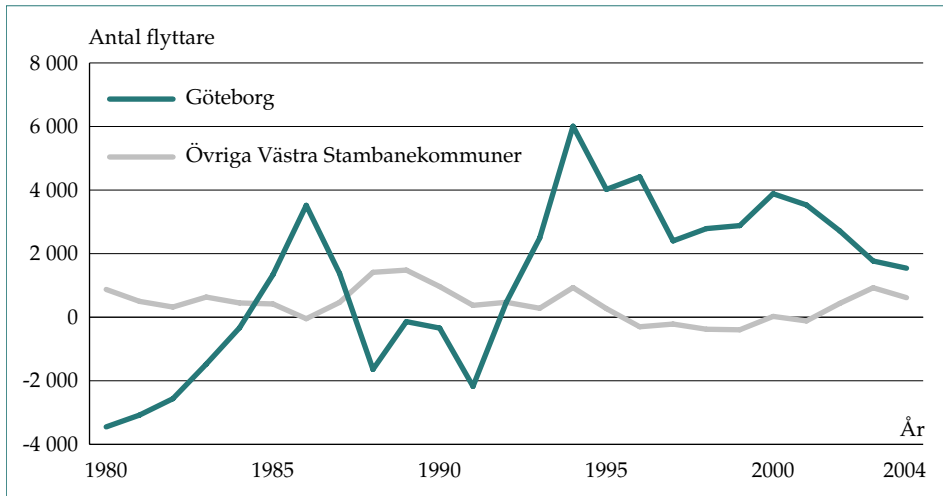


Källa: Temaplan (ingår i Tyréns AB), SCB

I regionen är det Göteborgs stad som numera står för det positiva flyttnettet totalt sett, även om det har sjunkit något de senaste åren. Övriga kommuner längs stambanan har endast ett svagt positivt flyttnetto och över lång tid ligger det på nära noll.

⁴ Många av de följande diagrammen har liknande utseende. Kommunerna följer i den ordning de kommer längs Västra Stambanan. Det röda heldragna strecket visar jämförelsenivån för summan av Västra Stambanekommunerna och det bruna heldragna strecket visar nivån för hela landet.

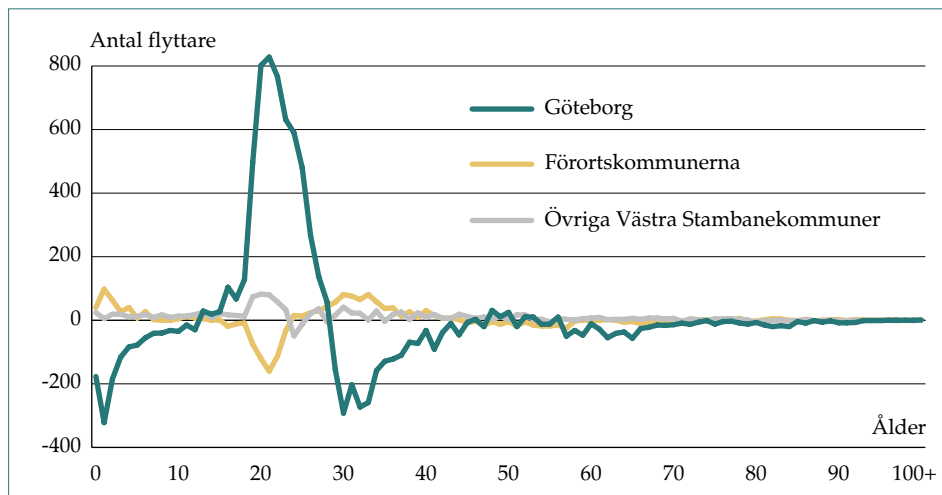
DIAGRAM 7 Flyttnetto för Västra Stambanekommunerna och Göteborg separat 1980–2004



Källa: Temaplan (ingår i Tyrens AB), SCB

Flyttmönstret skiljer sig åt mellan olika kommuntyper med avseende på vilka åldersgrupper som flyttar in och ut. Storstäderna och universitetsstäderna i Sverige har ett stort positivt flyttnetto i åldersgruppen 20–30 år. Förortskommunerna har ett positivt flyttnetto för småbarnsfamiljer (barn och 30–45-åringar) – i diagram 8 är dessa Partille, Lerum, Alingsås och Vårgårda. Övriga kommuner förlorar unga medborgare. Bland dessa står Skövde för de positiva siffrorna i åldern 19–22 år – övriga kommuner i den gruppen har ett negativt flyttnetto för unga vuxna.

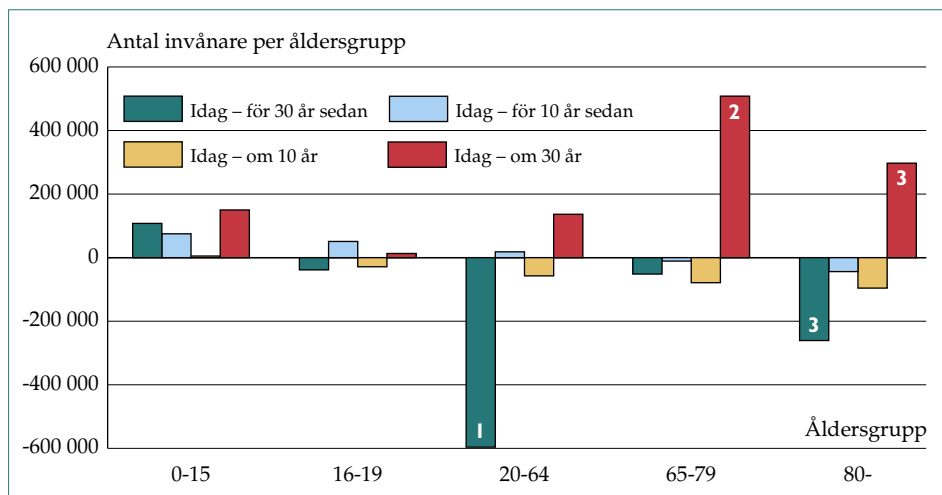
DIAGRAM 8 Flyttnetto per åldersgrupp i Västra Stambanans kommuner och Göteborg separat 2004



Källa: Temaplan (ingår i Tyrens AB), SCB

På sikt innebär detta att åldersstrukturen i kommunerna förändras påtagligt. Den allra största förändringen är dock gemensam för hela landet – en allt äldre befolkningsstruktur.

DIAGRAM 9 Förändringar per åldersgrupp i hela landet



1 – 600 000 färre yrkesverksamma än för 30 år sedan

2 – 500 000 "unga pensionärer" än om 30 år

3 – 550 000 äldre än på 60 år

Källa: Temaplan (ingår i Tyrens AB), SCB

Åldersstrukturen för 30 år sedan hade ett helt annat utseende än idag – då hade Sverige 600 000 fler invånare i yrkesverksam ålder (20–64 år). Om 30 år kommer Sverige att ha 500 000 fler nyblivna pensionärer (65–79 år) enligt prognoser från Statistiska Centralbyrån, SCB. Den riktigt stora förändringen gäller dock för befolkningen som är över 80 år. Om 30 år kommer denna omsorgsintensiva grupp att vara över en halv miljon fler än de var för 30 år sedan. Barnen kommer enligt prognoserna också att vara fler om 30 år än de är idag. Förändringar i åldersstrukturen som starkt påverkar försörjningsgraden är viktiga att hålla i minnet när tillväxt och regionförstoring diskuteras. Men mönstret skiljer sig inte väsentligt mellan de större tillväxtregionerna i landet.

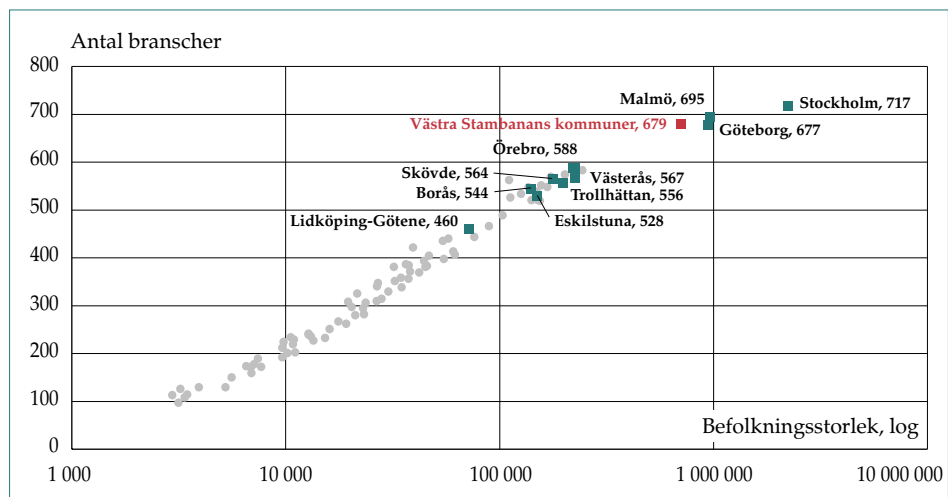
Sysselsättning och näringslivsutveckling

Den nya ekonomiska geografin visar på skillnader mellan storstadsregionernas och övriga landets näringslivsstruktur. De stora regionernas näringsliv domineras av egen tillväxtkraft och närservice, medan de små domineras av traditionell industri och dess svaga tillväxtpotential samt konkurrens från världsmarknaden och regioner där både produktionskostnader och priserna är låga.

En marknads stabilitet och tillväxtförutsättningar beror också till stor del på hur differentierat näringslivet är. Arbetsmarknadens differentiering i regionen som utgör Västra Stambanans kommuner är mycket god. En summering av antalet branscher i Västra Stambanekommunerna gör regionen till en av Sveriges mest differentierade marknader. Detta indikerar goda tillväxtförutsättningar och en stabilitet mot konjunkturella svängningar. Branschstrukturen i kommunerna 2004 redovisas i bilagan (nr 3).

Ingen av de lokala arbetsmarknaderna i Västra Götaland ligger dåligt till i detta avseende. De är alla tillräckligt stora för att vara relativt väl differentierade. Vi vet dock att relativt sett är beroendet av tillverkningsindustrin stort i regionen. Enskilda kommuner är mycket sårbara i detta avseende. Att regionförstoringen fortsätter med ökade pendlingsmöjligheter är därför mycket viktigt för att minska sårbarheten i regionen.

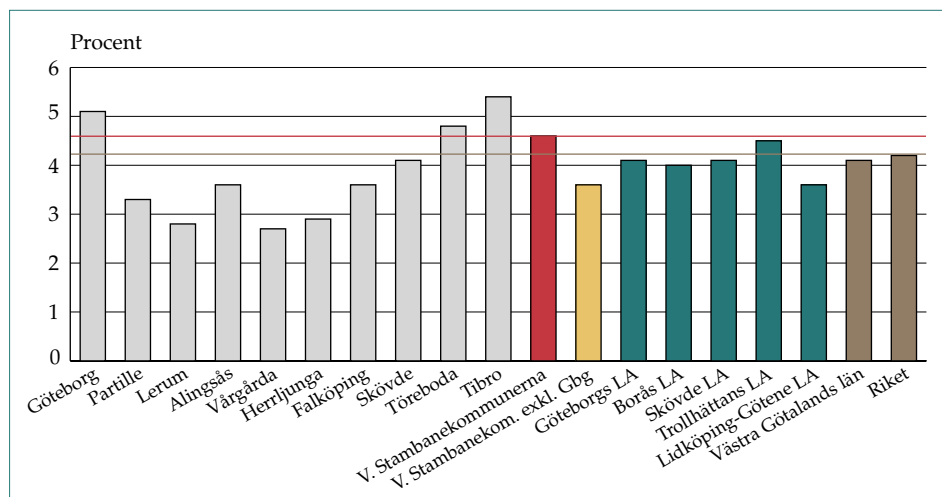
DIAGRAM 10 *Antal branscher och befolkningsstorlek i lokala arbetsmarknader 2003 samt i Västra Stambanekommunerna*



Källa: Temaplan (ingår i Tyréns AB), SCB

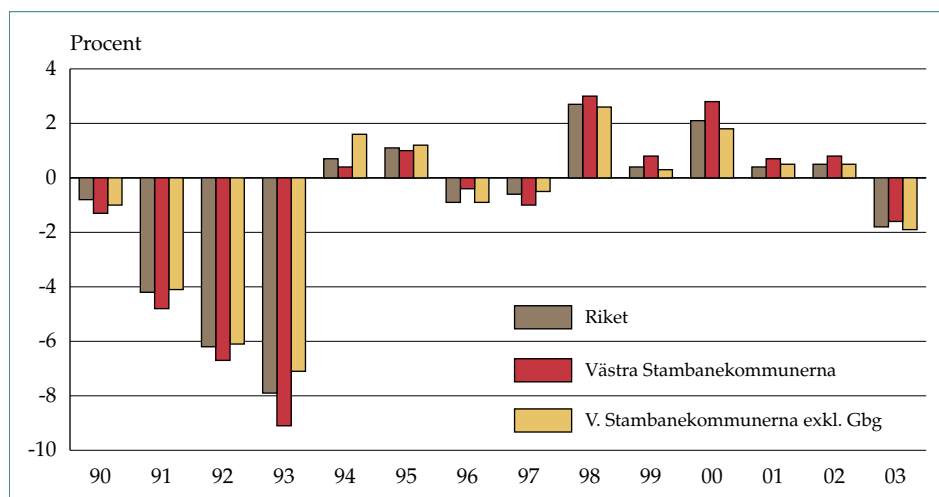
Arbetslivsanknytningen bland befolkningen är högre bland Västra Stambanekommunerna, exklusive Göteborg, än i landet som helhet. Vid en jämförelse av de kommuner som ligger längs Västra Stambanan och dess angränsande kommuner framträder ett tydligt mönster – arbetslösheten är lägre längs Västra Stambanan. Ett flertal kommuner i Västra Götalandsregionen, som idag utmärker sig med en hög arbetslöshet, har historiskt sett i hög grad varit beroende av ett fåtal större arbetsgivare.

DIAGRAM 11 *Andelen arbetslösa per kommun 2004*



Tibro, Göteborg och Töreboda har en högre arbetslöshet än övriga Västra Stambanekommuner. Göteborg är också den kommun som upplevt de största svängningarna i sysselsättningsgraden sett från början av 1990-talet. Hela regionen präglas mycket av hur det går för de stora industriföretagen eftersom de utgör en stor del av ekonomin i regionen. Dessa företag har haft en relativt svag tillväxt. Däremot växer betydelsen av tjänsteföretagen i regionen, men de har, i relation till hur det ser ut i Sveriges största region Stockholm, än så länge relativt liten betydelse.

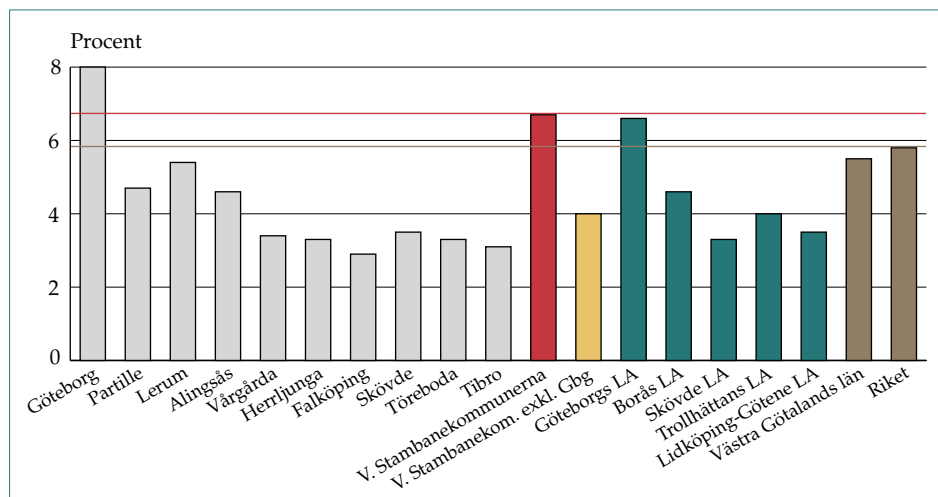
DIAGRAM 12 Årlig procentuell förändring av sysselsättningsgraden 1990–2003



Källa: Temaplan (ingår i Tyréns AB), SCB

Samvariationen mellan riket och övriga Stambanekommuner har varit stor och tyder på den koppling som finns mellan de olika regionerna. I bilagan (nr 2) visas detta i ett diagram.

Göteborg har varit den drivande kommunen längs Västra Stambanan sett till nyföretagande. Ett väl utbyggt utbildningssystem, närhet till riskkapital och positivt företagarklimat är förklaringar till detta.

DIAGRAM 13 *Andelen nya företag per 1000 invånare 2000–2004*

Källa: Temaplan (ingår i Tyréns AB), Jobs & Society

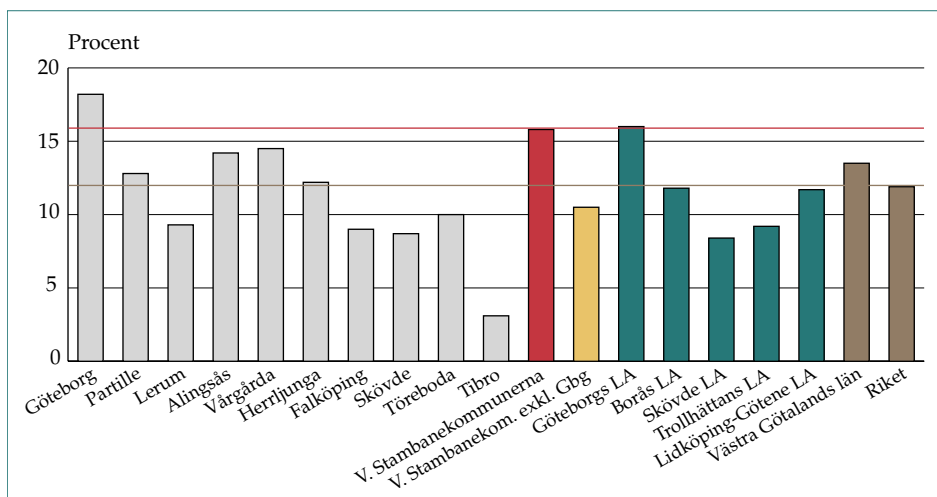
Bortsett från Göteborg har Västra Stambanekommunerna generellt ett lägre nyföretagande jämfört med riket som helhet.

Ekonomisk tillväxt och inkomster

Totalt sett har kommunerna längs Västra Stambanan en god tillväxt när tillväxt mäts med hur mycket löner som utbetalas till regionens hushåll. Men detta beror nästan enbart på kärnkommunen Göteborgs tillväxttakt. Den ekonomiska tillväxten i Västra Stambanekommunerna har i genomsnitt varit drygt 3 procent per år under den senaste 5-årsperioden. Vid en exkludering av Göteborg ligger tillväxten i stället på drygt 2 procent per år, vilket är något lägre än vad riket har presterat. Några av kommunerna längs Västra Stambanan hamnar under motsvarande period under eller nära 1 procent per år. Kärnkommunen Göteborg har dock haft en tillväxttakt på över 3,5 procent per år.

Tibros svaga tillväxt har speciella orsaker med stora företagsnedläggningar under perioden. Förortskommunernas relativt låga tillväxttakt är också beroende av att deras nivå 1999 var relativt hög, vilket gör att utrymmet för ökning blir lägre.

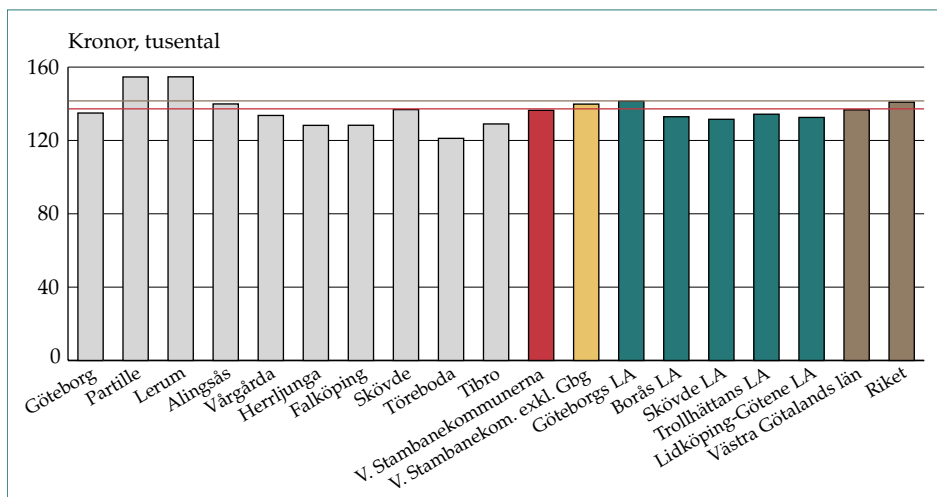
DIAGRAM 14 Tillväxt i lönesumma per kommun 1999–2004



Källa: Temaplan (ingår i Tyréns AB), Specialbearbetning av kontrolluppgifterna, SCB

Den disponibla inkomsten mäts som summan av total lönesumma och ersättningar från socialförsäkringssystemet minus preliminär skatt dividerat med nattbefolkning äldre än 19 år i den aktuella regionen. Som framgår finns ett samband mellan utvecklingen av lönesumman och den disponibla inkomsten.

DIAGRAM 15 Disponibel inkomst per invånare (20 år och äldre) 2004



Källa: Temaplan (ingår i Tyréns AB), Specialbearbetning av kontrolluppgifterna, SCB

Hög ekonomisk tillväxt är i sig ingen garanti för en hög disponibel inkomst eftersom regioner med en lägre lönesumma, som ofta har en större andel arbetslösa och/eller sjukskrivna, ofta kompenseras genom ersättningar från socialförsäkringssystemet. Partille och Lerum är de kommuner med högst disponibel inkomst. Gemensamt för dessa kommuner är att de kännetecknas av ett stort pendlande till Göteborg där lönenivån är högre än i övriga Västra Stambanekommuner. Den högre lönenivån är delvis ett resultat av högre levnadskostnader för invånare i Göteborg jämfört med omlandet.

Pendling längs Västra Stambanan

Pendlingsmönster och förändringar över tid

Kommunerna inom de lokala arbetsmarknaderna har som regel en kärnkommun – i detta fall Göteborg och Skövde – med positiv nettopendling. Övriga kommuner inom marknaden knyts till denna kärna direkt eller indirekt genom sitt pendlingsmönster.

I diskussionen kring regionförstoring och lokala arbetsmarknader är det arbetspendlingen som är i fokus. Vi skall dock komma ihåg att kortare restider och förbättrad tillgänglighet i regionen påverkar även andra grupper av resande – exempelvis resande med syfte att nå studieorter och rekreationsorter.

TABELL 4 *Pendling och arbetsplatser 2003 inom Västra Stambanekommunerna*

Kommun	Nettopendling	Arbetsstillfällena i kommunen	Andel av den sysselsatta befolkningen, %
Göteborg	+ 15 800	274 500	7
Partille	- 5 500	9 600	- 35
Lerum	- 7 600	8 700	- 44
Alingsås	- 2 000	14 400	- 12
Vårgårda	- 300	5 000	- 6
Herrljunga	- 300	4 000	- 7
Falköping	- 1 100	12 700	- 8
Skövde	+ 2 000	28 000	8
Töreboda	- 300	3 500	- 8
Tibro	- 700	4 200	- 16

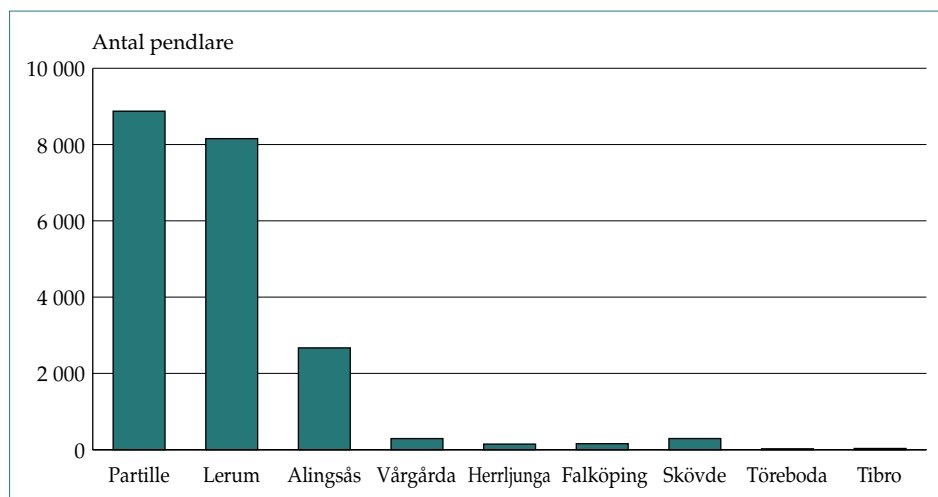
Källa: Temaplan (ingår i Tyréns AB), SCB

Både Göteborg och Skövde är tydliga inpendlingskommuner med relativt många arbetstillfällen inom kommunen. Men deras positiva nettopendling utgör ändå inte så stor andel av deras sysselsatta befolkning, vilket innebär att de i hög grad är självförsörjande på arbetsplatser – Göteborgare och Skövdebor har i stor utsträckning sin arbetsplats inom den egna kommunen och behöver inte pendla.

Partille och Lerum är tydliga utpendlingskommuner – deras negativa nettoppendling utgör i storleksordningen mellan en tredjedel och hälften av deras sysselsatta invånare. Vårgårda, Herrljunga och Tibro uppvisar ytterligare en typ av pendlingsmönster – de har en negativ nettoppendling, men den påverkar inte så stor del av deras sysselsatta befolkning.

För regionförstoringsresonemanget är det dock arbetspendlingen till Göteborg som är mest intressant.

DIAGRAM 16 Pendling till Göteborg 2003



Källa: Temaplan (ingår i Tyréns AB), SCB

Det finns två huvudförklaringar till att vissa kommuner inte har större utpendling till Göteborg. Den ena är att den lokala ekonomin i var och en av dessa kommuner erbjuder betydande arbetsmöjligheter utan större uppoffringar för längre pendling – d.v.s. så länge Göteborg inte erbjuder bättre möjligheter på arbetsmarknaden – fler, mer specialiserade och bättre betalda jobb – pendlar inte fler till Göteborg (från Falköping och Skövde). Den andra förklaringen är att trafiksystemen i vissa delar inte tillgodoser behoven – d.v.s. att uppoffringarna i tid och pengar för att pendla till och från Göteborg är för stora.

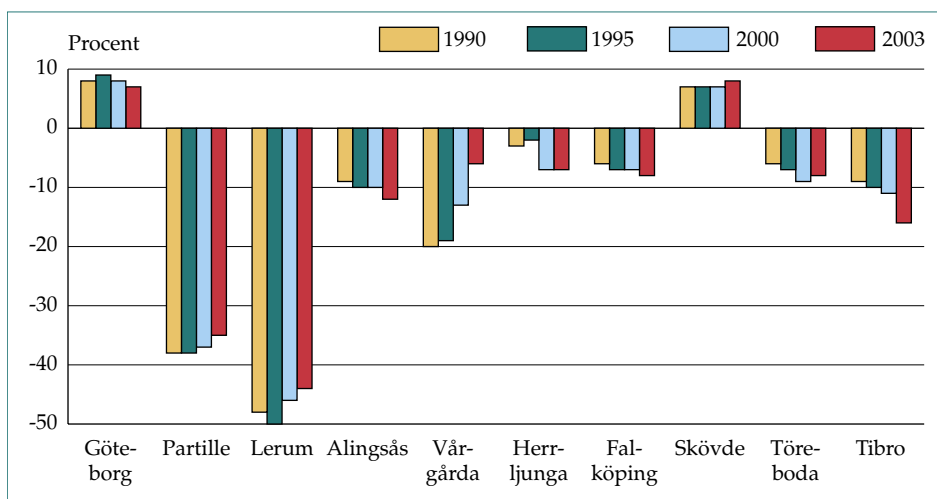
Givet att hushållet inte bor i Göteborg men arbetar där har de ett val mellan att pendla och att flytta. Valet de gör beror naturligtvis på en mängd faktorer såsom förankring i hemkommunen och kostnader för pendling respektive flytt.

Det är pendlingsmönstret som avgör hur stor Göteborgsregionen är och blir. Pendlings utveckling över tid avgör hur regionförstoringen fortskrider. Förutsättningarna för att pendla inom regionen har inte förändrats så mycket över tid vilket resulterat i ett mycket stabilt mönster.

Tibro har en tydlig trend i sitt pendlingsmönster – en allt större andel av Tibros sysselsatta pendlar ut från kommunen. Detta har i sin tur sannolikt med det försämrade läget på arbetsmarknaden i Tibro att göra, med många företagsnedläggningar under perioden.

Vårgårda har det motsatta mönstret, med en allt lägre negativ nettopendling. Kommunen har några stora företag som vuxit mycket de senaste åren. De har en mycket låg andel sysselsatta inom offentlig sektor och en hög andel inom tillverkningsindustrin (en tredjedel) – med denna utveckling kan Vårgårda snart ha en positiv nettopendling.

DIAGRAM 17 *Nettopendling som andel av den sysselsatta befolkningen*



Källa: Temaplan (ingår i Tyréns AB), SCB

En stor del av pendlingen inom regionen har inte Göteborg som mål – många pendlar även till arbetsplatser i andra kommuner inom Västra Stambaneområdet (och utanför detta). I de kommuner som tillhör en stor lokal arbetsmarknad och ligger nära kärnkommunen – här Partille och Lerum – är utpendlingen större än den inomkommunala pendlingen (de som både bor och arbetar inom hemkommunen). De regiondelar som inte är så välintegrerade i den stora marknaden har högre andelar inomkommunal pendling.

TABELL 5 *Pendling inom och mellan kommunerna längs Västra Stambanan 2003*

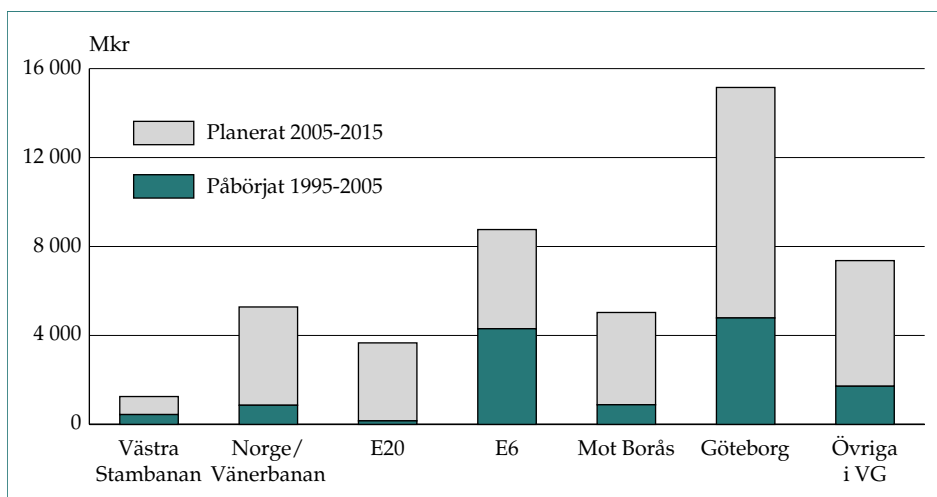
Kommun	Andel som arbetar i hemkommunen	Andel utpendlare av de boende i kommunen (sysselsatta)	Andel inpendlare av de som har sin arbetsplats i kommunen
Göteborg	83	2	8
Partille	26	59	39
Lerum	34	55	22
Alingsås	64	25	16
Värgårda	62	30	25
Herrljunga	67	17	11
Falköping	76	13	5
Skövde	83	6	12
Töreboda	64	14	6
Tibro	64	26	11

Källa: Temaplan (ingår i Tyréns AB), SCB

I bilagan (nr 4) visas hela pendlingsmatrisen mellan Västra Stambanekommunerna. Där visas också ett diagram (nr 1) över inpendlingen till Skövde från de kommuner som ingår i Skövdes lokala arbetsmarknad. Totalt är pendlingen från alla kommunerna till Göteborg drygt 20 000 personer, men flödet mellan alla kommunerna är nästan 35 000 pendlare. Det är 12 procent av samtliga sysselsatta som arbetspendlar över minst en kommungräns.

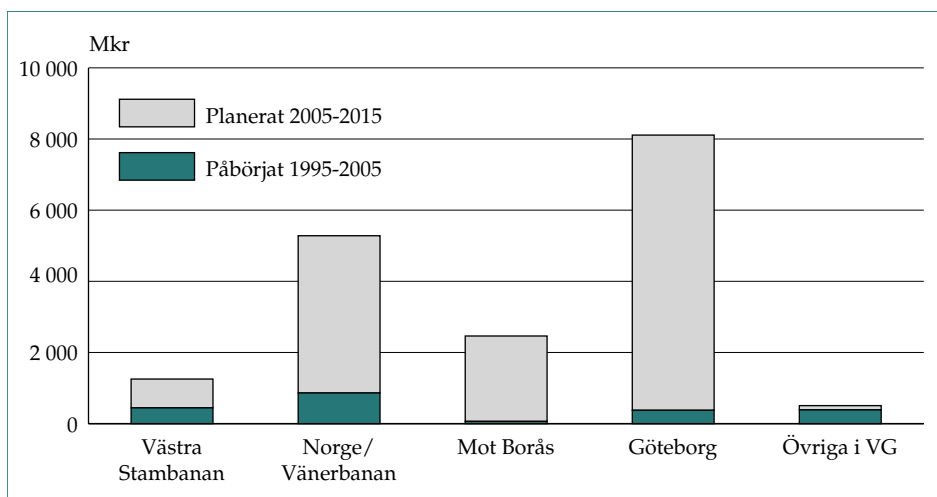
Infrastruktursatsningar i Västra Götaland

De infrastruktursatsningar som påbörjats i Västra Götaland under det senaste decenniet har främst berört Göteborg och stråket norrut längs E6. Stora projekt under perioden har varit den nya Götatunneln och ombyggnaden av E6:an mellan Uddevalla och den Norska gränsen.

DIAGRAM 18 *Infrastrukturinvesteringar i Västra Götaland 1995–2015*

Källa: Temaplan (ingår i Tyréns AB), Byggfakta

Västra Stambanan har i jämförelse med andra infrastrukturprojekt i Västra Götaland fått en mycket liten andel av investeringarna. De projekt som påbörjats eller genomförts längs sträckningen har främst omfattat underhåll i form av spårupprustning.

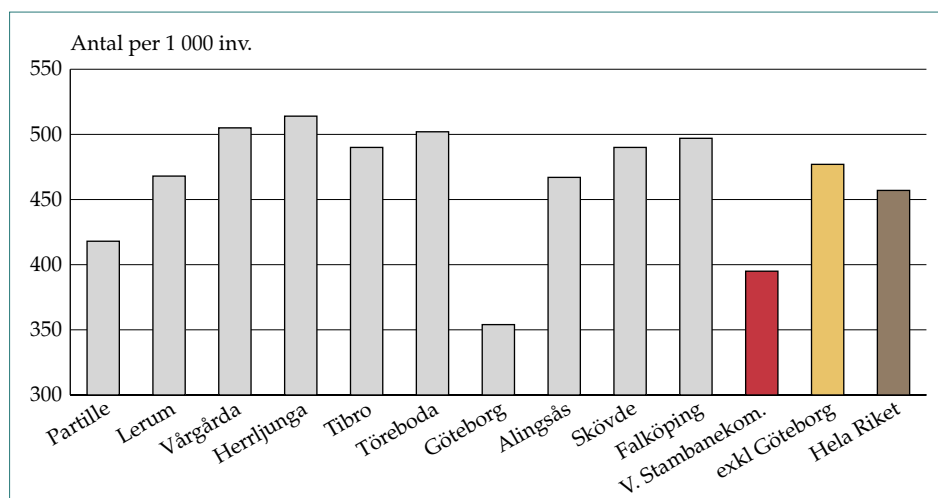
DIAGRAM 19 *Järnvägsinvesteringar i Västra Götaland 1995–2015*

Källa: Temaplan (ingår i Tyréns AB), Byggfakta

Under kommande 10-årsperiod är järnvägsinvesteringar för sammanlagt 15,5 miljarder kronor planerade i Västra Götaland. Av dessa är drygt tre fjärdedelar avsedda för investeringar i Göteborg och Norge/Vänerbanan.

Personbilsinnehavet i Västra Stambanekommunerna följer ett tydligt mönster där antalet personbilar per 1 000 invånare avtar med närheten till de båda kärnkommunerna Göteborg och Skövde. Västra Stambanekommunerna, exklusive Göteborg, är i högre grad personbilsberoende jämfört med Göteborg och riket som helhet. Detta är ett vanligt mönster i Sverige och inte på något sätt unikt i denna region. Ju längre ut från kärnkommunerna man kommer, desto större blir behovet av privata kommunikationsmedel. Detta har att göra med såväl avstånd till service och övriga resmål som med bristande tillgänglighet till kollektiva färdmedel.

DIAGRAM 20 Personbilar per 1 000 invånare 2004



Källa: Temaplan (ingår i Tyréns AB)

Det beror till stor del på de längre restiderna och det pris pendling med kollektivtrafik är förknippat med i kranskommunerna jämfört med kostnaden för personbilsinnehav.

Pendlingsmönster – några jämförelser

Hur förhåller sig då inpendlingen till Göteborg i förhållande till motsvarande för Stockholm och Malmö? Har Malmö större eller mindre inpendling från sitt omland än Göteborg? Vad betyder den större koncentrationen av arbetsplatser i Stockholm för dess inpendling?

TABELL 6 *Inpendling från kärnkommunernas omland 2002/2003. Antal inpendlare per 100 förvärosarbetande invånare*

Bilrestid	Göteborg	Stockholm	Malmö
15 minuter	45	68	25
20	34	53	19
30	19	32	10
40	11	19	6
50	6	12	3
60	4	7	2

Källa: Temaplan (ingår i Tyréns AB), SCB, Transek AB

Alla tre storstadsregionerna har ett likartat mönster – inpendlingen avtar i samma takt som med växande avstånd. Den avgörande skillnaden är nivån på inpendlingen. Malmö ligger 40 procent under Göteborg, som i sin tur ligger nästan 40 procent under Stockholm. Förklaringen ligger i kärnstädernas attraktivitet i form av antal arbetstillfällen. Inom Göteborgs stad finns dubbelt så många jobb som inom Malmö och inom Stockholm finns i sin tur nästan dubbelt så många jobb som inom Göteborg.

Mälardalen och Västra Stambaneområdet har flera gemensamma nämnare, inte minst kopplat till regionförstoring. Som exempel kan vi jämföra Eskilstuna med Skövde. Två större städer med likartad struktur, präglade av bland annat tillverkningsindustri och utbildning samt ett någorlunda likartat avstånd till respektive storstad, där tågtrafiken har stor betydelse.

TABELL 7 *Tillväxt i Eskilstuna och Skövde – en jämförelse*

Kommun	Folkmängd		Summerat flyttnetto 1995–2004	Inpendling i förhållande till dagbefolkning, %		Utpendling i förhållande till nattbefolkning, %	
	1995	2004		1995	2003	1995	2003
Eskilstuna	88 408	91 168	2 371	10,1	13,6	9,9	14,6
Skövde	49 432	49 856	432	26,5	31,9	13,7	14,1

Källa: Temaplan (ingår i Tyréns AB), SCB

Tabell 7 speglar den starka regionförstoring som pågått i Mälardalen under det senaste decenniet. Förbättrad infrastruktur och bättre kommunikationer inom Mälardalen har starkt bidragit till en positiv utveckling för Eskilstuna. Skövde har inte genomgått en lika positiv utveckling. Inpendlingen har visserligen ökat vilket indikerar en väl utvecklad lokal arbetsmarknad. Folkmängd, flyttnetto och utpendling har däremot utvecklats måttligt, vilket till stor del är ett resultat av uteblivna satsningar på infrastruktur och kommunikationer. Med förbättrade utpendlingsmöjligheter följer också att inflyttarna blir fler. De två kommunernas likheter i struktur, belägenhet, och betydelse av tågtrafik visar den potential Skövde har att utvecklas i Eskilstunas positiva riktning. Ett sådant scenario är fullt möjligt, givet att förbättringar görs i såväl infrastruktur som kommunikationer.

Restider längs Västra Stambanan

Restider och pendlingsavstånd

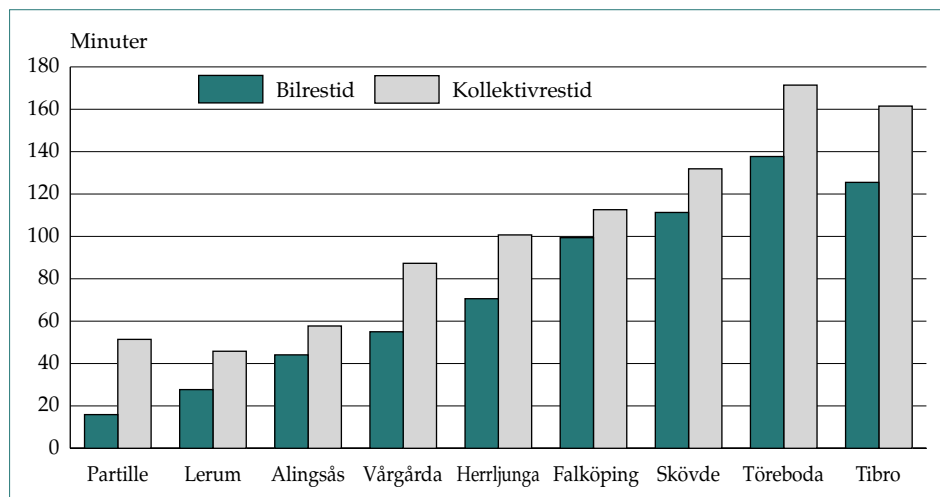
Kärnstädernas möjlighet att attrahera arbetstillfällen och inpendlingens omfattning är både drivande och nödvändig för att regionförstoringen skall fortgå. Och skall regionen förstoras på ett uthålligt sätt måste den regiongemensamma kärnan växa. Långa restider motverkar detta och är centrala för att förstå pendlings omfattning.

I denna analys arbetar vi med begreppet "modellberäknade restider" Det är genomsnittliga tider det tar med respektive färd sätt att åka från dörr till dörr (inkl. gångtid, vänte- och bytestid etc.) mellan centrala kommundelarna och Göteborgs centrum under rusningstiden på morgonen (07.00–08.00).

- Modellberäkningarna bygger på tillgänglighetsanalyser, infrastrukturanalyser etc.
- Genomsnittliga tider innebär att samtliga avgångar med kollektiva färdmedel är med i beräkningarna, t.ex. alla typer av bussar och tåg från Partille till Göteborgs centrala delar eller såväl direkttåg som övriga tåg från Alingsås.
- Från dörr till dörr innebär att hela restiden räknas. Summeras till själva restiden, med t.ex. bussen från station till station, gör den genomsnittliga väntetiden på stationen – som har med turtätheten att göra – och gångtiden till och från stationerna.
- Beräkningen är gjord från en centralpunkt i utpendlingskommunen för att inte ytan på kommunen ska ha någon betydelse. Arbetsplatsen man beräknas pendla till ligger i Göteborgs centrum med en viss kort gångtid från Centralen/bussterminalen.

Restiderna kan förefalla långa, men om vi jämför med ungefärliga tågtider bör de vara ungefär dubbelt så långa när man lägger till både väntetider och gångtider. (Se bilaga, nr 5.)

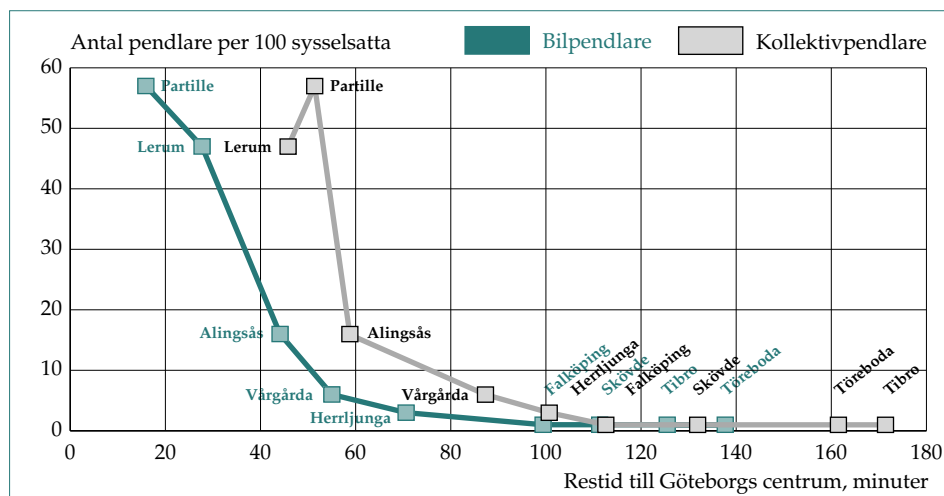
DIAGRAM 21 Restider till centrala Göteborg under rusningstid 2003



Källa: Temaplan (ingår i Tyréns AB), Transek AB

Skillnader i totala restider mellan färdssätten gör att valet mellan bil och kollektivt resande blir olika i olika kommuner. Längre fram i rapporten ser vi dock att restidskostnaden totalt sett förändrar denna bild.

DIAGRAM 22 Restider och pendling till Göteborg 2003



Källa: Temaplan (ingår i Tyréns AB), SCB, Transek AB

Modellberäkningen kan förbrylla. En orsak till att Partille har längre modellberäknad restid än Lerum är att vissa bussförbindelser från Partille till centrum tar förhållandevis lång tid medan Lerum har mer direktbussar in till centrum.

Över en halvtimmes bilrestid innebär att pendlingen avtar drastiskt. För de som pendlar mer än en timma är antal pendlare per 100 sysselsatta lågt och likartat, oavsett om det är 1 timma eller 2 timmars restid till Göteborg.

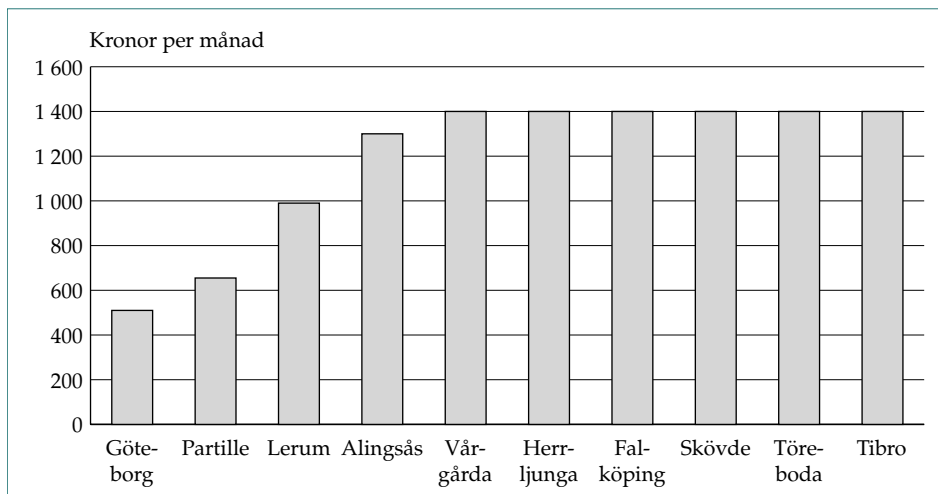
Gränsen för att resa kollektivt till Göteborg idag verkar vara under 90 minuter. Men utbudet och därmed valet av pendeltåg och direkttåg avgör omfattningen på pendlingsströmmarna. Om man förenklar sambandet och minskar restiden med 10 minuter ökar antalet pendlare med knappt 4 per 100 sysselsatta.

Om vi jämför med mönstret i Mälardalen och Stockholm går gränsen för att pendla kollektivt även här vid cirka 90 minuter. De kommuner som har kortare modellberäknad genomsnittlig kollektivrestid till Stockholms city ingår i Stockholms lokala arbetsmarknad och de som har längre restid ingår ej i marknaden idag.

Vad kostar det att resa?

Dagens kostnader för att pendla kollektivt med Västtrafik ökar successivt från Göteborg till Vårgårda. De som bor i Vårgårda eller längre bort använder s.k. regionkort, om de dagligen vill pendla till Göteborg. Detta kostar idag 1 400 kronor per månad – det innebär nästan tre gånger så höga månadskostnader som om man bor inom Göteborgs stad.

DIAGRAM 23 *Kostnader per månad för periodkort med Västtrafik för pendling in till Göteborg*



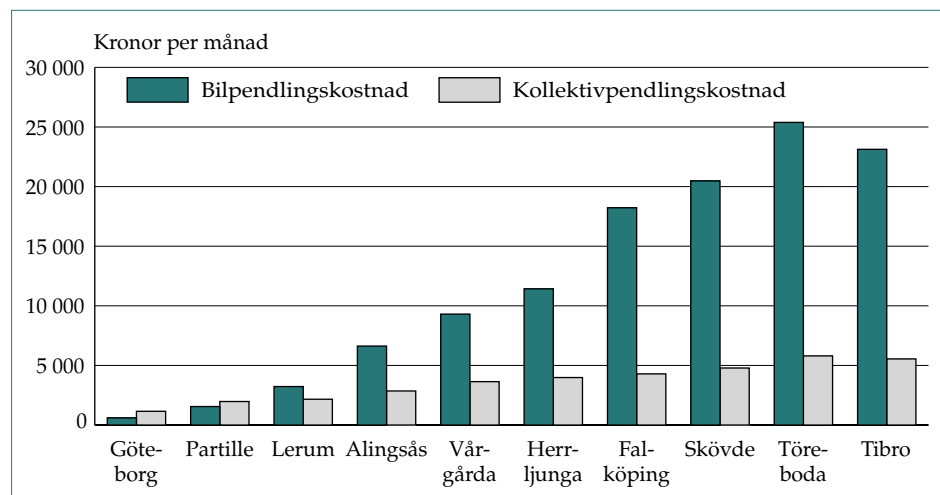
Källa: Temaplan (ingår i Tyréns AB), Västtrafik

Nyligen har det fattats beslut om nya taxor i Västtrafik, som skall gälla från och med 2006. Detta innebär lägre kostnader för längre resor. Taxan blir maximalt 1 150 kr för ett regionkort och resor inom Göteborg kommer att kosta 500 kronor per månad. Detta kommer att innebära en relativt billigare periodkortkostnad för långa resor. Samma utveckling pågår i Stockholmsregionen. Dessa förändringar påverkar självklart möjligheten att pendla för många hushåll och därmed regionförstoringen.

För att beräkna totala pendlingskostnader måste man även ta hänsyn till restiden. Väljer man att åka bil summerar man bilreskostnaden och kostnad för den tid det tar att köra bil. Väljer man att resa kollektivt summerar man kostnaden för periodkort och den tid det tar att resa med det kollektiva färdmedlet.

Uppoffringen för restid är egentligen 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 tidsvärden. Tidsvärden anges för att beräkna hur människor värderar tid. Genom sådana tidsvärden kan därmed restiden räknas om till en kostnad.⁵

DIAGRAM 24 *Pendlingskostnader**



* Enligt ovanstående definition i texten.

⁵ SIKA, Statens Institut för Kommunikationsanalys, har på regeringens uppdrag beräknat sådana tidsvärden. Dessa har använts i nedanstående analyser.

De totala kostnaderna för att pendla kollektivt inkluderar såväl priset för periodkortet enligt ovanstående redovisning som kostnaden för restiden. Restidskostnaden kan beräknas till 36 kronor per timme⁶ och detta innebär alltså att kostnaden för att pendla från de mer perifera kommunerna blir upp till 5 000 kronor per månad med tåg om man summerar kostnaderna för periodkortet och restiden.

Avståndet att pendla med bil från de perifera lägena med en bilkostnad på 26 kronor per mil medför mycket höga totala pendlingskostnader, detta förutsatt att man pendlar alla arbetsdagar per månad (22 st) tur och retur och är ensam i bilen.

Dessa kostnader är förstås orimliga – detta innebär att pendlandet inte är särskilt attraktivt om ens möjligt eller att man åtgärdar kostnaderna på olika sätt. Man kan t.ex. välja att endast pendla vissa dagar, att inte pendla hela vägen in till Göteborgs centrala delar eller att dela kostnaden mellan flera pendlare.

Vi vet att antalet pendlare från de perifera kommunerna, eg. längre ut än Alingsås, är ringa, med såväl bil som kollektiva färdmedel. Nyttan med att pendla avtar således idag någonstans runt Vårgårda och detta beror såväl på restider som på kostnader.

Även avseende totala pendlingskostnader liknar mönstret det som finns kring Stockholm och i Mälardalen. Som exempel kan nämnas att kostnaden för att pendla från en ort med ett pendlingsavstånd på ungefär en halvtimme till Stockholms city är drygt 3 000 kronor per månad vilken kan jämföras med pendlandet mellan Lerum och Göteborg. Med pendlingsstider på över en timme i Mälardalen (exempelvis Eskilstuna och Västerås) ökar kostnaden till över 5 000 kronor per månad med kollektiva färdmedel, precis som längs Västra Stambanan, och därmed minskar pendlingsens omfattning.

⁶ Egentligen har kortare restider lägre tidsvärden än långa, men det tar vi ej hänsyn till i denna analys.

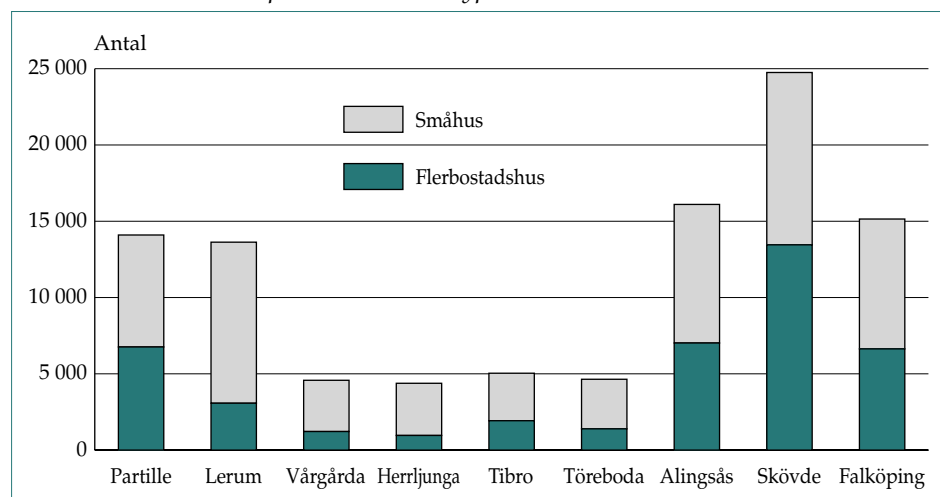
Boende längs Västra Stambanan

Hur ser bostadsstrukturen ut?

Utanför kärnkommunen Göteborg har Skövde den största lokala bostadsmarknaden. Ju mer urban en kommun är desto större andel lägenheter av beståndet finns i flerbostadshus. Några förortskommuner har en mycket stor andel småhus och en del är mer präglade av landsbygdsbebyggelse.

Den befintliga bostadsstrukturen påverkar naturligtvis vilken typ av hushåll som väljer att bo och flytta till kommunen.

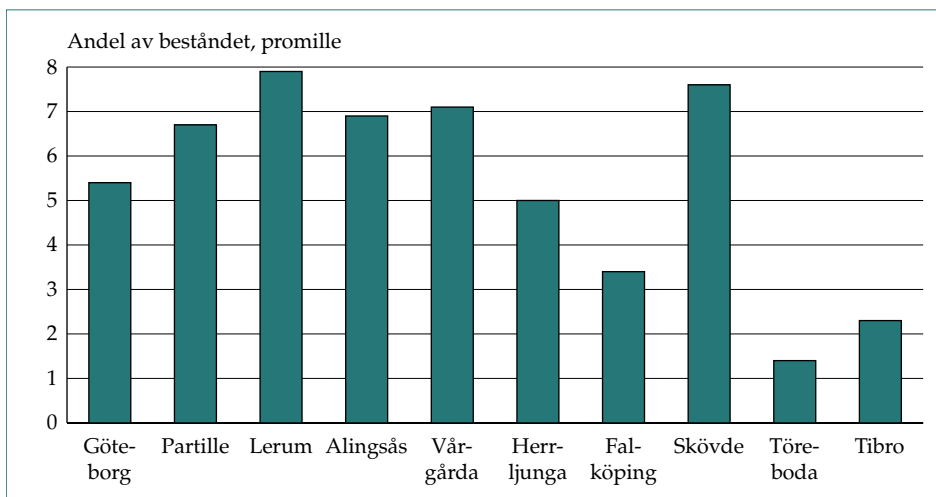
DIAGRAM 25 Bostäder per kommun och typ 2004



Källa: Temaplan (ingår i Tyréns AB), SCB

Efterfrågan på bostäder och därmed bostadsbyggandet är koncentrerat till de kommuner som är kärnkommuner eller nära förortskommuner.

DIAGRAM 26 Bostadsbeståndets tillväxt per kommun 1994–2004

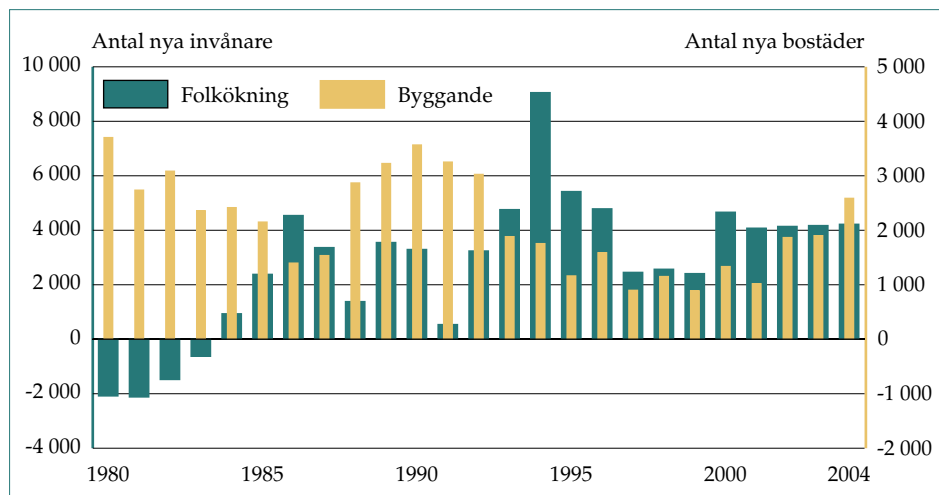


Källa: Temaplan (ingår i Tyréns AB), SCB

I hela Sverige byggdes det mycket få bostäder under 1990-talet. I regioner med stor befolkningstillväxt och därmed ökande efterfrågan på bostäder har detta resulterat i "överhettning" på bostadsmarknaden. Nu har bostadsbyggandet i tillväxtregionerna kommit igång igen.

Totalt sett är dock hela bostadsmarknaden längs Västra Stambanan relativt väl fungerande. Enskilda år med högt bostadsbyggande och låg befolkningstillväxt och vice versa, medför ej så allvarliga konsekvenser eller snedvridningar på marknaden. När ett sådant mönster pågår under lång tid har det dock negativa konsekvenser med antingen överhettning eller höga vakanser. Vid balans på bostadsmarknaden bör staplarna i diagram 27 vara lika höga, om man antar att hushållstorleken i genomsnitt är 2,1 personer.

DIAGRAM 27 Folkökning och bostadsbyggande i Västra Stambanans kommuner

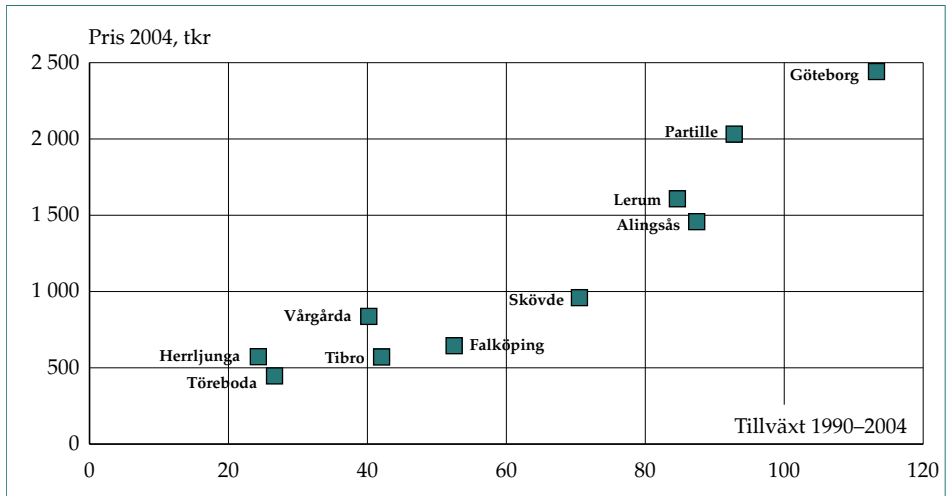


Källa: Temaplan (ingår i Tyréns AB), SCB

Efterfrågeförändringar resulterar i ökande eller minskande priser på bostäder i regionen. När man studerar betalningsviljan – priset och prisutvecklingen på bostäder – i Västra Stambanans kommuner är det uppenbart att det inte bara finns *en* lokal bostadsmarknad i regionen utan flera.

Priset på småhus i kommunerna visar en liknande bild som många andra företeelser – de högsta priserna betalas i kärnkommunerna och ju längre ut i periferin man kommer, med minskad tillgänglighet, längre restider och lägre tillväxt, desto lägre blir priserna. Och liksom för befolkningsutveckling, ekonomisk tillväxt och sysselsättningstillväxt är det regiondelarna med de högsta prisnivåerna som också växer mest. Återigen ser vi mönstret att de stora växer mest.

DIAGRAM 28 Tillväxt i småhuspriser 1990–2004 och prisnivån 2004



Källa: Temaplan (ingår i Tyréns AB), SCB

Boende- och pendlingskostnader

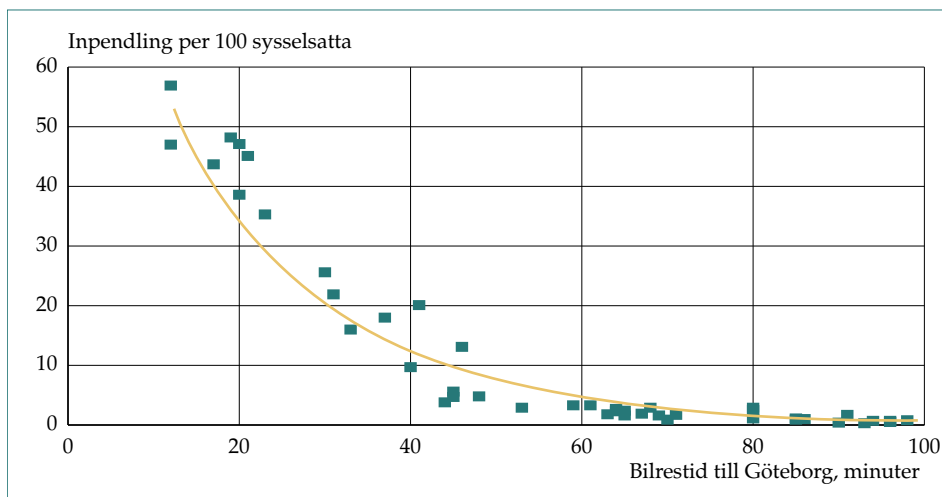
Göteborgsregionens struktur och samspelet mellan regionens inre och yttre delar kan på ett tydligt sätt illustreras med regionens dominerande pendlingsmönster. Inpendlingen till Göteborgs stad faller på ett entydigt sätt med växande bilrestid från Göteborg.

- I Partille, som har knappt 15 minuters bilrestid till Göteborg, pendlar cirka 50 personer per 100 förvärvsarbetande in till Göteborg.
- I Alingsås, som har cirka 30 minuters bilrestid till Göteborg, pendlar inte mer än 15 personer per 100 förvärvsarbetande in till Göteborg.
- I Vårgårda, som har cirka 45 minuters bilrestid till Göteborg krymper pendlingen ännu mer. Där pendlar endast cirka 5 personer per 100 förvärvsarbetande till Göteborg.
- För kommuner med ännu längre bilrestid till centrala Göteborg upphör i princip pendlingen.

I följande diagram illustreras sambandet mellan inpendling till Göteborg och bilrestiden. Beräkningen är gjord för 45 omgivande kommuner. Det starkt förenklade sambandet⁷ förklarar över 90 procent av de omgivande kommunernas inpendling till Göteborgs stad. Detta innebär att inpendlingens omfattning till Göteborg bara till 10 procent förklaras av andra faktorer, såsom tillgång på arbetsplatser etc.

⁷ Det innebär att inpendlingen till Göteborg följer en så kallad negativ exponentialfördelning av restid.

DIAGRAM 29 Relation mellan inpendling och restid i Göteborgsregionen 2003



Källa: Temaplan (ingår i Tyréns AB), SCB, Transek AB

Den heldragna linjen i diagram 29 anger det generella – förväntade – sambandet mellan inpendling och restid. För en viss kommun kan detta samband antingen ligga över eller under den faktiska pendlingen. Ligger den faktiska pendlingen över är det ett uttryck för att den verkliga pendlingen är större än förväntat och vice versa.

För Västra Stambanans del är det dock mest intressant att se till kollektiva restider. Vi vet redan att pendlingen ökar med knappt 4 personer per 100 sysselsatta om restiden minskas med 10 minuter. Förkortade restider i hela regionen skulle öka pendlingens omfattning betydligt och därmed göra regionen större.

Men en större mer sammanhållen region medför också andra konsekvenser för hushållens ekonomi. I nästa avsnitt studerar vi därför hur restider och boendekostnader hänger ihop.

Val av boendeort och pendling samt konsekvenser för hushållens ekonomi

För att illustrera skillnader i vad det kostar att bosätta sig på olika avstånd från Göteborg längs med Västra Stambanan har vi genomfört beräkningar av boendekostnaden i de olika kommunerna.

Definitioner av boendekostnad och kvar till annat:

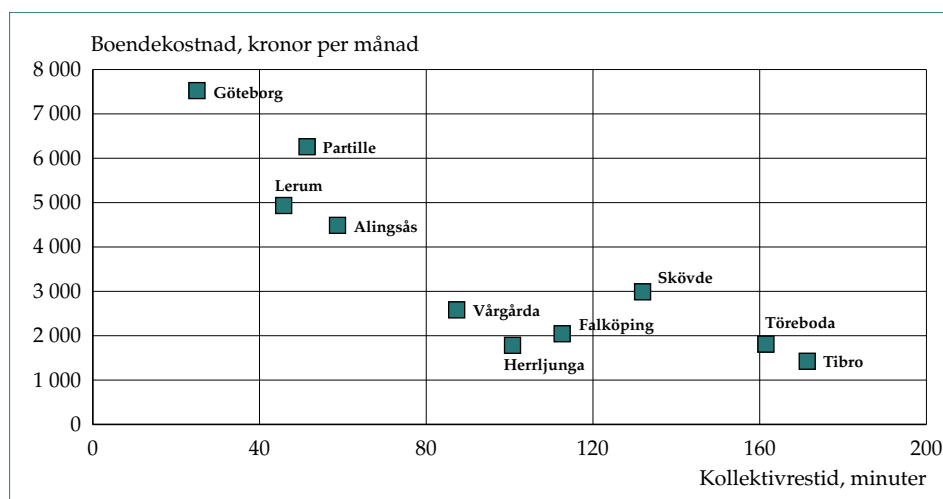
Hushållsinkomst per månad som blir kvar till annat =

Disponibel inkomst minus Boendekostnader per månad

Boendekostnaden i sin tur är beräknad utifrån småhuspriserna 2004, där hushållet lånar 90 procent av köpeskillingen. Kostnaden gäller efter skatteavdrag (30 procent) och vid 5 procent ränta (alternativt lägre ränta och högre amortering) samt efter fastighetsskatt (1 procent av det genomsnittliga taxeringsvärdet 2004). Ingen hänsyn tas till övriga driftskostnader eller skillnader mellan kommunala avgifter för att bo (avfallsavgifter, el, vatten, avlopp etc.).

I diagram 30 beskrivs sambandet mellan boendekostnad och kollektivrestid. Mönstret med sjunkande boendepriser i takt med längre restider är tydligt. Det är ett liknande mönster som vi tidigare funnit i Mälardalen. Skövde, som är kärnkommun i sin region, uppvisar dock ett trendbrott i den fallande skalan.

DIAGRAM 30 Boendekostnad per kommun i relation till restiden till Göteborgs central



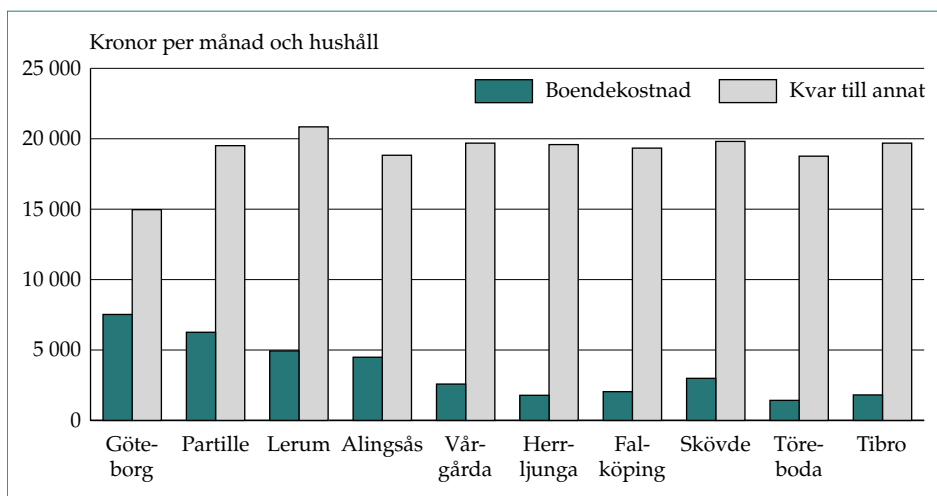
Källa: Specialbearbetning av Temaplan

Sambandet kan översättas med ett pris per minut för boendekostnaden:

Om restiden ökar med en minut faller boendekostnaden med 37 kronor per månad. Detta är ett flackare prisfall än vi kunde konstatera i Mälardalen, vilket till stor del beror på regionernas olika storlek och prisnivån i kärnkommunen.

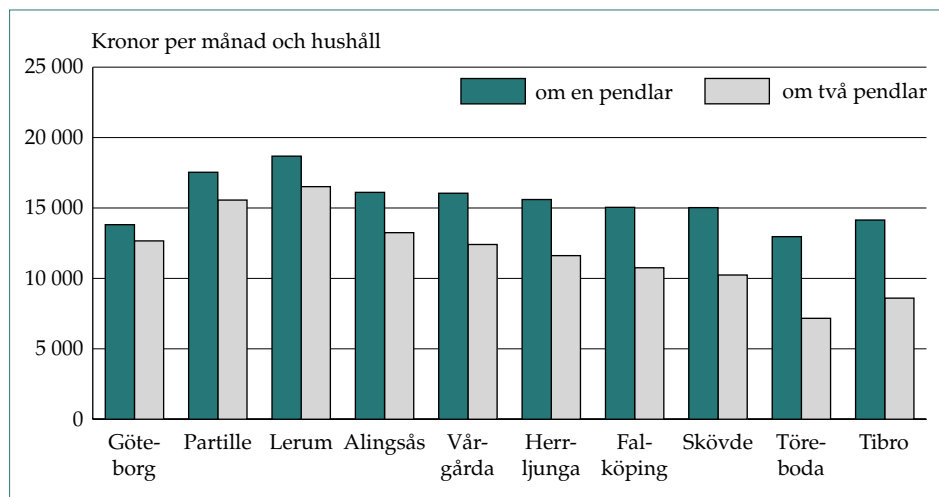
Hushållens boendekostnad varierar kraftigt mellan kommunerna till följd av skillnader i huspriserna. I Partille är det till exempel tre gånger så dyrt att köpa bostad som i Tibro. Men skillnaden i bostadspriser längs Västra Stambanan gör att hushållens ekonomi i regionen blir mer jämlik när väl boendekostnaden är betald. Eftersom hushållen i Partille i genomsnitt tjänar mer än Tibrohushållen skiljer det nästan ingenting på det belopp hushållen har kvar till annat när väl boendekostnaderna är betalda.

DIAGRAM 31 Boendekostnader och disponibel inkomst som blir kvar till annat 2004



Källa: Specialbearbetning av Temaplan

Om marknaden skall integreras mer och regionförstoringen fortgå krävs en utökad arbetspendling till kärnkommunen Göteborg. Vad händer då med hushållens konsumtionsutrymme om vi antar att de pendlar in till Göteborgs central från de olika kommunernas centralorter? Månadskostnaden för resande i diagram 32 är beräknat på samma sätt som pendlingskostnaden tidigare i rapporten.

DIAGRAM 32 *Kvar till annat när boende och resande är betalt*

Källa: Specialbearbetning av Temaplan

”Nytta” med de lägre boendepriiser som gäller i de perifera delarna av regionen avtar idag redan efter Alingsås, eftersom pendlingskostnaden ”äter upp” vinsten.

Och resultatet av denna effekt på hushållsekomin är tydlig – resandet avtar.

TABELL 8 *Kostnader, kr/månad, för hushåll boende i olika kommuner. Kvar till annat när boendet och resandet till Göteborg är betalt*

Boende-kommun	Disponibel inkomst	Boende-kostnad	Period-kort	Pendlings-kostnad/person	Kvar till annat om 1 pendlar	Kvar till annat om 2 pendlar	Antal pendlare/100 sysselsatta
Göteborg	22 492	7 525	510	1 152	13 815	12 663	
Partille	25 770	6 260	655	1 974	17 536	15 562	47
Lerum	25 781	4 935	990	2 166	18 681	16 515	57
Alingsås	23 318	4 488	1 300	2 796	16 033	13 237	16
Vårgårda	22 271	2 582	1 400	3 641	16 048	12 408	6
Herrljunga	21 370	1 784	1 400	3 985	15 601	11 617	3
Falköping	21 380	2 044	1 400	4 290	15 046	10 755	1
Skövde	22 801	2 989	1 400	4 785	15 026	10 241	1
Töreboda	20 190	1 425	1 400	5 799	12 965	7 166	1
Tibro	21 499	1 811	1 400	5 545	14 144	8 599	1

Källa: Specialbearbetning av Temaplan

Om regionförstoringen skall fortgå måste bland annat dessa hinder för utökad pendling således undanröjas. Ett reducerat pris för periodkortet i regionen kan vara en åtgärd som främjar en fortsatt regionförstoring, även om det är tiden det tar att resa som har större betydelse för den totala pendlingskostnaden. Att förkorta restiderna via ökad tillgänglighet är därför ett mer effektivt sätt.

Hur kan då detta mönster förändras i framtiden med satsningar på infrastruktur och därmed bättre möjligheter att pendla? Som ett exempel har vi valt att göra ett framtidsscenario för Skövde.

Framtidsscenario för hushållen i Skövde

En rundare Göteborgsregion innebär att vissa hushåll som bor i Skövde kommer att välja att arbeta i centrala Göteborg. Denna regionförstoring är med vissa antaganden möjlig inom en 15-årsperiod. En förutsättning för en sådan utveckling är bland annat ökade infrastruktuursatsningar längs Västra Stambanan för att korta restiderna, som sannolikt idag utgör det största hindret för ökad pendling längs stråket.

Förutsättningarna för beräkningen är att:

- Restiden med kollektiva färdmedel (från dörr till dörr i rusningstrafik) förkortas till 1 timme och 15 minuter till centrala Göteborg genom att Västra Stambanan byggs ut. I realiteten betyder detta nästan en timmes restidsförkortning i vardera riktningen för de boende i Skövde.
- Kostnaden för ett regionkort blir 1 150 kr per månad. (Det aktuella beslutet från Västtrafik har denna innebörd.)
- Huspriserna ökar med över 80 procent (beräknat utifrån kurvan för hur priserna ökar med minskande restid längs Västra Stambanan idag – boendekostnaden ökar med 38 kr per månad per minut som resan tar och boende i Skövde får nästan en timmes kortare restid).

Inkomstnivån ökar med cirka 6 procent i och med att pendlandet ökar och arbetskraftsanknytningen därmed stärks. Detta innebär att Skövdebornas inkomster ökar till genomsnittet i regionen längs Västra Stambanan idag. Anledningen till de ökade inkomsterna är både att arbetsgivarna betalar mer i en större region, att anknytningen till arbetsmarknaden blir starkare och att andelen pendlare med höga inkomster ökar.

TABELL 9 Framtidsscenario för Skövde med utbyggd stambana

Skövde	Disponibel inkomst	Boendekostnad	Periodkort	Pendlingskostnad/person	Kvar till annat om 1 pendlar	2 pendlar	Antal pendlare/100 sysselsatta
Idag	22 801	2 989	1 400	4 785	15 026	10 241	1
I framtiden	24 200	5 550	1 150	3 075	15 533	12 458	ca 25
Differens, %	6	86	-18	-36	4	23	

Källa: Specialbearbetning av Temaplan

Resultatet är att kollektivpendlingskostnaden för de boende i Skövde minskar med en dryg tredjedel och detta medför att fler kommer att pendla. Omfattningen idag för boende med ett kollektivrestidsavstånd på 75 minuter är 25 pendlare per 100 sysselsatta.

Samtidigt kommer den ökande tillgängligheten påverka huspriserna och därmed boendekostnaderna på så sätt att ungefär lika mycket blir kvar till annat när väl boendet och arbetsresorna är betalda om bara en i hushållet pendlar.

Om däremot två i hushållet pendlar blir resultatet ett annat. Antagandet som görs är att båda parter får lika mycket högre inkomster (6 procent) genom att pendla. Genom att den disponibla inkomsten ökar, men boendekostnaden förblir konstant och pendlingskostnaden per person minskar så pass mycket blir det betydligt mer "kvar till annat". Idag resulterar beräkningen i att hushållet i Skövde har drygt 10 000 kvar till annat om två pendlar och när boendet är betalt. Skulle restiderna förbättras så som i scenariot skulle de få nästan 25 procent mer över till annat och hamna på ungefär samma nivå som de boende i Alingsås och Vårgårda gör idag.

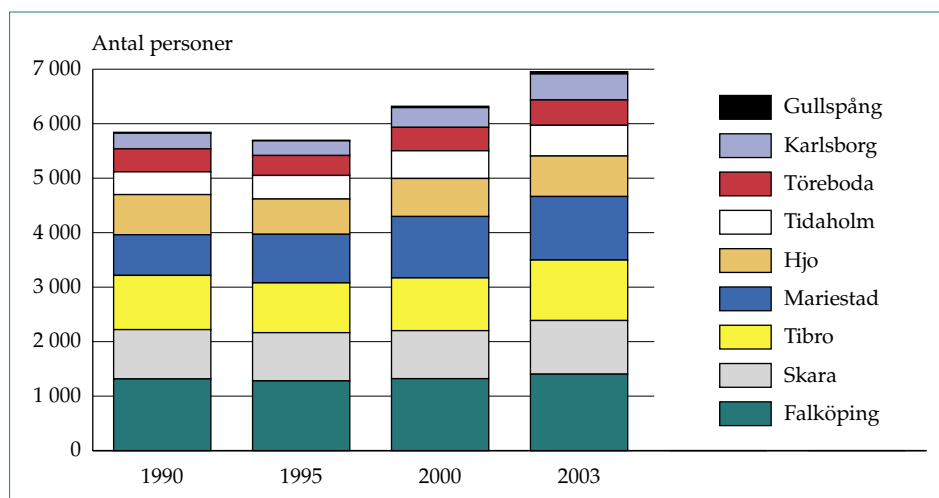
Kalkylerna bygger på ett dagligt resande mellan hemmet och arbetsplatsen. Detta är kanske inte det mest sannolika framtidsscenarioet eller ens ett alternativ för dagens långpendlare. Många arbetsplatser erbjuder förenklade möjligheter till distansarbete och arbete i hemmet, åtminstone delar av arbetsveckan. Restiden i sig kan också med bekväma kollektivförbindelser i viss mån utnyttjas till arbete, vilket sänker de totala pendlingskostnaderna genom att restidsvärdena sjunker.

Med en framtida större Göteborgsregion kan man dock förmoda vissa trängsel-effekter i trafiksystemen. Sannolikt kommer inte dessa att helt kunna byggas bort. Ökat pendlande innebär ökad trafiktäthet vilket till viss del kan slå undan effekterna som vinnas genom de förbättringar som görs i infrastrukturen.

En fortsatt regionförstoring genom att många pendlar in till centrala Göteborg gäller främst för vissa kategorier av Skövdebor. De högutbildade (minst 3-årig eftergymnasial utbildning) är sannolikt den grupp som kommer bidra mest till en ökad utpendling. Andra grupper där pendlingen troligen kommer att öka avser personal vid Volvo, studerande samt några grupper inom offentlig sektor, ex. militär och vissa yrkesgrupper inom Västra Götalandsregionen. Pendlingen kommer sannolikt också öka till andra närliggande delar av Göteborgs lokala arbetsmarknad, t.ex. Lerum och Alingsås.

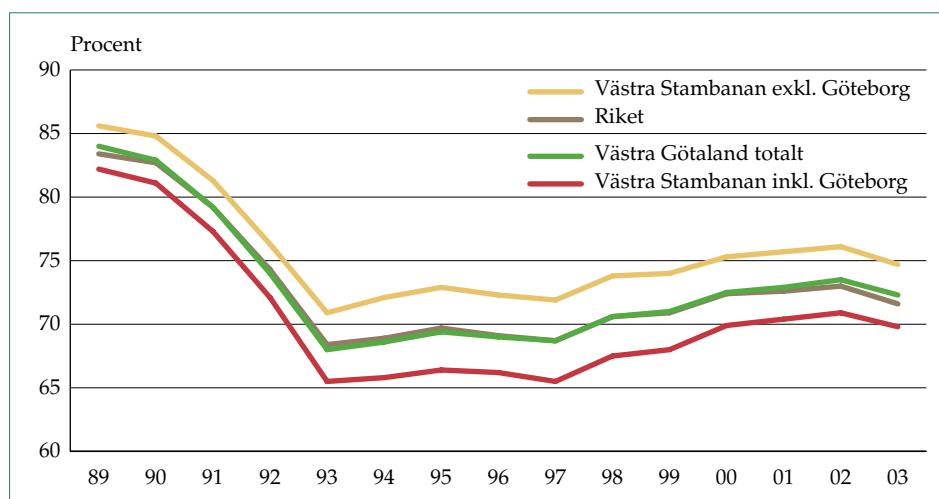
Bilaga

Nr 1 *Pendling till Skövde från de kommuner som ingår i Skövdes lokala arbetsmarknad 1990–2003*



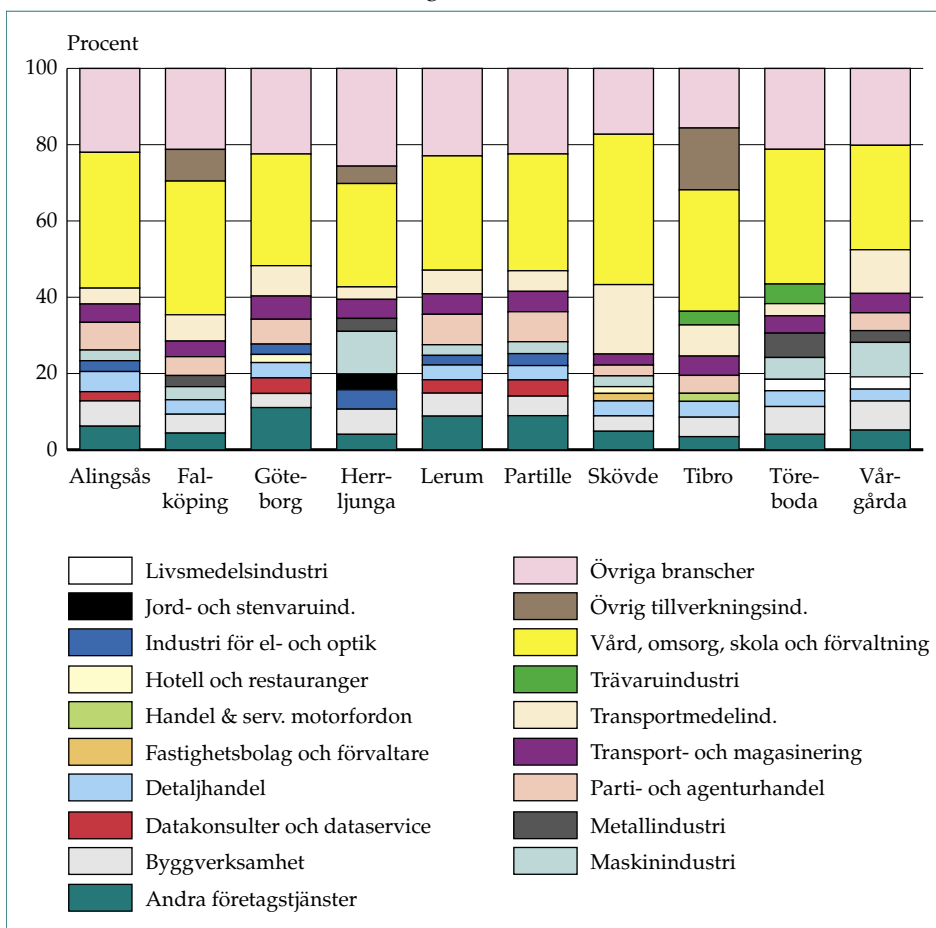
Källa: SCB och Temaplan (ingår i Tyréns AB)

Nr 2 *Samvariation mellan regionerna med avseende på sysselsättningsgrad 1989–2003*



NR 3

Branschstruktur per kommun 2004. Procentuell fördelning av de 10 största branscherna 2004. Bidrag till total lönesumma



Nr 4

Pendlingsmatris mellan Västra Stambanekommunerna 2003

Till	Göteborg	Partille	Lerum	Alingsås	Vårgårda	Herrljunga	Falköping	Skövde	Töreboda	Tibro	Västra Stambanekom- munerna	Västra Götalands län	Riket
Göteborg	181 068	8 875	8 155	2 669	291	146	157	292	23	31	20 639	70 378	92 053
Partille	2 715	4 109	782	172	22	8	3	8	1	0	3 711	4 993	5 430
Lerum	1 090	239	5 980	522	43	11	4	4	0	0	1 913	2 386	2 636
Alingsås	522	59	496	10 668	977	148	20	17	0	2	2 241	3 096	3 402
Vårgårda	125	10	54	703	3 216	315	18	4	1	0	1 230	1 694	1 746
Herrljunga	42	1	9	110	189	2 966	94	9	1	0	455	974	1 022
Falköping	60	2	7	20	14	100	10 486	419	14	23	659	1 709	2 045
Skövde	233	8	8	26	10	24	1 403	19 278	466	1 109	3 287	8 294	9 027
Töreboda	13	1	1	2	0	1	14	166	2 522	32	230	866	923
Tibro	10	0	0	0	0	0	19	410	32	2 989	471	990	1 038
Västra Stam- banekommu- nerna	4 810	9 195	9 512	4 224	1 546	753	1 732	1 329	538	1 197	278 118	95 380	119 322
Västra Göta- lands län	21 231	10 920	10 881	5 707	1 896	1 360	2 855	3 289	1 315	1 537	65 801	671 140	36 656
Riket	37 332	11 507	11 455	6 121	1 982	1 441	3 258	4 005	1 435	1 658	78 103	27 325	

Beräkningen grundar sig på en tillgänglighetsmodell som bygger på den infrastruktur och de kollektiva pendlingsmöjligheter som rådde vintern 2002/2003. Här följer ett antal punkter som har betydelse för beräkningen och resultaten:

- Samtliga alternativa kollektiva färdstätt är med i beräkningen. Detta innebär att inte bara de snabbaste direktlinjerna med tåg/buss är medräknade i den genomsnittliga restiden. Om en ort således har fler valmöjligheter, vilket i sig är positivt, kan det resultera i längre genomsnittlig restid.
- Från "dörr till dörr" har också olika innebörd på de olika orterna. Bland annat har den geografiska ytan på området i centralorten betydelse för resultaten. Om det område som genomsnittstiden mäts ifrån är stort ger det längre gångtid (som också beräknas i modellen) till tåg eller busstation än om det är litet. De områden som valts för beräkningen är olika stora i olika kommuner (prognosområden i modellprogrampaketet Sampers har aggregerats från kommunens s.k. SAMS-områden).
- Om pendlarna på en ort dessutom har möjlighet att påbörja resan med s.k. matarbuss till stationen, som i sig kan vara positivt, kan detta påverka restiden negativt i och med att även väntetiden och bytestiden räknas med i den totala restiden.
- Turtätheten påverkar den genomsnittliga väntetiden, som också ingår i restiden.

Exempel

De boende i Partille har betydligt fler alternativ att välja mellan om de skall pendla till Göteborg än det snabbaste direkttåget på morgonen. Många av pendlarna har inte slutdestination i centrala Göteborg och väljer därför andra färdstätt in till övriga delar av Göteborgs kommun. Dessa valalternativ, som i sig är positiva och fler än i t.ex. Lerum, påverkar den genomsnittliga restiden till centrala Göteborg så att den blir längre.

Ett annat exempel som kan illustrera resultatet från en liknande modellberäkning är hämtad från Stockholmsregionen.

Nynäshamn har pendeltåg in till Stockholms Central. Det snabbaste direkttåget går på morgon kl. 07:07 och är framme på Stockholms Central kl. 08:00. Restiden med pendeltåget är 53 minuter. Den normala restiden, alla övriga avgångar mellan 07:00 och 09:00 på vardagar, är dock 61 minuter. Den genomsnittliga modellberäknade kollektivrestiden i modellen mellan de båda orterna är beräknad till 86 minuter, dvs. en halvtimme längre än det snabbaste pendeltåget. Dessa beräkningar är använda i rapporten om "Regionförstoring i Mälardalen".

Västra Stambanan

– tillväxtkorridor under utveckling

En studie om regionförstoring och tillväxt

Järnvägen har under senaste 150 åren spelat en viktig roll för utvecklingen av Sverige, där Västra Stambanan fungerat som en viktig länk i järnvägsnätet. Ändrade värderingar, snabbare tågtrafik, bättre vägar och en bättre hushållsekonomi har bl.a. bidragit till att svenskarnas resmönster expanderat över tiden, både vad gäller resor kopplat till arbetet och övrigt resande. Vi reser allt oftare och allt längre. Alltjämt spelar Västra Stambanan en viktig roll i person- och varustransportflödet. Ett faktum som i hög grad bidrar till den regionförstoring som pågår i Västra Götaland. En förstoring som innebär att lokala arbetsmarknader knyts samman genom en ökad arbetspendling.

Denna tillväxtorienterade studie visar på strukturer, flöden, utveckling och möjligheter som området kring Västra Stambanan har i Västra Götalandsregionen. Bland annat studeras de möjligheter som en väl utbyggd infrastruktur och effektivt transportsystem innebär för området som tillväxtkorridor.

Rapporten berör delar av Västra Götaland men förhoppningen är att beskrivning och analysansats kan utgöra ett stöd och inspiration för arbete även i andra sammanhang, i andra regioner och områden.

*Upplysningar om rapportens innehåll lämnas av Arena för Tillväxt,
Per Sandgren, tel: 08-452 78 86*

*Beställning av rapporten görs på hemsidan
www.arenafortillvaxt.com, priset är 100 kr st exkl. moms och porto.*



Arena för Tillväxt

Hornsgatan 20, 118 82 Stockholm • www.arenafortillvaxt.com