

Södertörns högskola | Institutionen för Livsvetenskaper
Kandidatuppsats 15 HP | Geografi | Hötterminen 2007

Regionförstörelngens effekt på den lokala kommunikations- tillgängligheten

– En fallstudie av Strängnäs och dess omland

Av: Christian Fredricsson
Handledare: Thomas Lundén

Abstract

The aim of this study has been to describe the ongoing region enlargement process in the region Mälardalen, located in the east part of Sweden, and to investigate how this process can affect the local level. The study is especially orientated on public communications and accessibility. The intention has also been to examine how the local accessibility can affect the regional development in Mälardalen. The local investigation object that has been chosen for this research is the city Strängnäs, situated in the province of Södermanland. The city of Strängnäs and the cities in its near geographic surroundings has been the benchmark for this case-study, in which the local accessibility with public transportation has been investigated. The cities that take part in the case-study have been chosen on their geographic relations to Strängnäs.

The region enlargement process has caused several consequences for the region Mälardalen. One of the main reasons to region enlargement process is that cities and regions gradually have integrated into a more cohesive infrastructure system. There is also a general opinion that larger region has more potential to be dynamic and create economic growth. One effect of this development is that the number of local labor markets has decreased during the latest decades. The result of this is that the mobility on the labor market has increased for certain individuals in society. However the study has shown that the mobility on the labor markets in the region Mälardalen differs between individuals. Depending on education, income level and gender the mobility of individual changes in labor market.

When it comes to how region enlargement can affect the local level, the conclusion is that the accessibility changes depending on the geographic direction, mode of transportation and the destination. The accessibility is better to and from the cities Stockholm, Södertälje and Eskilstuna because of the regional train, Svealandsbanan, that's operates at this distance. The cities Katrineholm, Flen, Enköping and Västerås are not situated along this distance where the regional train passes, which delimits their accessibility to Strängnäs. The main reason of this problem is that Svealandsbanan, local busses and other regional trains not are correctly coordinated with each other.

The final conclusion of this study is that if the region enlargement process does not develop in the entire region of Mälardalen, it might lead to an uneven regional development. If the communications systems are not developing in several geographic directions, the consequences may be polarization within the region.

1 INLEDNING.....	1
1.1 BAKGRUND.....	1
1.3 SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNINGAR	2
1.4 AVGRÄNSNINGAR	2
1.5 METOD, KÄLLOR OCH KÄLLKRITIK	2
1.6 DISPOSITION	3
1.7 CENTRALA BEGREPP	4
2 TEORETISKT AVSNITT.....	5
2.1 GEOGRAFI, TID, RUM OCH INDIVID.....	5
2.2 REGIONER, REGIONAL UTVECKLING OCH URBANA SYSTEM.....	6
2.3 TEORETISK SAMMANFATTNING	9
3 REGIONFÖRSTORINGEN OCH EN NY SAMHÄLLSORGANISATION.....	10
3.1 INDELNING AV LOKALA ARBETSMARKNADER OCH REGIONFÖRSTORINGEN I SVERIGE	10
3.2 ANSVARSKOMMITTÉN OCH DEN FRAMTIDA REGIONALA INDELNINGEN	12
3.3 REGIONFÖRSTORINGENS KONSEKVENSER FÖR INDIVIDENS RÖRLIGHET	13
3.4 REGIONFÖRSTORINGENS KONSEKVENSER PÅ MILJÖ OCH TRAFIKSÄKERHET	14
3.5 REGIONFÖRSTORING, KOMMUNIKATIONER OCH PENDLING I MÄLARDALSREGIONEN	15
4 STRÄNGNÄS GEOGRAFI, INFRASTRUKTUR OCH UTVECKLING.....	17
4.1 STRÄNGNÄS – GEOGRAFI OCH UTVECKLING	17
4.2 STRÄNGNÄS KOMMUNIKATIONER OCH INFRASTRUKTURINVESTERINGAR	18
5 STUDIE AV KOMMUNIKATIONSTILLGÄNGLIGHET OCH PENDLING	19
5.1 KOMMUNIKATIONSTILLGÄNGLIGHETEN FRÅN FLEN OCH KATRINEHOLM	20
5.2 KOMMUNIKATIONSTILLGÄNGLIGHET FRÅN ESKILSTUNA, VÄSTERÅS OCH ENKÖPING.....	21
5.3 KOMMUNIKATIONSTILLGÄNGLIGHET FRÅN SÖDERTÄLJE OCH STOCKHOLM	23
5.4 IN- OCH UTPENDLING – STRÄNGNÄS KOMMUN.....	24
5.5 AVSNITTSSAMMANFATTNING	26
6 INFRASTRUKTURENS PRIORITERINGSORDNING I REGIONEN.....	27
6.1 STRÄNGNÄS KOMMUN.....	27
6.2 SÖDERMANLANDS LÄN.....	27
6.3 MÄLARDALSREGIONEN	29
7 AVSLUTANDE DISKUSSION OCH SLUTSATS	32
7.1 SLUTSATS.....	34
7.2 FÖRSLAG PÅ VIDARE FORSKNING.....	35
KÄLLFÖRTECKNING.....	36
FIGURFÖRTECKNING	39
TABELLFÖRTECKNING	39

1 Inledning

I en alltmer globaliserad värld och en ökad integration i den Europeiska Unionen (EU) har regioner och regional utveckling fått allt större betydelse.¹ Regioners utveckling och rumsliga sammansättningar har på så sätt blivit allt mer centrala i dagens samhälle. På grund av detta pågår det bland annat en debatt i Sverige om huruvida vi ska skapa en ny samhällsorganisation. Den så kallade Ansvarskommittén fick år 2003 i uppdrag utreda hur den framtida samhällsorganisationen ska se ut. Förslagen har delvis handlat om hur Sveriges regionala indelning ska utformas och på vilket sätt kommuner och län ska vara organiserade.² En del av diskussionen om den nya regionala indelningen handlar om möjligheterna att skapa en bättre fungerande infrastruktur. Därför är det centralt att den framtida regionala indelningen ger en gynnsam förutsättning för att skapa en hållbar infrastruktur med fungerande kollektivtrafik. Detta i sig är nödvändigt för att skapa ett hållbart samhälle.

1.1 Bakgrund

Under senare tid har regionförstoring kommit att bli ett allt mer viktigt begrepp. En av anledningarna till detta är att många menar att det finns starka samband mellan regioners ekonomiska tillväxt och dess storlek. De finns en generell uppfattning om att en större region har bättre förutsättningar för att skapa tillväxt. Kommunikationssystem och lokala arbetsmarknader sammanfogas i regionförstoringen och skapar på så vis en större sammanhängande geografisk region. Ökad rörlighet på arbetsmarknaden och förbättrade kommunikationer bidrar givetvis till ökad pendling inom allt större regioner. Antalet lokala arbetsmarknaderna blir därför hela tiden mindre och pendlingen sker oftast till större städer. I Mälardalsregionen³ bidrar kollektivtrafiken till ökad pendling mot städer som framförallt Stockholm, Örebro och Uppsala. Geografiskt sett ligger de städer som har en ökad befolkningstillväxt längs regionala pendlingsstråk mot större städer. Speciellt är de regionala pendlingsstråken riktade in mot Stockholm. Samtidigt pågår det en debatt om att Stockholms infrastruktur är överbelastad och att det därför är viktigt att skapa delregionala centrum utanför Stockholm. Genom att skapa en flerkärnig struktur där mindre orter utanför Stockholmsområdet integreras mer med varandra, kan man bland annat minska belastningen på Stockholmsregionen. Dessutom kan de övriga städerna i regionen minska sin bundenhet av Stockholm. Utifrån detta perspektiv är det viktigt att pendlingen fungerar lokalt inom regionen och att rörligheten på en lokal nivå är möjlig. Det är således viktigt att kommunikationstillgängligheten är god på en lokal nivå, detta för att skapa en positiv utveckling för regionen i sin helhet.

Strängnäs är en av de mindre kommunerna i Mälardalsregionen som har blivit en pendlingsort av stor betydelse. Kommunen har haft en ökad inflyttning ifrån Stockholm på grund av de förbättrade kommunikationerna till och från Stockholm. Företagens villkor har förbättrats avsevärt och de har en positiv befolkningsutveckling. Detta beror delvis på förbättrade kommunikationer, men även på att Strängnäs har ett fördelaktigt geografisk läge i Mälardalsregionen.

Utifrån den här kontexten har ett antal städer valts ut för undersökningen. Hur städernas kommunikationstillgänglighet ser ut gentemot Strängnäs ska studeras. Detta för att se vilka eventuella effekter regionförstoringen genererar på den lokala nivån. De är centralt för regionens utveckling och mindre städernas utveckling att dessa kommunikationer fungerar.

¹ Törnqvist, G (1998) s. 1

² Ansvarskommitténs slutbetänkande – hållbar samhällsorganisation med utvecklingskraft (SOU 2007:10)

³ Med Mälardalsregionen avses i uppsatsen Stockholms län, Uppsala län, Västmanlands län, Södermanlands län och Örebro län. Strängnäs kommun tillhör Södermanlands län.

1.3 Syfte och frågeställningar

Syftet med undersökningen är att beskriva regionförstoringen i Mälardalen och att analysera vilka effekter den kan få på en lokal nivå. Detta kommer att ske genom att studera kommunikationstillgängligheten och pendlingsmönster lokalt sett till och från Strängnäs. Frågorna är således följande:

- Hur ser kommunikationstillgängligheten till och från Strängnäs?
- Hur kan regionförstoringsprocessen påverka Mälardalsregionen, den lokala nivån och individens rörlighet?
- På vilket sätt kan kommunikationerna och tillgängligheten påverka den regionala utvecklingen, och vilka infrastrukturinvesteringar planeras i Mälardalsregionen?

1.4 Avgränsningar

Den empiriska undersökningen är geografiskt avgränsad till Mälardalsregionen med inriktning på framförallt Strängnäs. Anledningen till detta val beror delvis på Strängnäs geografiska läge i regionen. Strängnäs har integrerats allt mer med Stockholm, samtidigt som kommunen ligger intill flera medelstora städer i Mälardalsregionen. Avgränsningen är samtidigt anpassad till undersökningens avsatta tid för att göra studien hanterbar. Ett annat motiv till att avgränsa undersökningen till Strängnäs är det har skett en rad infrastrukturinvesteringar som påverkat kommunens tillgänglighet till andra städer. I detta sammanhang blir det intressant att undersöka hur kommunikationstillgängligheten ser ut till och från staden. Valet av de städerna som är med i undersökningen grundas på den geografiska aspekten, då städerna ligger i olika geografiska riktningar utifrån Strängnäs.

Kommunikationstillgängligheten kommer främst att studeras utifrån på kollektivtrafikens uppbyggnad, men också tillgängligheten med bil kommer beskrivas. Detta för att kunna jämföra kommunikationstillgängligheten mellan kollektiva och privata transportmedel.

1.5 Metod, källor och källkritik

För att kunna besvara frågeställningarna och uppfylla syftet har olika metoder används. Undersökningen innefattar både kvalitativa och kvantitativa metoder. För att ge djupare bakgrundförståelse för ämnet i stort har en litteraturstudie genomförts, vilket det teoretiska avsnittet främst bygger på. I detta avsnitt behandlas Thorsten Hägerstrands klassiska teori tidsgeografi, vilken är hämtad från boken *Kulturgeografi – en ämnesintroduktion*. Boken har författats av geograferna Martin Gren och Per-Olof Hallin och är en sammanfattande introduktion till ämnet kulturgeografi. Också Bo Lenntorps bok *Paths in space-time: a geographic study of possibilities of individuals* ligger till grund för det teoretiska avsnittet. I boken presenterar Lenntorp, professor i geografi, sin tidsgeografiska modell.

Det teoretiska avsnittet innefattar även en del där regionbegreppet och teorier om regional utveckling diskuteras. Regionbegreppets innebörd är framförallt hämtad från Gunnar Törnqvists bok *Renässans för regioner – om tekniken och den sociala kommunikationens villkor* och från Brita Hermelins artikel *Regional ekonomisk utveckling*. Den sistnämnda är hämtad ur antologin *Planeringens utmaningar och tillämpningar*, sammanställd av Gunnel Forsberg. Hermelins artikel *Regional ekonomisk utveckling* ligger även som grund till den vidare diskussionen om regional utveckling. I diskussionen om regional utveckling refereras det även till den engelska boken *The Polycentric Metropolis: learnings from mega-city regions in Europe*, som har författats av de båda brittiska geograferna Peter Hall och Kathy Pain.

Utöver denna forskningslitteratur har framförallt ett antal utvalda vetenskapliga rapporter från allmänt erkända myndigheter och organisationer legat till grund för avsnittet om regionförstoringen. Bland annat har rapporter hämtats från myndighetsorganisationerna Boverket och Statens Institut för kommunikationsanalys (SIKA). De olika rapporternas uppfattningar om regionförstoringen har vägts samman för att presentera ett balanserat resultat.

För att undersöka kommunikationstillgängligheten på en lokal nivå i Mälardalsregionen har en fallstudie genomförts. Fallstudien inriktar sig således på ett antal städers kommunikationstillgänglighet med Strängnäs kärna. Till denna undersökningsdel har en Internet baserad tidtabellstjänst⁴ används. Den har används för att beräkna restiden till och från Strängnäs med kollektivtrafik. Det ska tilläggas att detta är en föränderlig källa, då tidtabeller ofta förändras efter säsong. Informationen från denna tidtabellstjänst är hämtad under december 2007. Denna del har även kompletterats med sekundär data i form av pendlingsstatistik (AMPAK 2005) hämtad från Statistiska Central Byrån (SCB). Statistiken över pendlingen är från 2005 och är den senaste tillgängliga statistiken från SCB. Statistiken bör dock tas med en viss försiktighet, då man får räkna med ett visst bortfall av antalet pendlare. Detta kan bland annat bero på att människor är folkbokförda i fel kommun eller att personer är anställda av ett företag i Strängnäs, men arbetar på annan ort. Tillika kan personer vara anställda i en ort, men ha ett sådant arbete där man är på resande fot.

För att lättare förmedla det geografiska sammanhanget i uppsatsen har jag funnit det lämpligt att illustrera det med kartor, speciellt i delen om kommunikationstillgängligheten. Kartor kan på ett visuellt sätt åskådliggöra hur geografin i området hänger ihop.⁵ De kartorna som framställts för undersökning är framtagna med hjälp av det Geografiska Informations Systemet (GIS) Mapinfo. Kartorna är tematiskt uppbyggda men något förenklade, detta för att ge en tydlig illustration över hur kommunikationerna och tillgängligheten ser ut i Mälardalsregionen och Strängnäs. Det är viktigt för att förstå helheten i undersökningen.

I det avslutande avsnittet där regionens infrastrukturprioriteringar presenteras, har två typer kvalitativa metoder använts. Bland annat har en intervju genomförts med en anställd på Strängnäs kommun. Vid Strängnäs kommun intervjuades den ansvariga planeraren för bostäder och kommunikationer, Thomas Fylkehed. Intervjufrågorna hölls ganska öppna och inte enligt ett strikt frågeformulär, detta för att inte styra respondenten allt för mycket.⁶ I övrigt ska det tilläggas att respondenternas svar måste värderas med en viss aktsamhet, på grund av att respondentens svar möjligtvis präglas av vilken position den befinner sig i.⁷ I detta fall svarar Fylkehed för framförallt Strängnäs kommun, men det har tagits i beaktning när svaren analyserats för att få ett så objektiva resultat som möjligt.

Förutom detta har en kvalitativ studie av kommunens översiktsplan samt länets och regionens officiella inriktningsdokument genomförts. Inriktningsdokumenten och den kommunala översiktsplanen visar på vilka brister som i infrastrukturen och vilken ståndpunkt respektive politisk nivå har angående dessa. De visar även vilka intentioner och mål respektive politisk nivå har när det gäller framtidens infrastruktur i Mälardalsregionen. Informationen som framkommit ur intervjun och inriktningsdokumenten har sedan sammanvägts för att ge så pass nyanserad bild som möjligt av framtidens infrastrukturinvesteringar.

1.6 Disposition

Uppsatsen är disponerad enligt följande: Det *första kapitlet* ger en beskrivning av uppsatsens ämne, samt ges en presentation av uppsatsen syfte, frågeställningar och metoder. Det *andra kapitlet* handlar om de teoretiska sammanhang som berör uppsatsen ämne och hur teorierna kan relateras till undersökningen. Det *tredje kapitlet* inleds med en redogörelse om de processer som sker i och med regionförstoringen i Sverige och Mälardalsregionen, samt ges en inblick i Ansvarskommitténs slutbetänkande. Det *fjärde kapitlet* syftar till att förklara Strängnäs geografi och infrastrukturutveckling, detta för att skapa en bakgrundförståelse till den empiriska delen. I det efterföljande *femte kapitlet*

⁴ Trafik i Mälardalens hemsida: www.timinfo.se

⁵ Flewerdew, R & Martin, D (2005) s. 250-251, 312

⁶ Ibid., s. 119

⁷ Ibid. s. 120-121

presenteras undersökningen av kommunikationstillgängligheten och pendlingsstatistiken utifrån Strängnäs. I det *sjätte kapitlet* redovisas kommunens, länets och regionens intentioner gällande infrastrukturprioriteringar. I det *sjunde kapitlet* redogörs slutligen undersökningens resultat och en avslutande diskussion kring det teoretiska resonemanget samt undersökningens resultat förs.

1.7 Centrala begrepp

Regionförstoring – Kort sagt innebär denna process att arbetsmarknader och städer allt tätare vävs samman, i och med att ett allt mer integrerat kommunikationssystem utvecklas. Regionernas storlek ökar till ytan och avstånden mellan städer inom en region minskas genom förbättrade kommunikationer. Detta medför att en eller flera regioner flätas samman till en större sammansatt geografisk region. Det kan förklaras som en process där regioner ständigt tenderar att förstoras, vilket innebär en regionförstoring. Rent statistiskt sett mäts regionförstoringen i antalet *lokala arbetsmarknader* (SCB) eller *funktionella analysregion* (NUTEK). Dessa definitioner beskrivs mer ingående senare i uppsatsen.

Kommunikationstillgänglighet – Kan definieras på vilket sätt människor kan nå olika platser i geografien som till exempelvis arbetsplatser, service och internationella marknader. Förbättrad kommunikationstillgänglighet kan uppnås genom att restider förkortas, införande av lägre priser eller bättre tillförlitlighet och komfort i kommunikationssystemet.⁸

Lokal arbetsmarknad - ett avgränsat område där människor bor, arbetar och studerar. Det sker ofta med en ort som centralpunkt i det avgränsade området.

Radiella pendlingsstråk/kommunikationsstråk – Detta kan förklaras som att infrastrukturen i Mälardalsregionen är uppbyggd kring regionala pendlingsstråk, framförallt till och från Stockholm. De flesta av dessa radiella stråk går i östlig och västlig riktning med Stockholm som centralpunkt.

⁸ Nationell strategi för regional konkurrenskraft 2007-2013, s.72

2 Teoretiskt avsnitt

I detta kapitel behandlas flera grundläggande teorier som berör uppsatsens olika perspektiv. Även om perspektiven berör olika nivåerna inom geografin kan de i hög grad kopplas samman. De geografiska skalorna från lokal till regional nivå hänger på ett eller annat sätt ihop och skapar en helhet. Först berörs grundläggande aspekter kring tidsgeografin, framförallt behandlas individens rörelse i rummet. För de andra klargörs begreppet region och i vilka former den kan framträda. Sedan redovisas både gamla och nya teorier inom den regionala utvecklingen, samt att det redovisas hur en ny ekonomisk geografi framträtt. Avslutningsvis berörs hur nya stadssystem växt fram genom den nya regionala geografin.

2.1 Geografi, tid, rum och individ

Thorsten Hägerstrand har haft en viktig del i utvecklingen av kulturgeografin som rumsvetenskap. Han är grundaren av rummets tidsgeografi som började tillämpas under 1970-talet. Det här sättet att studera geografiska fenomen kan appliceras på flera områden så som transporter, produktion inom industrin, människans vardagsliv och spridning av innovationer. Syftet med Hägerstrands tidsgeografi var bland annat att utveckla en konsekvent världsbild där utgångspunkten var tillvarons materialitet, som exempelvis bord, människor, växter och djur. Dessutom var syftet att kunna använda teorin som ett rent grafiskt beskrivningssystem för att illustrera och analysera människors och materiella tings bundenhet i tid och i rum. Grundtanken i tidsgeografin är med andra ord att integrera tiden och rummet, för att studera dess integrativa process. Utgångspunkten är därför att studera det som finns inom ett tidsrum, exempelvis ett geografiskt område. Förslagsvis används ett diagram för att studera och illustrera rummet och tidens påverkan på varandra.⁹

När det gäller individers rörelse i rummet utvecklades även en teoretisk modell rörande detta. I teorin gjordes ett antagande om att individers handlande och rörelse i rummet begränsades av olika restriktioner.¹⁰ För det första kan *kapacitetsrestriktioner* sätta gränser för allt som rör individers aktiviteter och rörelser i rummet. Till exempel utvecklade geografen Bo Lenntorp kunskapen om begränsningen av transporter för individen. Om individens aktivitet under en dag kombineras med vilket transportmedel den använder, kan det ge individen olika möjligheter att resa olika långt under en dag. Det vill säga att två olika individer kan nå olika långt under en dag beroende på transportmedel.¹¹ En annan begränsning kan vara *kopplingsrestriktioner*, dessa baseras på att olika verksamheter måste organiseras i tiden och i rummet. Exempel på detta är att kommunikationer behöver någon slags social organisation för att fungera i tiden och rummet. Avslutningsvis finns en tredje typ av begränsning, *styrningsrestriktioner*. Denna restriktion utgörs av maktens geografiska spridning, vilket betyder att det inom tidsrummet finns regler och förordningar som sätter begränsningar för rörelsen. I trafiken kan det finnas regler som antingen kan vara formella eller informella. Exempelvis har ofta en väg en hastighetsbegränsning som sätter restriktioner för hur snabbt en bil, buss eller lastbil kan röra sig i tidsrummet. Sammanfattningsvis kan dessa olika restriktioner skapa en geografisk struktur, som kan hindra eller möjliggöra individens rörelse i olika tidrum.

Den tidsgeografiska inriktningen har fortfarande en viktig roll inom geografin och många vetenskapliga artiklar i detta ämne utkommer varje år. Genom nya datorbaserade metoder används den bland annat till att analysera transportmönster. Dock har det riktats en del kritik gentemot denna teori, då många har ansett att denna metod att endast studera människor som materiella kroppar i tid och rum vilket ger en endimensionell modell. Flera har istället försökt att relatera tidsgeografin till samhällsvetenskapliga teorier. Bland annat har sociologen Anthony Giddens genom sin struktureringsteori försökt att

⁹ Gren, M & Hallin, P-O (2003), s. 121-122

¹⁰ Ibid. s. 122-123

¹¹ Lenntorp, B (1973), s. 12-14

sammanfoga tidsgeografi med sociologisk ontologi.¹² Utöver detta kan det sägas att globaliserande krafter påverkar det lokala tidrummet. Detta beror på att det har uppkommit en ny ekonomisk geografi, där flödet av kunskap, kapital, tjänster och människor går allt snabbare.¹³

Inom tidsgeografin talas det även om *tidsfriktion* eller *teknisk räckvidd*, det väl säga att det geografiska avståndet har en inverkan på den rumsliga interaktionen. Med detta menas att man antar att ju längre ifrån till exempel en arbetsplats människor bor, desto färre borde pendla mellan orterna. Rimligtvis sjunker den totala arbetspendlingen på grund av detta. Dock finns det idag flera faktorer som överkommer avståndsfriktionen och det har skett en snabb förändring.¹⁴ Framförallt har tekniken förändrat det relativa avståndet och på så sätt även minskat avståndsfriktionen. Genom tåg, bil, lastbil och flyg kan avståndet mellan olika platser minskas. Tekniken kan genom ett snabbt pendeltåg förkorta restiden mellan bostad och arbetsplats, vilket kan medföra att bostäder kan lokaliseras längre från arbetsmarknaden. Vanligtvis mäts avståndet mellan två platser i längdmått, så som kilometer eller meter, men i dagens samhälle har tiden blivit allt viktigare. Därför måste faktorer som ekonomi, teknik och infrastruktur inkluderas i resonemanget. Ett tydligt exempel på detta är höghastighetståget X 2000 som minskade det relativa avståndet mellan Stockholm och Göteborg avsevärt. Emellertid måste den som vill åka med tåget ha ekonomisk möjlighet att betala det lite högre priset, annars måste denne ta de långsammare regionaltågen och då minskar inte det relativa avståndet. En av effekterna av att den tekniska räckvidden har ökat är att olika städer och regioner allt mer sammanlänkas i nätverk av infrastruktur.¹⁵ Detta kommer att tydligare beskrivas i nästa avsnitt.

2.2 Regioner, regional utveckling och urbana system

Innebörden av begreppet region har länge varit en central fråga inom geografin. Begreppet har haft olika innebörd under olika epoker och i första hand var regionalgeografin ett beskrivande ämne. Detta skiljer sig från hur teoribildning som utvecklades under 1950-talet. Redan 1933 hade den tyska ekonomiska geografen Walter Christaller utvecklat sin centralortsteori om funktionella regioner med centralorter och omland, men hans tänkande nådde inte Sverige förrän på 1950-talet. Centralortsteorin bygger på att rummet ses som homogent och friktionsfritt, vilket betyder att man inte ser till jordytans faktiska förhållanden. Teorin bygger på att det enbart tas hänsyn till avståndet mellan städer och tätorter i relation till befolkningsunderlag, handel, service och administration. Enligt teorin lokaliseras tätorter i hexagonala mönster, där de stora punkterna utgörs av de större städerna som i kraft av sin centralitet har mer inflytande över mindre städer inom sin hexagon (omland). Området mellan dessa orter utgörs av ett influensområde, vilket den större orten påverkar. Exempelvis har Stockholm större inflytande över de mindre orterna i sin region. Hexagonerna, det vill säga orterna och dess omland, kommer enligt Christaller att skapa ett slags hierarkiskt mönster efter ortens storlek och centralitet.¹⁶ De orter som är större har oftast centralare funktion med flygplatser, universitet och sjukhus medan deras omland oftast har ett mindre antal funktioner. Teorin fick ett stort inflytande i Sverige när landet skulle indelas i nya administrativa regioner. Den geografiska indelningen syftade till att göra de kommunala administrativa regionerna till funktionella. Denna typ av region kan kallas funktionell region där det oftast finns en tydlig kärna i form av ett centrum, den kallas även centrerad.¹⁷ Denna teori är ett exempel på en teori som i första hand handlar om ortsystem och lokaliseringsmönster, men samtidigt påpekas det att den i hög grad spelar roll i diskussionen om den regionala utvecklingen.¹⁸

¹² Gren, M & Hallin, P-O (2003), s. 102

¹³ Ibid. (2003), s. 103

¹⁴ Ibid. s. 103-104

¹⁵ Törnqvist, G (1998), s. 86-87

¹⁶ Gren, M & Hallin, P-O (2003), s. 106-108

¹⁷ Törnqvist, G (1998), s. 60

¹⁸ Hermelin, B (2005), s. 268

I boken *Renässans för regioner* beskriver Gunnar Törnqvist den moderna formen av en *funktionell region*. Törnqvist menar att den idag snarare går under namnet *stadsregion*, inom vilken människorna förflyttar sig mellan bostäder och arbetsplatser. I denna region bildar intilliggande städer flerkärniga regioner där de största regionala kärnorna kallas konurbationer. Den *administrativa* regionen kan sägas vara en form av funktionell region. I den administrativa regionen ligger administrativa regelsystem som grundsten för själva indelningen och den fungerar som ett beslutsterritorium, exempelvis som de svenska länen och landstingen. Det handlar om regionala territorier som befinner sig mellan den nationella och kommunala nivån.¹⁹

I denna uppsats kommer främst den funktionella regionen diskuteras. I boken *Planeringens utmaningar och tillämpningar* diskuterar Brita Hermelin termen funktionell region. Den *funktionella regionen* kan, enligt Hermelin, ses som en container eller ett utrymme där innehållet hela tiden förändras. Infrastruktur, befolkning och bostadsstruktur förändras kontinuerligt och på så sätt förändras också en regions rumsliga innehåll och betydelse. Regionens ständiga förändring går att återknyta till Christallers centralortsteori som starkt påverkade reformen av Sveriges kommun- och länsindelning. Idag används samma argumentation fast åt motsatt håll, eftersom det från många håll anses att regionens geografiska yta behöver förstöras. På grund av förbättrade kommunikationer och persontransporter ökar räckvidden och så även pendlingen mellan bostad och arbetet. Detta medför en regionförstoring.²⁰

Förutom begreppet *funktionell region* diskuterar även Hermelin innebörden av regional utveckling. Hermelin definierar begreppet regional utveckling på följande sätt. *Regional* syftar på något geografiskt avgränsat område där olika processer och strukturer äger rum. Det avgränsade området kan vara en region eller ett rum. *Utveckling* å sin sida syftar till att förklara det avgränsade området i form av kvalitativa och kvantitativa termer.²¹ De kvalitativa termerna kan vara sociala förhållanden, hållbarhet eller livskvalitet, medan de kvantitativa termerna kan handla om inkomstnivåer, arbetsmarknadsstatistik eller pendlingsstatistik. De kvantitativa termerna syftar till att den regionala utvecklingen främst handlar om ekonomisk tillväxt.

Under de senaste årens har dock en debatt om hur människan påverkar naturmiljön bidragit till en diskussion kring *hållbar utveckling*. Hållbarheten syftar till att samhället både ska ha en social och en ekonomisk utveckling som inte påverkar naturen negativt. Enligt Hermelin finns det dock en del kritik gentemot att den ekonomiska tillväxten fortfarande är det dominerade målet. Däremot finns det inget som säger att sociologiska, ekologiska och ekonomiska mål står emot varandra.²²

Inom regional utveckling talas det om två klassiska teorier; *regional konvergens* (utjämning) och *regional polarisering*. Den regionala konvergensen bygger på den neoklassiska teorin, där det antas att det automatiskt uppstår en jämvikt mellan regioner och städer. Teorin grundas på att när en region eller stad får stark ekonomisk tillväxt, leder det i nästa fas till ökad efterfrågan på arbetskraft, lokaler, mark och andra produktionsfaktorer. Enligt ekonomisk teori leder detta i sin tur till att ökade kostnader för arbetskraft, lokaler och mark, vilket ger en sämre avkastning för företagen. I och med att kostnaderna ökar och att avkastningen minskar sker en förflyttning av kapital till andra regioner och städer där det finns billigare arbetskraft, lokaler och mark. Detta ger en högre avkastning. Denna teori menar att genom att kapitalet ständigt förflyttar sig till regioner med sämre utveckling skapas en utjämning mellan olika regioner. Däremot påpekar flera forskningsrapporter att det inte fungerar i verkligheten. Istället sker en så kallad regional polarisering mellan regioner och städer. Rapporterna har visat att det finns en tröghet i omlokalisering av kapital och produktionsfaktorer, samt Sveriges befolkning allt mindre rörlig.

¹⁹ Törnqvist, G (1998), s. 60-61

²⁰ Hermelin, B (2005), s. 269

²¹ Ibid. s. 266

²² Ibid. s. 266-267

Den regionala polariseringsteorin utvecklades bland annat av Gunnar Myrdal som betonade att det kumulativa förloppet, som förespråkas i den konvergensteorin, snarare leder till en ojämn regional utveckling. Denna teori gjorde antagandet att när en region eller stad attraherar kapital och skapar en ökad produktivitet, så genererar det konkurrensfördelar för regionen. Teorin menar på så sätt att regionen kan utnyttja sin redan fördelaktiga position, medan andra regioner förlorar i konkurrenskraft.²³

På grund av globaliseringen och det nya informations- och produktionssamhället som växt fram har tre huvudfaktorer för regional utveckling framhävts inom politiken och planeringen. För att kunna skapa nya innovationer handlar det för det första om att ha en arbetskraft med hög kunskap. För det andra handlar det om att skapa en lokal förankrad tradition där företagande och entreprenörskap står i centrum. Den tredje och sista faktorn som är av störst relevans för denna uppsats är regional infrastruktur. Denna omfattar såväl fysisk, som social infrastruktur. I den fysiska infrastrukturen ingår vägar, järnvägar, flygplatser och hamnar som sammanlänkar olika platser i världen. Med andra ord kan man säga att de förflyttar människor, varor och kapital mellan noder som består av städer och regioner.²⁴

Under senare tid har teorier om regional utveckling delvis förändrats. Det som förändrats mest är att modeller och teorier blivit mer komplexa och att fler faktorer beaktas i dessa. Detta beror till stor del på att en ny ekonomisk geografi uppstått under de sista årtionena. Förändringen beror dels på politiska avregleringar av marknaden, dels på den pågående globaliseringsprocessen.²⁵ Det har i hög grad skett en förändring av geografiska nivåer där regioner och städer sammanbinds i nätverk, på både lokal och global nivå. På grund av detta måste Christallers centralortsteori om städernas rumsliga fördelning och funktion omformuleras.

I *The Polycentric Metropolis* påpekar Peter Hall och Kathy Pain att globalisering och det nya informationssamhället skapat en ny hierarkisk ordning av städer och regioner.²⁶ Stadsregioner som London, New York, Tokyo och Stockholm tillhör de som får allt större inflytande inom den regionala utvecklingen. Det beror till stor del på att storstadsregionerna blivit politiska maktcentrum dit kapital, företag, organisationer och människor attraheras.²⁷ Hall och Pain menar att storstadsregioner idag mer borde ses som komplexa urbana nätverk, där flera städer inom regionen skapar en polycentrisk struktur. En polycentrisk utveckling har inom EU blivit ett ledord för en balanserad regional utveckling och ökad konkurrenskraft. Med polycentrisk utveckling menas att många tätorter är av ungefär samma storlek och att orterna är jämnt geografiskt fördelade samt att de har ungefär samma tillgänglighet. Motsatsen till en polycentrisk utveckling är monocentrism, vilket istället betyder att regionen domineras av ett stort centrum med flera mindre orter i sitt omland. Det är främst den polycentriska utvecklingen som anses vara en positiv regional utveckling. Detta beror på att flerkärniga urbana system anses vara mer effektiva, uthålliga och balanserade än de monocentriska urbana systemen. I *figur 1* visas exempel på hur olika regioner kan hänga samman av infrastrukturer och arbetsmarknader. Från EU:s sida förordas en rumslig sammansättning funktionella stadsregioner som ska generera konkurrenskraft och hållbar ekonomisk tillväxt. Den grundläggande tanken i detta är att en polycentrisk rumslig struktur ska leda till att helheten är större än delarna tillsammans, det i sin tur ska ge en territoriell sammanhållning. Målet med territoriell sammanhållning är att minska skillnaderna inom och mellan regioner.²⁸ Delvis bygger den polycentriska utvecklingen på att regionen är relativt befolkningstät. Därför har Sverige relativt sämre förutsättningar att skapa en sådan utveckling jämfört med övriga Europa.

²³ Hermelin, B (2005) s. 280

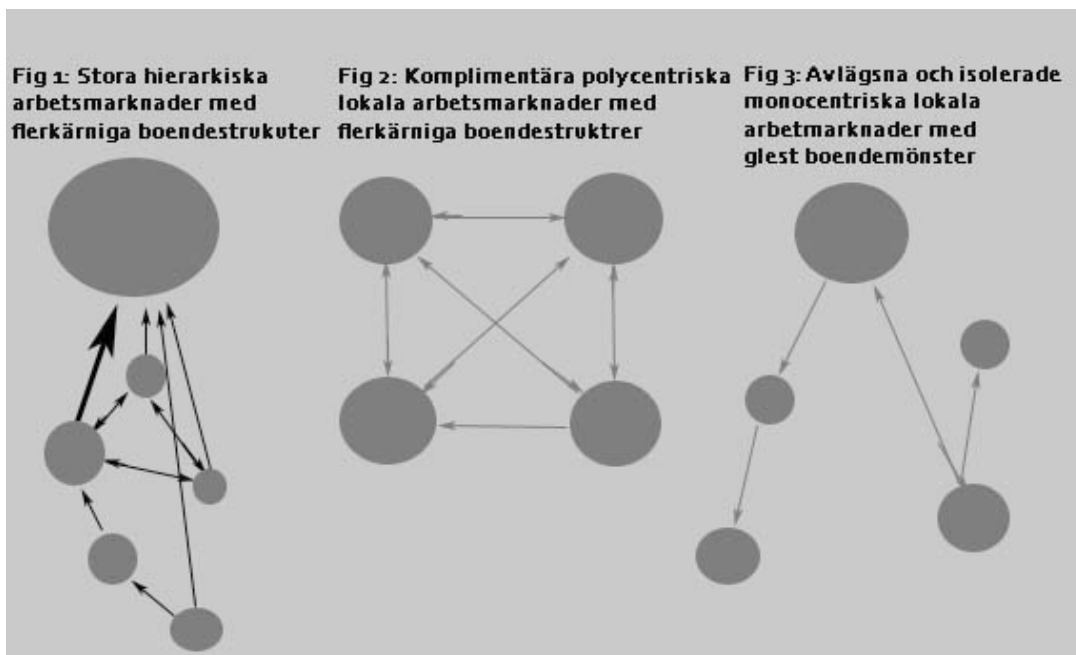
²⁴ Hermelin, B (2005), s. 278-279

²⁵ Ibid. s. 276-277

²⁶ Hall, P & Pain, K (2006) s.13

²⁷ Ibid. s. 5-7

²⁸ Urbanisering, storstad och ekonomisk tillväxt, s. 26-28



Figur 1: Olika städers sammansättningar inom en stadsregion och relationen i mellan de olika lokala arbetsmarknaderna.

Källa: http://www.infra.kth.se/courses/1N1502/Files2007/L5_LokArbetsm_MJ%20vt2007.pdf

2.3 Teoretisk sammanfattning

De olika teorier som diskuterats i detta kapitel har legat till grund för förståelsen av tidsgeografin, regioner och regioners utveckling. På flera sätt kan individens rörlighet i rummet i dagens samhälle kopplas samman med hur regioner och städer utvecklas. Beroende på hur städer och regioner sammanlänkas kan det skapas olika förutsättningar för individens möjlighet att röra sig inom och mellan olika tidsrum. Enligt tidsgeografins benämningar kan rörligheten påverkas av olika begränsningar som *kapacitetsrestriktioner*, *kopplingsrestriktioner* och *styrningsrestriktioner*. Inom den regionala utvecklingen anses det därför att det är viktigt att städerna sammanlänkas med en fungerande infrastruktur, vilket i sin tur kan bidra till en hållbar regional utveckling. Det är viktigt att ha *figur 1* i åtanke när empirin presenteras, då den på överskådligt sett visar hur olika städer kan hänga samman genom infrastruktur.

Det teoretiska avsnittet är även viktigt för den empiriska delen, eftersom teorierna ligger som grund för hur undersökningen genomförts. Utvecklingen i Mälardalsregionen kan på flera sätt kopplas till det teoretiska avsnittet. Kommunikationerna i Mälardalsregionen kan begränsa individens rörlighet och på så sätt även påverka den regionala utvecklingen. Genom att studera kommunikationstillgängligheten mellan städer är det möjligt att studera både städernas integration och individens rörlighet.

3 Regionförstoringen och en ny samhällsorganisation

I detta kapitel behandlas den regionförstoring som sker i Mälardalen och vilka möjliga effekter den kan ha på Mälardalsregionen i stort. Dessutom beskrivs hur olika städer påverkas av utveckling samt på vilket sätt det kan inverka på människan rörlighet. Detta är tänkt ge en bakgrundsförståelse för hur kommunikationerna och pendlingsmöjligheterna utvecklats i Mälardalen och Sverige. Kommunikationernas uppbyggnad i Mälardalen kommer beskrivas nedan. Detta för att sätta Strängnäs i ett större regionalt sammanhang. Hur den så kallade Ansvarskommittén arbetar kommer också behandlas. I kommitténs slutbetänkande utreds hur Sveriges framtida samhällsorganisation möjligtvis kan se ut. Det som främst berör denna uppsats är att Sverige möjligtvis ska utforma en ny regional indelning, vilket till viss del grundas på den regionförstoringprocess som pågår.

3.1 Indelning av lokala arbetsmarknader och regionförstoringen i Sverige

Under de senaste åren har begreppet regionförstoring kommit att bli allt mer viktigt. Med regionförstoring menas den process som leder till att lokala arbetsmarknader knyts samman genom ett allt mer integrerat kommunikationssystem, som i sin tur leder till ökad pendling och integration mellan olika städer. Ofta används antalet lokala arbetsmarknader som måttstock för i vilken takt regionförstoringen sker. Det finns två huvuddefinitioner på hur mätningen går till, vilka representeras av två olika myndigheter.

När lokala arbetsmarknader ska definieras finns olika kriterier för hur de ska indelas, *Statistiska Central Byrån (SCB)* och *Verket för Näringslivsutveckling (Nutek)* har utvecklat olika måttstockar.²⁹ Enligt SCB:s statistiska kriterier kan landets olika kommuner delas in i lokala arbetsmarknader. SCB:s indelning baseras på den dagliga pendlingen som sker över kommungränser, vilket gör att antalet lokala arbetsmarknader blir ett statistiskt mått på en regionförstoring.³⁰ SCB har två huvudkriterier som styr vad en kommun ska uppfylla för att utgöra ett centrum i den lokala arbetsmarknadsregionen,³¹

- Andelen av de förvärvsarbetande som arbetspendlar till andra kommuner får inte överstiga 20 %
- Andelen utpendlare till någon enskild kommun får inte överstiga 7,5 %

Om dessa villkor uppfylls av kommunen betraktas den som centrum i arbetsmarknadsregionen och från övriga kommunerna i det nära omlandet riktas pendlingen främst mot detta centrum.

Sedan år 2005 har Nutek tagit fram egna kriterier för hur lokala arbetsmarknadsregionerna ska indelas. Nutek kallar de lokala arbetsmarknaderna för funktionella analysregioner. Den största skillnaden med denna indelning mot SCB:s är att dessa ligger till grund för regionala analyser under ett längre tidsperspektiv. Enligt SCB:s indelning finns det 81 arbetsmarknadsregioner, medan det i Nutek:s indelning istället anses finnas 72 funktionella analysregioner. Nutek:s indelning baseras på följande kriterier:³² (1 är viktigast och 6 minst viktig i bedömningen)

1. SCB:s statistik för år 2003 om arbetspendling över kommungräns (bygger på SCB:s kriterier, se tidigare beskrivning av SCB:s indelning)
2. Pendlingstrend – arbetspendlingens utveckling över tid
3. Samverkande pendlingsströmmar till flera kommuner inom en funktionell analysregion

²⁹ Om lokala arbetsmarknader (2005), SCB, s.2-6

³⁰ Nationell strategi för regional konkurrenskraft, sysselsättning och entreprenörskap 2007-2013, s. 90

³¹ Ibid. s.90

³² Ibid. s.91

4. Pendlingens absoluta storlek

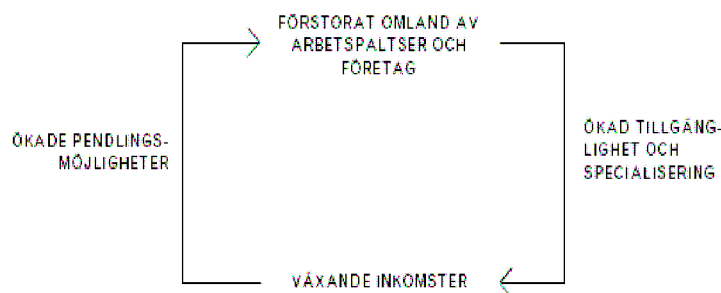
5. Påbörjade investeringar och politiska beslut som anses förändra utvecklingen inom tio år

6. Annan information om ändrade strukturella förutsättningar eller beteendemönster som skäligen talar för en förändrad indelning³³

Jämförs SCB:s och Nutek:s indelning betyder det att mindre kommuner, enligt SCB:s kriterier, bildar en självständig lokal arbetsmarknad, kan enligt Nutek i vissa fall kopplas till närliggande funktionell analysregion. Detta betyder även Nutek:s indelning tar hänsyn till fler faktorer än SCB:s indelning.

På ett mer generellt och förenklat sett kan en lokal arbetsmarknad vara ett avgränsat område där människor bor, arbetar och studerar.³⁴ På grund av att kommunikationssystemen byggs ut har arbetspendlingen blivit möjlig över allt större geografiska områden. Genom en ökad "räckvidd" har antalet lokala arbetsmarknader minskat avsevärt under de sista tjugo-trettio åren. Totalt sett under de sista trettio åren har antalet lokala arbetsmarknadsregioner halverats.³⁵ En av konsekvenserna av detta blir att regionerna geografiskt sett förstoras, det gäller framförallt storstadsregionerna: Öresundsregionen, Stockholm-Mälardalsregionen och Göteborgsregion. Regionerna innefattas av allt större omland av hushåll, arbetskraft och företag. Tillika blir följden att tillväxten koncentreras i högre grad till dessa regioner. Det är således denna process som kallas regionförstoring. Motiven till denna process grundas till viss del på att de blir lättare att "matcha" olika människor till rätt arbete, på grund av det finns en större lokal arbetsmarknad att tillgå. En annan väntad effekt av regionförstoringen är att en lokal arbetsmarknad med god kommunikationstillgängligheten inte är lika sårbar vid lågkonjunkturer och strukturella reformer.

Grundtesen i regionförstoringens utvecklingsförlopp (förutom demografiska och sociala faktorer) är följaktligen den ökade rörligheten på arbetsmarknaden. Med detta menas att ökade hushållsinkomster leder till ökad pendling. Effekterna av pendlingen är att människor i regionen har större chans att utveckla sin kompetens och specialisering, vilket i sin tur leder till ökad inkomst. Det kumulativa sambandet kan exemplifieras av *figur 2* där sambandet mellan regionförstoring, specialisering, inkomster och pendling visas.



Figur 2. Det kumulativa sambandet som anses vara huvudmotiven till regionförstoring

Källa: Dahl, Å, Einarsson, H, Strömqvist, U, 2003

I och med att Sveriges lokala arbetsmarknader blivit allt färre, förändras inte bara storleken på regionerna, utan de största regionerna omfattar en allt större befolkning. I början av 1970-talet motsvarade de tjugo största lokala arbetsmarknader ungefär 55 % av Sveriges totala befolkning, till skillnad från idag då de tjugo största istället omfattar 75 %. Konsekvenserna blir att det fortfarande finns stora mängder små lokala arbetsmarknader, som i genomsnitt utgörs av 30 000 invånare. Tydligt är att

³³ Nationell strategi för regional konkurrenskraft, sysselsättning och entreprenörskap 2007-2013, s. 90-91

³⁴ Effekter av framtida regionförstoring i Stockholm-Mälardalsregionen, s. 5-8

³⁵ Nationell strategi för regional konkurrenskraft, sysselsättning och entreprenörskap 2007-2013, s. 92

utvecklingen mot allt färre och allt större lokala arbetsmarknader inte är en process som sker jämnt över hela landet. Framförallt är det de fysiska förutsättningarna som varierar mellan landets olika delar som påverkar utvecklingen, vilket medför att det uppstår stora skillnader mellan norra och södra delen av landet. Minskningen har därför i första hand gällt Sveriges södra del. Den viktigaste förklaringen till detta är att landet södra del består av tätare stadssystem, medan den norra delen består av relativt ytstora kommuner med längre avstånd mellan städerna, vilket försvårar pendlingen över kommungränser.³⁶ Som ovan beskrivits gäller främst regionförstoringsprocessen den södra delen av Sverige, vilket har lett till att många lokala arbetsmarknader i södra Sverige är lika stora till ytan som i de norra delarna.

3.2 Ansvarskommittén och den framtida regionala indelningen

Den regionförstoringsprocess som tidigare beskrivits hör i hög grad samman med den debatt som uppkommit om hur stora regionerna i Sverige ska vara. I anledning av detta tillsattes år 2003 den så kallade Ansvarskommittén som fick i uppgift att utreda Sveriges framtida samhällsorganisation. Den grundläggande uppgiften var att utreda hur den rådande samhällsorganisationen fungerade och hur den skulle kunna förbättras. Kommittén skulle därför, om den ansåg nödvändigt, komma med förslag om eventuella åtgärder för att förbättra samhällsorganisationen. Främst avsåg uppgiften att utreda hur statens, landstingens och kommuners förutsättningar för att klara av den offentliga välfärden. Samtidigt fick kommittén direktiv av regeringen att förslagen skulle vara av sådan form att folkvalda organ, som kommuner och landsting kunde ges bättre möjlighet att genomföra sin politik. Medborgarna skulle härigenom få mer inflytande och insyn samt bättre förutsättningar att utkräva ansvar.³⁷ Anledningen till utredning kan kopplas till den rådande samhällssituationen i Sverige och världen i stort. I och med den nya ekonomiska geografin och de demografiska förändringarna ställs nya krav på samhällets organisation. Syftet med denna utredning var att förbättra just samhällsorganisationen. De huvuddirektiv som kommittén fick till uppgift att utreda var följande.³⁸

- Det samlade kommunala uppdraget
- Hälso- och sjukvårdsstruktur samt uppgiftsfördelning
- Regional utveckling och den regionala samhällsorganisationen
- Den statliga styrningen av samhällsorganisationen

Den del av kommitténs utredning som främst berör denna uppsats är delen om den framtida regionala indelningen och utvecklingen. I Ansvarskommitténs slutbetänkande, *Hållbar samhällsorganisation med utvecklingskraft (SOU 2007:10)*, redovisas kommitténs förslag på förändringar inom samhällsorganisationen på den regionala nivån.³⁹ Rapportens slutsats är att en ny samhällsorganisation är nödvändig och därför bör en regional indelning utföras för att skapa en bättre sammanhållen regional enhet.⁴⁰ Utifrån flera olika kriterier kommer en ny läns- och regionindelning möjligtvis att ske, med mål att vara klar till årsskiftet 2010-2011. Det återstår att se om det går att genomföra en sådan komplex process, då det är många parter som ska uttrycka sin åsikt om förslaget.⁴¹ Nedan sammanfattas de huvudsakliga kriterier som ska stå till grund för regionindelningen, enligt Ansvarskommitténs slutbetänkande:

”En gemensam läns- och regionkommunindelning som även statliga sektorsmyndigheter med regionindelning som regel skall följa, ett riktvärde för invånarantal på mellan en och två miljoner invånare och som inte utan starka skäl understiger en halv miljon invånare. Att varje regionkommun har ett eget regionsjukhus eller, om så inte är möjligt, etablerar ett institutionaliserat samarbete med en

³⁶ Effekter av framtida regionförstoring i Stockholm-Mälardalsregionen, s. 13

³⁷ Ansvarskommitténs hemsida, (1)

³⁸ Ansvarskommitténs hemsida, (2)

³⁹ Ansvarskommitténs hemsida, (3)

⁴⁰ Ansvarskommitténs slutbetänkande (SOU 2007:10), s. 283

⁴¹ Ibid. s. 298-301

*regionkommun som har det. Att varje regionkommun har minst ett universitet med betydande fasta forskningsresurser, att arbetsmarknadsregionerna, så som de beräknas se ut 2030, utgör byggstenar i läns- och regionkommunindelningen och inte bör delas, annat än om mycket starka skäl föreligger, samt att län och regionkommuner så långt som möjligt avgränsas så att medborgarna kan känna anknytning dit.*⁴²

Kommittén har bedömt att om indelningen utförs enligt dessa kriterier bör resultatet hamna på sex till nio län i Sverige. När det gäller Mälardalsregionens indelning går meningarna isär. Det framstår som ytterst svårt att enas kring vilka län som ska tillhöra Mälardalsregionen, eftersom avgränsningarna inte är helt uppenbar. Det finns förslag att regionen skulle innehålla Stockholm, Uppsala, Västmanland och Södermanland län, samt möjligtvis Örebro län. Det som talar för en sådan sammanslagning är de tillväxtskäl som ovan beskrivits och att det skulle leda till en dynamisk regional utveckling. En annan fördel skulle vara att regionen rent funktionellt sammanflätas av trafikflöden och kommunikationer över de gamla länsgränserna. Å andra sidan skulle regionen omfatta närmare 2,8 miljoner invånare, vilket skulle kunna skapa en ojämn balans inom regionen.⁴³ Det är tydligt att det har riktats stor kritik gentemot den nya indelningen, vilket uppmärksammats i en tidningsartikel i DN 2008-01-08. I artikeln motsätter sig flera av landets landshövdingar förslaget. Kritiken från dessa har bland annat handlat om att större regioner är mindre demokratiska, eftersom politiker hamnar allt längre ifrån sina väljare. Dessutom menar kritikerna att det finns en risk att exempelvis mindre sjukhus läggs ner om sjukvården centraliseras. Ytterligare påpekar de att en regionreform i grunden skulle kräva att grundlagen ändrades, vilket skulle betyda att förslaget inte kan drivas igenom vid valet 2010.⁴⁴ Det som framgår av slutbetänkandet är att det inte finns någon självklar indelning av Mälardalsregionen, utan att en utredning och en debatt om hur den framtida regionindelningen ska se ut måste fortgå. Det återstår att se hur den slutgiltiga indelningen kommer att utformas.

3.3 Regionförstörelsens konsekvenser för individens rörlighet

Som ovan beskrivits ses regionförstörelsesprocessen som en viktig faktor för ekonomisk tillväxt. Utvecklingen har ansetts som positiv för Mälardalsregionens konkurrenskraft, men det finns flera faktorer som är värda att beakta i resonemanget kring regionförstörelse. Flera utredningar har visat att de finns en konflikt mellan den ekonomiska tillväxten och idag viktiga faktorer för samhällets utveckling i stort.⁴⁵ Den ökade pendlingen och förstörelsen av de lokala arbetsmarknaderna är inte självklart för alla individer i samhället. SIKA⁴⁶ har skrivit en rapport om infrastruktur och regional utveckling som belyser problematiken med regionförstörelsen. Den visar att det finns väsentliga skillnader i rörlighet inom de lokala arbetsmarknaderna mellan dels män och kvinnor, dels mellan olika inkomst- och arbetsgrupper. Rörligheten kan därför konstateras variera mellan olika grupper i samhället.⁴⁷ Ofta är kvinnors lokala arbetsmarknad mindre, vilket visas i Nutek:s indelning av funktionella analysregioner. Nutek har tagit fram en könsuppdelad regionindelning vars syfte är att användas för planeringar som går under beteckningen funktionell planeringsregion. I den uppdelningen har kvinnor 93 stycken funktionella planeringsregioner, medan män har 59 stycken funktionella planeringsregioner.⁴⁸ Detta betyder att män har ett större geografiskt område att röra sig i.

⁴² Ansvarskommitténs slutbetänkande (SOU 2007:10), s. 299-300

⁴³ Ibid. s. 290-291

⁴⁴ Nandorf, Tove (2008), *Två landshövdingar på krigsstigen*, s. 10-11

⁴⁵ Infrastruktur för tillväxt (SIKA), Nationell strategi för regional konkurrenskraft, sysselsättning och entreprenörskap 2007-2013, Regionförstörelsen i Stockholm-Mälardalen 1993-2005 – med utblick mot 2030.

⁴⁶ SIKA (Statens Institut för kommunikationsanalys), en myndighet under näringsdepartementet som ansvarar för frågor inom transport- och kommunikationsområdet.

⁴⁷ Infrastruktur för tillväxt, en analys av infrastrukturens betydelse för tillväxt, regional utveckling och regionförstörelse, s. 18-19

⁴⁸ Nationell strategi för regional konkurrenskraft, sysselsättning och entreprenörskap 2007-2013, s. 91-92

Pendlingsskillnaderna i Sverige speglar också den utvecklingen som sker i Mälardalsregionen. Män pendlar generellt sätt både längre och mer än vad kvinnor gör inom regionen. Det genomsnittliga avståndet som män pendlar per arbetsdag är 22 km, medan kvinnor endast pendlar 15 km. Ytterligare en skillnad är att män använder bilen i större utsträckning än kvinnor vid pendling. I jämförelse med övriga Sverige åker både män och kvinnor i större mån med kollektivtrafiken i Mälardalsregionen. Detta beror bland annat på att Mälardalen har en relativt utbyggd kollektivtrafik jämfört med andra delar av Sverige.⁴⁹

Utöver skillnader mellan könen finns också en betydande skillnad i pendlingsmönster som beror på utbildning och inkomstnivå. Människor med högre utbildning tenderar generellt sätt att pendla längre avstånd än människor med lägre utbildning. Dessutom visar statistiken att män med högre utbildning pendlar i större omfattning än övriga grupper i samhället.⁵⁰ Kvinnor med högre utbildningen tenderar också att pendla mer än de med lägre eller ingen utbildning, men det fortfarande män med högre utbildning som den största gruppen. Denna grupp skulle kunna kallas ”elitpendlare”, som utgör den största gruppen av de som pendlar.

Det är påtagligt att olika individer och grupper i samhället har olika stora lokala arbetsmarknader. Konsekvensen blir att de mest rörliga på arbetsmarknaden har tillgång till arbetsmarknaderna med större geografiskt område, medan andra grupper är mer begränsade i sin rörlighet. Detta betyder att både SCB:s och Nutek:s indelning av lokala arbetsmarknader inte visar de lokala arbetsmarknaderna är för alla grupper i samhället, snarare visar de statistik från de mest rörliga på arbetsmarknaden.

3.4 Regionförstörelsens konsekvenser på miljö och trafiksäkerhet

I och med att den ökade arbetspendlingen belastas miljön och vägnätet allt mer. Persontransporterna har under de senaste 50 åren ökat med 50 %. Enligt beräkningar kommer persontransporterna att fortsätta att öka med omkring 30 % fram till år 2020. Arbetspendlingen sker både med individuella och kollektiva transportmedel, men det är fortfarande bilen som är det vanligaste transportmedlet. I Stockholms län är andelen som använder kollektivtrafiken högst, där åker ca 40 % av andelen arbetspendlare med kollektiva färdmedel.⁵¹ I en rapport från Boverket⁵² beskrivs hur det ökade pendlandet kan påverka miljön på flera sätt. I och med regionförstörelsen behöver infrastrukturen både för biltrafik och kollektivtrafik byggas ut för att underlätta tillgängligheten. Detta medför att allt mer mark tas i anspråk till förmån för infrastruktur.

Enligt Boverkets rapport har arealen för oexploaterad mark i Stockholmregionen minskat de senaste åren med 2 km², speciellt på grund av nya vägbyggen.⁵³ Effekterna av denna utveckling blir att människor och djur begränsas i sin rörlighet där nya vägar och järnvägar formar barriärer i naturen. Boverkets rapport påpekar att nya vägar och järnvägar riskerar att splittra upp värdefulla natur- och kulturmiljöer samt att det får negativa effekter på den biologiska mångfalden och friluftslivet. Mer trafik leder också till högre bullernivåer, vilket påverkar människans livskvalitet. Bullrets påverkan på människan går inte mäta, men Boverket anser att den är lika viktig att ta hänsyn till som övriga mätbara effekter.⁵⁴ Ökad pendling ger som sagt ökad trafik på våra vägar, vilket även medför att trafiksäkerheten påverkas. Denna effekt är relativt uppenbar då olycksrisken ökar vid högre trafikering på en

⁴⁹ Effekter av framtida regionförstörelse i Stockholm-Mälardalsregionen, s. 17-19

⁵⁰ Ibid. s. 18-19

⁵¹ Är regionförstörelsen hållbar? Rapport från Boverket, 2005, s. 19-21

⁵² Boverket är den nationella myndigheten som ansvarar för frågor om samhällsplanering, stads- och bebyggelseutveckling.

⁵³ Är regionförstörelse hållbar? Rapport från Boverket 2005, s. 19-20

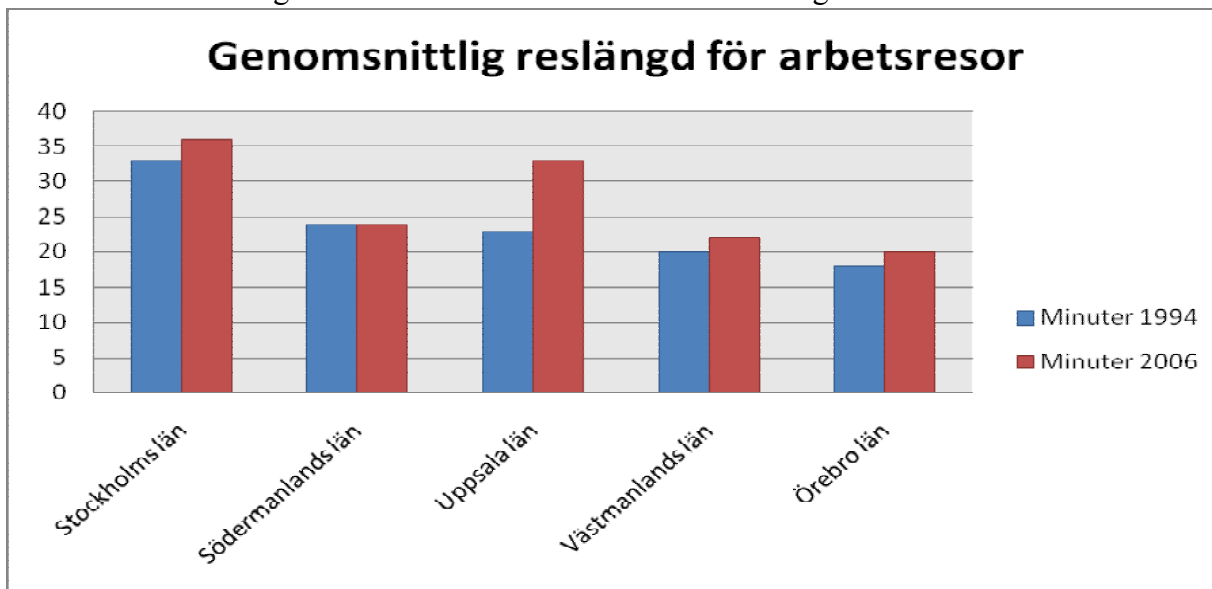
⁵⁴ Är regionförstörelse hållbar? Rapport från Boverket 2005, s. 21

vägsträcka.⁵⁵ En annan aspekt som Boverket betonar är hur barnfamiljers sociala situation kan påverkas av ökad arbetspendling. Studien visar att det ställs högre krav på föräldrar som pendlar till arbetet och det blir viktigt att planera sin vardag.

3.5 Regionförstoring, kommunikationer och pendling i Mälardalsregionen

För att förstå regionförstoringprocessen i Mälardalsregionen är avgränsningen av regionen viktig, detta beror på att statistiken baseras på hur regionen är avgränsad. Det finns flera olika sätt att avgränsa regionen, men i denna uppsats avses Stockholm, Södermanland, Uppsala, Västmanland och Örebro län tillhöra Mälardalsregionen. Enligt SCB:s senaste statistik år 2003 finns det totalt fyra lokala arbetsmarknader i Mälardalsregionen, vilket är stor skillnad mot de 27 stycken som fanns på 1970-talet.⁵⁶ Den största är givetvis Stockholms lokala arbetsmarknadsregion, sedan följer Eskilstuna, Västerås och Örebro. Tillsammans utgör de fyra lokala arbetsmarknadsregionerna ungefär 60 stycken kommuner. Den största skillnaden i regionförstoringprocessen i Mälardalsregionen jämfört med övriga Sverige är Stockholms tydliga dominans. Denna trend började redan på 1970-talet, då Stockholms lokala arbetsmarknad innefattade nästa hela Stockholms län. Under 1980-talet tillkom två kommuner till Stockholms lokala arbetsmarknad, Trosa och Norrtälje. Senare under 1990-talet innefattades också Uppsala och Strängnäs i denna arbetsmarknad.

Idag utgör Mälardalsregionen den absolut största pendlingsregionen i Sverige med omkring tre miljoner invånare, var av 530 000 människor arbetspendlar. Arbetspendlingen fortsätter att öka både avståndsmässigt och tidsmässigt. Det genomsnittliga pendlingsavståndet var under 1970-talet ungefär 10 km per dag, omkring år 2000 var motsvarande siffra för Mälardalsregionen 18,4 km per dag.⁵⁷ Restiden i regionen uppskattas dock inte ha ökat avsevärt under de senast tio åren. Restiden och reslängden skiljer sig mellan de olika länen i regionen. Den längsta restiden har Stockholms län och Uppsala län, medan Västmanlands, Södermanlands och Örebro län har något mindre reslängd och restid. I *tabell 1* på nästa sida illustreras reslängden och restiden i olika län i Mälardalsregionen.⁵⁸



Tabell 1. Genomsnittlig reslängd för arbetsresor för de olika länen i Mälardalsregionen

Källa: [http://www.dominoplaza.com/malarwww/main.nsf/0/A7586008CFCDEC8EC1256EAD0031A4CC/\\$File/Regionförstoring.pdf](http://www.dominoplaza.com/malarwww/main.nsf/0/A7586008CFCDEC8EC1256EAD0031A4CC/$File/Regionförstoring.pdf)

⁵⁵ Infrastruktur för tillväxt, en analys av infrastrukturens betydelse för tillväxt, regional utveckling och regionförstoring, SIKA, s. 19

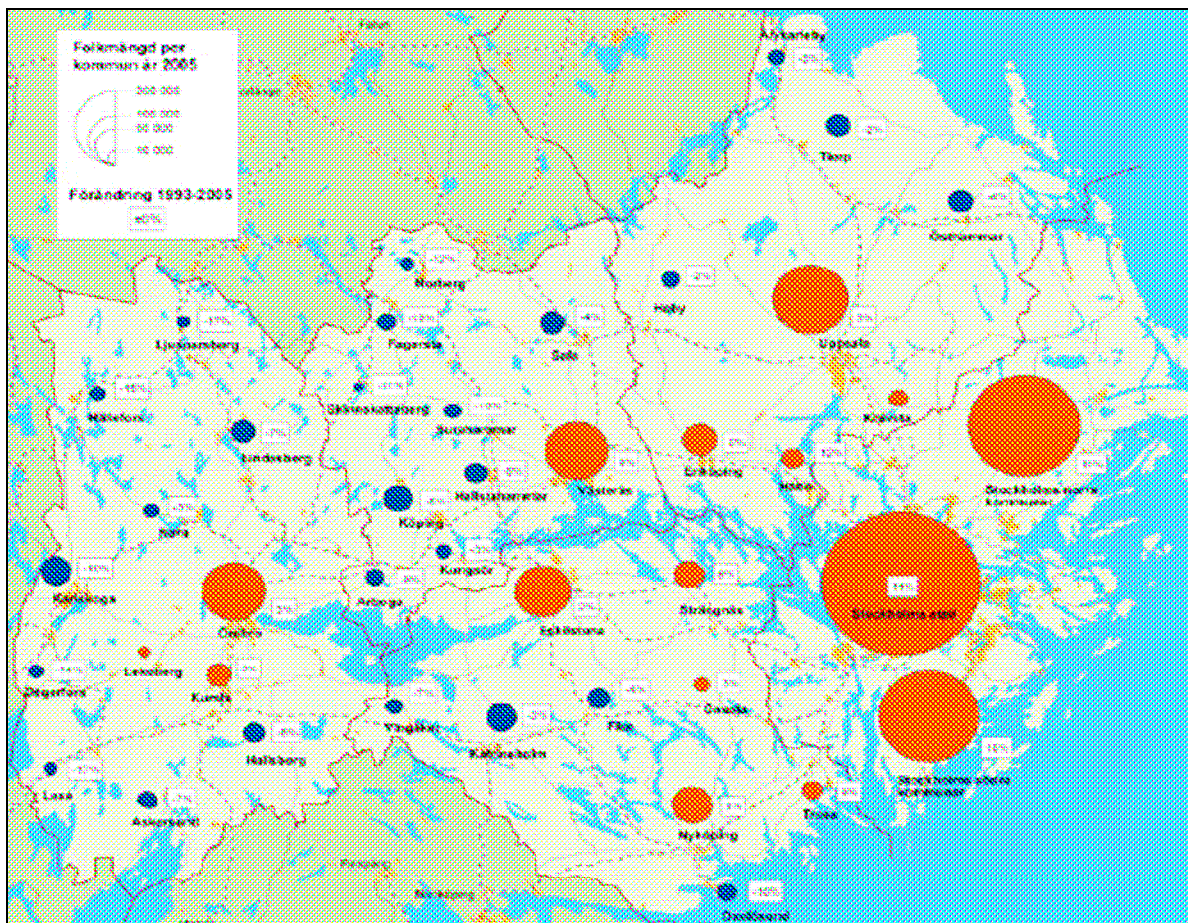
⁵⁶ Regionala indelningar i Sverige den 1 januari 2007 (SCB), s. 60-61

⁵⁷ Är regionförstoringen hållbar? Rapport från Boverket 2005, s. 7

⁵⁸ Regionförstoringen i Stockholm-Mälardalen 1993-2005 – med utblick mot 2030, s.18

I takt med att infrastrukturen utvecklats och arbetspendlingen stigit har en förändring i boendemönstret skett i Mälardalsregionen. Enligt en rapport från Mälardalsrådet fortsätter urbaniseringsprocessen och befolkningen ökar främst där tillgängligheten är störst.⁵⁹ En tydlig utvecklingsriktning är att rena bostadsorter längs välutvecklade pendlingsstråk in mot större städer haft en positiv befolkningsökning. Flera mindre orter som ligger i omlandet kring dessa orter har generellt sett haft en befolkningsminskning. Städer som Strängnäs, Västerås och Enköping har samtliga haft stigande befolkningsstillväxt under den senaste tioårsperioden. Detta beror bland annat på att dessa orter ligger längs regionala pendlingsstråk. *Figur 3* nedan visar på en positiv befolkningsutveckling i de städer längs de regionala pendlingsstråken, medan flera andra städer som inte ligger invid dessa stråk har haft en negativ befolkningsutveckling.

Som ovan beskrivits påverkas städernas utveckling av var de regionala pendlingsstråken går. Strukturen i Mälardalen är framförallt uppbyggd kring radiella kommunikationsstråk till och från Stockholm. Det finns flera radiella stråk i Mälardalen, men det är främst Svealandsbanan som berör denna studie. Detta beror på att Strängnäs är en av de orter som ligger längs Svealandsbanans sträckning. I efterföljande avsnitt förflyttas perspektivet ner till lokal nivå för att ge en förståelse för infrastrukturen och kommunikationstillgängligheten på denna nivå.



Figur 3. Befolkningsutveckling i Mälardalsregionen 1993-2005

Källa: [http://www.dominoplaza.com/malarwww/main.nsf/0/A7586008CFCDEC8EC1256EA0031A4CC/\\$File/Regionförstoring.pdf](http://www.dominoplaza.com/malarwww/main.nsf/0/A7586008CFCDEC8EC1256EA0031A4CC/$File/Regionförstoring.pdf)

⁵⁹ Regionförstoringen i Stockholm-Mälardalen 1993-2005 – med utblick mot 2030, s. 4

4 Strängnäs geografi, infrastruktur och utveckling

För att förstå hur tillgängligheten och kommunikationer ser ut i Strängnäs och dess omland är det nödvändigt att ha en kännedom om Strängnäs geografi. Därför kommer det i följande avsnitt ges en beskrivning av Strängnäs geografiska läge samt hur kommunikationerna ser ut i anslutning till Strängnäs.

4.1 Strängnäs – geografi och utveckling

Strängnäs kommun ligger vid den södra delen av Mälarens strand mellan Eskilstuna och Södertälje. Kommunen tillhör Södermanlands län, så även Mälardalsregionen. Strängnäs stad är centralort i kommunen med ungefär 13 000 invånare och totalt bor det i kommunen ungefär 31 000 invånare. Utöver Strängnäs stad finns tre mindre tätorter inom kommunen; Mariefred, Åkers Styckebruk och Stallarholmen. Kommunens geografiska läge i Mälardalsregionen är centralt och därmed viktigt. Det beror bland annat på att en rad infrastrukturinvesteringar gjorts under de sista åren. På så sätt har staden Strängnäs och kommunen fått ett gynnsammare geografiskt läge, framförallt genom att kommunikationerna förbättrats till Stockholm. Strängnäs har inom sitt omland flera medelstora orter. Eskilstuna, Enköping, Södertälje, Katrineholm och Västerås ligger alla mindre än 8 mil ifrån Strängnäs.⁶⁰ I *figur 4* nedan visas Strängnäs kommun med Strängnäs som centralort i kommunen.

Strängnäs kommun har idag ungefär 31 000 invånare och kommunen har haft en positiv befolkningsutveckling de senaste tio åren.⁶¹ Enligt *figur 3* har Strängnäs Sedan år 1993 har befolkningen ökat med 8 %, vilket är relativt högt i jämförelse med liknande städer av samma storlek i Mälardalsregionen.⁶² De större städerna Örebro, Eskilstuna, Uppsala har inte heller haft samma höga befolkningsökning som Strängnäs. Strängnäs tillhör Stockholms lokala arbetsmarknad, men har även nära till Eskilstunas lokala arbetsmarknad.⁶³



Figur 4. Strängnäs kommun med mindre orter
Källa: <http://www.gis.lst.se/lanskartor/>

⁶⁰ Strängnäs kommun - avståndstabell

⁶¹ Strängnäs kommunfakta, statistik – 2007, s. 1-2

⁶² Regionförstoringen i Stockholm-Mälardalen 1993-2005 – med utblick mot 2030, s. 6

⁶³ Regionala indelningar i Sverige den 1 januari 2007 (SCB), s. 60

4.2 Strängnäs kommunikationer och infrastrukturinvesteringar

Strängnäs har således ett fördelaktigt geografiskt läge centralt i Mälardalsregionen. En av de viktigaste infrastrukturinvesteringar som berört Strängnäs är den så kallad Svealandsbanan. Den enkelspåriga Svealandsbanan öppnade för trafik år 1997. Satsningen på banan syftade till att öka det regionala resande för att underlätta för arbetspendling till och från Stockholm. En viktig del i målsättning med Svealandsbanan var att utjämna skillnaderna mellan arbetsmarknaderna. Anledningen till att det fanns skillnader var bland annat att Eskilstuna och Strängnäs genomgick en strukturomvandling under 1970- och 1980-tal. I och med att många tillverkningsindustrier lades ner försvann många arbetstillfällen.⁶⁴

Svealandsbanan förbättrade tillgänglighet till Stockholm gör att människor kan bo kvar på orten och pendla till arbetet på annan ort. En annan positiv effekt är att företag längs Svealandsbanan lättare kan attrahera arbetskraft från en större lokal arbetsmarknad. Naturligtvis var både Eskilstuna och Strängnäs pådrivande i att denna infrastrukturinvestering skulle genomföras. Innan Svealandsbanan tillkom var förbindelserna begränsade och restiden mellan städerna var nästan två timmar. År 1993 gick det åtta turer om dagen i vardera riktningen, vilket är en låg turtäthet. Dessutom fick tågresenärer från Strängnäs byta i Åkers styckebruk. Under åren 1994-1997 ökade turtätheten betydligt, men fortfarande tog det ungefär två timmar att pendla till Stockholm från Strängnäs. Mellan åren 1993 till 1997 fördubblades nästan antalet passagerare som åkte med SJ (Statens Järnvägar) till och från Stockholm och då hade inte ens Svealandsbanan börjat trafikera sträckan.⁶⁵

En forskningsrapport från KTH (Kungliga Tekniska Högskolan) har undersökt vilka effekter Svealandsbanan fått på resandet inom regionen. Rapporten visar på att resandet har ökat kraftigt. Redan under år 2001 gjordes det 1,6 miljoner resor med SJ på denna sträckning. Slutsatserna i rapporten är att Svealandsbanan haft en stor effekt på resvanorna i städerna längs Svealandsbanans sträckning, framförallt har pendlingen ökat till Stockholm då restiden med tåg blivit betydligt kortare. Att pendla med tåg är snabbare än att ta bilen. Rapporten visade också att korta restider, hög turtäthet och ett rimligt pris har stor betydelse för en förändring i resvanor. En dålig fungerande kollektivtrafik med låg turtäthet, medför att bilen fortfarande blir det huvudsakliga transportmedlet. Centralt för infrastruktursatsningar, som till exempel Svealandsbanan, är att tåg ger en större tidsvinst än bil, vilket gör det lättare att välja bort bilen.⁶⁶ Förutom förbättringen av kollektiva färdmedel till och från Strängnäs har nya väginvesteringar gjorts de senaste åren. 1996 invigdes en ny motorväg (E20) till Stockholm och Södertälje och 1999 blev motorvägen till Eskilstuna klar.⁶⁷

⁶⁴ Svealandsbanan de första åren, KTH 2003 s.3

⁶⁵ Ibid. s. 3-4

⁶⁶ Ibid. s. 8

⁶⁷ Strängnäs – kommunens historia

5 Studie av kommunikationstillgänglighet och pendling

Utifrån tidigare beskrivning följer här en empirisk studie av kommunikationer mellan Strängnäs och ett antal utvalda städer. Studien kommer att fokusera på restider/reslängd inom kollektivtrafiken och antal pendlare in till Strängnäs kommun. De kommer även ges en beskrivning av restider och avstånd med bil. Detta för att tydliggöra skillnaden mellan restid och tillgänglighet mellan bil och kollektivtrafik. Restiderna utgår ifrån Trafik i Mälardalens tidtabell (TiM)⁶⁸ och länstrafiken med tidtabell under höstterminen 2007 (innefattar åktid och eventuell väntetid vid byte). Beträffande restider i Mälardalsregionen kan det sägas att en arbetspendlingstid på 60 minuter ses generellt som en psykologisk maxgräns.⁶⁹

Fallstudien kommer att utgå från Strängnäs kommun och dess kommunikationsmöjligheter gentemot andra mindre städer i sitt omland. De inomregionala kommunikationsmöjligheterna kommer att studeras längs radiella stråk i öst-västlig riktning och längs tvärförbindelserna i nord-sydlig riktning. Detta för att undersöka vilka skillnader som finns i mellan de olika stråken och på vilket sätt det kan påverka städernas utveckling inom regionen.

I *figur 5* visas de radiella stråken i Mälardalsregionen och utifrån dem har ett fåtal städer valts ut för undersökningen. De orter som geografiskt sett ligger längs östlig och sydlig riktning är Stockholm, Södertälje och Eskilstuna. De orter som ligger i nordlig-sydlig riktning är Flen, Katrineholm, Enköping och Västerås.



Figur 5. Kartan visar Mälardalens kommuner med Strängnäs kommun i centrum. Kartan visar även regionens kommun- och länsgränser. Svelandsbanans sträckning är markerad med svart och blå. De röda märkta städerna markera de städer som ingår i undersökningen. De små rutorna intill städerna visar antalet invånare i respektive kommun.

Källa: http://www.scb.se/templates/tableOrChart___193256.asp

⁶⁸ Alla län inom Mälardalsregionen har sedan 1997 skapat ett gemensamt samarbete över länsgränserna som heter TiM. Syftet med samarbetet var att få en bättre samordning av kollektivtrafiken och underlätta för regional pendling inom Mälardalsregionen. Genom TiM går det att köpa en månadsbiljett, där det är möjligt att kombinera SJ/SL kort med en länstrafikens månadskort. På så sätt kan pendlaren köpa ett pendlarkort som både gäller för SJ:s regionala tåg och för det län du arbetar inom.⁶⁸ Priserna varierar beroende på kombinationen.

⁶⁹ Tillgänglighet med kollektivtrafik, underlag inom arbetet: *en bättre sits*, s.6

5.1 Kommunikationstillgängligheten från Flen och Katrineholm

Geografiskt sett ligger Flen och Katrineholm relativt nära Strängnäs. Från Flen är det 50 km och cirka 45 minuters restid med bil. Från Katrineholm är det 75 km och en restid med bil på ungefär 60 minuter. Pendlingsorterna tillhör samma län som Strängnäs kommun och Flen är grannkommun. De kollektiva färdmedel som finns tillgängliga är länsbussar och regionala tåg som SJ ansvarar för. De samordnas som ovan beskrivit av TiM.

Från **Flen** till Strängnäs går det 20 turer per dag och den tidigaste turen går 05:15. Mellan kl 05:15 till 09:15 har turerna en ungefärlig restid på 1,5-2 timmar enkel väg. Dessutom krävs minst två byten. På sträckan mellan Flen och Eskilstuna är länsbussen ofta det enda alternativet, vanligtvis då med ett byte i Malmköping eller Hälleforsnäs. Restiden från Flen till Eskilstuna är ungefär 60 minuter. I Eskilstuna är det sedan en väntetid på ungefär 5-15 minuter. Sträckan mellan Eskilstuna och Strängnäs är det snabbaste alternativet att använda Svealandsbanan som endast tar 15 minuter. Resor från Strängnäs till Flen går det dock lite fortare under rusningstiden efter arbetet. Restiden sjunker till ungefär 60 minuter, tack vare att det går fler regionala tåg mellan Eskilstuna och Flen under tiden 16:00 till 19:00. Detta beror på att Svealandsbanans tidtabell är bättre anpassad till de regionala tågen under denna tid på dygnet.⁷⁰ Figur 6 sammanfattar restiderna med respektive transportmedel.



Figur 6 . Visar tillgängligheten från Flen och Katrineholm till Strängnäs. Observera att restiderna är ungefärliga.

Katrineholm har en liknande tillgänglighet med kollektivtrafik som Flen. De har 19 turer per dag. Den tidigaste turen går kl 05:25 och för att ta sig till Strängnäs med kollektivtrafiken krävs tre byten mellan olika länsbussar, samt ett avslutande byte i Eskilstuna till Svealandsbanan. Generellt sett tar resan mellan Katrineholm och Strängnäs ungefär 2 timmar och 10 minuter. De flesta turer innebär minst två byten och restider på minst 1 timme och 36 minuter. I den motsatta riktningen mellan tiden 16:00 till 19:00 är restiden och antal byten avsevärt bättre. Restiden sjunker till 1 timme och 16 minuter och det krävs endast ett byte i Katrineholm. Detta beror på att sträckan Eskilstuna-Katrineholm trafikeras av regionala tåg som har anpassade tidtabeller.⁷¹ Detta är gemensamt för Katrineholm och Flen då de regionala tågen går tillbaka samma tid.

⁷⁰ TiM - <http://www.timinfo.se/SokResa/default.asp>

⁷¹ TiM - <http://www.timinfo.se/SokResa/default.asp>

Från både Flen och Katrineholm går några länsbussar per dag, men de tar i genomsnitt betydligt längre tid än den tidigare beskrivna rutten via Eskilstuna. Restiden med länsbussar från Flen till Strängnäs varierar mellan 1 timme och 45 minuter till 2 timmar och 20 minuter. Restiden med länsbussarna från Katrineholm är ännu längre, och minst ett byte måste göras under resan.⁷²

Sammanfattningsvis visar detta att tillgängligheten med kollektivtrafiken från *Flen* och *Katrineholm* till Strängnäs är svag. Restiden med kollektivtrafik är jämförelsevis med restiden med bil dubbelt så lång. Det finns tydliga problem i sammanlänkningen trots att det geografiska avståndet är relativt litet och att samtliga städer ligger inom samma län. Det krävs för det mesta ett byte av transportsätt, från buss till tåg i Eskilstuna. Samordning mellan länsbussarna och de regionala tågen från Eskilstuna är dålig, speciellt på morgonen. Restiden är dessutom kortare via Eskilstuna, där anslutning till Svealandsbanan finns. Detta medför ökade kostnader för pendlaren, eftersom att det då måste införskaffas både ett länskort för buss och ett SJ pendlarkort. Tidsmässigt blir pendling med kollektivtrafiken ohållbar och pendlingskostnaden blir högre på grund av att de regionala tågen måste användas. Tidsvinsten som erhålls vid användning av bil är stor, närmare 60 minuter fortare än kollektivtrafiken vid enkelresa.

5.2 Kommunikationstillgänglighet från Eskilstuna, Västerås och Enköping

Strängnäs geografiska koppling till städerna Eskilstuna, Västerås och Enköping skiljer sig lite åt. Till *Eskilstuna* har som tidigare beskrivits kommunikationerna förbättrats i och med Svealandsbanan tillkomst och genom utbyggnaden av den nya motorvägen (E20) mellan städerna. Strängnäs och Eskilstuna tillhör även samma län (Södermanland) och avståndsmässigt ligger de 35 km ifrån varandra. Strängnäs geografiska läge i relation till Västerås och Enköping bryts av en naturgeografisk barriär, sjön Mälaren. Därav kompliceras kommunikationsmöjligheterna till dessa städer. *Västerås* sammankopplas inte av någon direkt kollektivtrafikförbindelse, utan byte måste ske antingen i Eskilstuna eller i Enköping. Den närmsta bilvägen till Västerås går via Enköping och avståndet är 58 km. *Enköping* har genom riksväg 55, som korsar rakt över Mälaren, en relativt direkt förbindelse till Strängnäs. Dock finns det ingen spårbunden kollektivtrafik till Enköping från Strängnäs, utan länsbussar går längs riksväg 55. Avståndet mellan Enköping och Strängnäs är 36 km.

En annan geografisk aspekt som påverkar städernas geografiska koppling till Strängnäs är deras länstillhörighet. Eskilstuna tillhör samma län som Strängnäs, medan Enköping tillhör Västmanlands län och Västerås tillhör Uppsala län. I *figur 7* nedan redovisas tillgängligheten från Eskilstuna, Västerås och Enköping till Strängnäs. En förklaring följer sedan efter figuren.

⁷²Tidtabell länstrafiken, (1)



Figur 7. Visar tillgängligheten från städerna Eskilstuna, Västerås och Enköping.

Eskilstuna har tack vare Svealandsbanan en hög turtäthet och relativt kort restid till Strängnäs. Totalt sett går 18 turer per dag mellan Eskilstuna och Strängnäs och tågen på Svealandsbanan avgår i halvtimmes intervaller under morgon- och kvällstrafik. Övrig tid går tågen en gång i timmen. Restiden med Svealandsbanan till Strängnäs är 15 minuter, vilket är en relativt kort restid för ett avstånd på ungefär 35 km.⁷³ Förutom Svealandsbanans trafik är det möjligt att åka med länsbussar till Strängnäs, det går 16 turer per dag. Restiden är betydligt längre, då sträckan med buss tar ungefär 55 minuter.⁷⁴

Kommunikationsförbindelsen mellan **Västerås** och Strängnäs går i första hand via Eskilstuna. I Eskilstuna sker ett byte till Svealandsbanan som sedan går vidare mot Strängnäs. På denna sträcka går det 10 turer per dag och restiden är normalt sett 1 timme och 45 minuter. När det gäller restiden ifrån Västerås till Strängnäs är den relativt lång med tanke på att de finns bra kommunikationer att tillgå. Det är tydligt att det finns en klar *kopplingsrestriktion*⁷⁵ vid bytet i Eskilstuna. Restiden mellan Västerås och Eskilstuna tar en halvtimme och resan mellan Eskilstuna och Strängnäs tar 15 minuter. Den långa restiden beror på att det regionala SJ-tåget som ansluter från Västerås inte är synkroniserat med Svealandsbanan, därför blir det en väntetid i Eskilstuna på ungefär 60 minuter. Detta gäller de flesta avgångar.⁷⁶ Förutom denna resväg går det även att åka via Enköping. Varje vardag går det 9 turer på sträckan mellan Västerås (via Enköping) till Strängnäs. Restiden på denna sträcka varierar mellan 1 timme och 30 minuter till 1 timme 45 minuter beroende på hur väl anpassad anslutningen är mellan de regionala tågen och länsbussarna. Denna resrutt har ingen kopplingsrestriktion, utan anslutningen fungerar relativt väl och väntetiden är minimal. Som tidigare beskrivits skulle däremot en synkronisering av Svealandsbanans tidtabell och det regionalt anslutande tåget från Västerås innebära en betydande minskning av restiden. Restiden skulle sjunka till under en timme.

Enköpings kommunikationstillgänglighet till Strängnäs bygger på en länsbusslinje. Busslinjen har 8 turer per dag i vardera riktning och restiden varierar mellan 45-50 minuter.⁷⁷ Fördelen geografiskt sett med denna sträcka jämfört med Västerås är att det är kortare avstånd och att det geografiskt sett ligger bättre till. Förbindelsen underlättas av att byten inte behövs, det medför att det inte uppstår några

⁷³ TiM - <http://www.timinfo.se/SokResa/default.asp>

⁷⁴ TiM - <http://www.timinfo.se/SokResa/default.asp>

⁷⁵ Se teoretisk avsnittet på sidan 5 för utförlig förklaring

⁷⁶ TiM - <http://www.timinfo.se/SokResa/default.asp>

⁷⁷ Tidtabell länstrafiken, (2)

problem med kopplingsrestriktioner. Med tanke på att sträckan inte har någon spårbunden trafik blir restiden i jämförelse med avståndet rimlig.

Sammantaget skiljer sig kommunikationstillgängligheten åt från Eskilstuna, Västerås och Enköping. Detta beror dels på städernas geografiska relation till Strängnäs, dels på hur kommunikationerna är uppbyggda. **Eskilstuna** ligger givetvis geografiskt närmre Strängnäs, men det är Svealandsbanan som är huvudanledningen till att tillgängligheten är bra. Restiden är kortare med kollektiva transportmedel än med bil och turtätheten är hög. Det krävs heller inga byten under ressträckan, vilket inte skapar några kopplingsproblem. **Västerås** tillgänglighet till Strängnäs begränsas av att kopplingen vid Eskilstuna station inte fungerar. Tidtabellerna är inte anpassade och väntetiden blir lång, vilket medför en onödigt lång restid ifrån Västerås till Strängnäs. Tillgängligheten med bil på denna sträcka är betydligt bättre och tidsbesparande. Den geografiska aspekten påverkar även tillgängligheten härifrån, då Mälaren utgör en naturlig barriär mellan städerna. **Enköpings** tillgänglighet är relativt god och restiden med buss är överkomlig. Skillnaden mellan restiden med kollektivfärdmedel och bil är inte speciellt stor, vilket ger hyfsad god kommunikation trots att det inte går någon spårbunden trafik mellan städerna. Eftersom städerna tillhör olika län skiljer sig även kostnaden mellan att pendla till Strängnäs. Från Eskilstuna krävs endast SJ:s pendlarkort som är förhållandevis billigt på en sådan sträcka. Vid pendling från Västerås är priset ungefär det samma, det vill säga om man utnyttjar regionala tåg via Eskilstuna. För detta krävs SJ:s pendlarkort. Om pendlingen istället sker via Enköping krävs minst två länskort. När det gäller tillgängligheten mellan Enköping och Strängnäs underlättas den av att det finns ett specialavtal mellan Uppsala län och Södermanlands län. Det är därför möjligt att köpa ett pendlarkort för buss som gäller för resor mellan Enköping och Strängnäs.⁷⁸

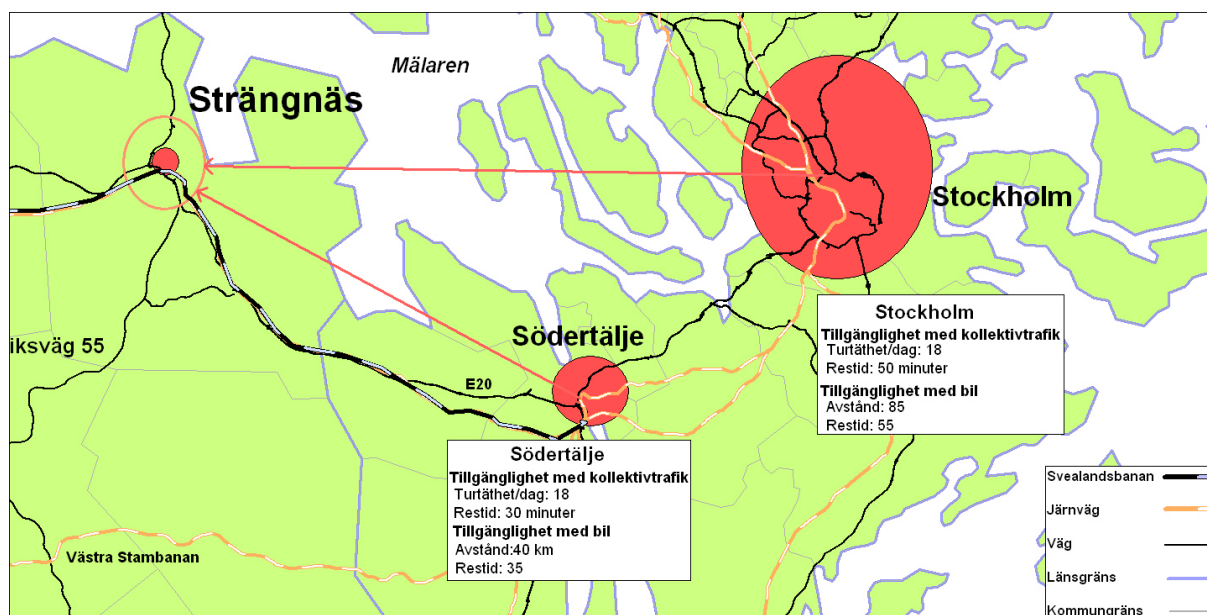
5.3 Kommunikationstillgänglighet från Södertälje och Stockholm

Kommunikationstillgängligheten till Strängnäs från Södertälje och Stockholm baseras som tidigare redogjorts av Svealandsbanan. Sedan banans tillkomst 1997 har tillgängligheten förbättrats och restiden förkortats. Avståndsmässigt ligger **Stockholm** ungefär 85 km ifrån Strängnäs och restiden med bil är ungefär 55 minuter. Det vill säga om det inte uppstår några trafikstörningar som exempelvis köer, vilket är relativt vanligt i rusningstider på sträckan. **Södertälje** ligger halvvägs på vägen från Stockholm till Strängnäs, vilket ger ett avstånd på ungefär 40 km och en restid med bil på ungefär 35 minuter.

När gäller turtätheten med Svealandsbanan avgår 18 turer från Stockholms central och Södertälje syd, varje vardag. Restiden från Stockholm är 50 minuter och från Södertälje 30 minuter.⁷⁹ På grund av att Svealandsbanan turtäthet är kommunikationstillgängligheten, vilket gör att det relativt lätt att pendla till Strängnäs från dessa städer. I *figur 8* nedan redovisar tillgängligheten från Stockholm och Södertälje.

⁷⁸ Tidtabell länstrafiken, (3)

⁷⁹TiM - <http://www.timinfo.se/SokResa/default.asp>



Figur 8. Visar tillgänglighet från Stockholm och Södertälje till Strängnäs.

5.4 In- och utpendling – Strängnäs kommun

För att få en bättre förståelse för vilka konsekvenser kommunikationstillgängligheten kan medföra är det viktigt att utreda hur pendlingsflödena ser ut till och från Strängnäs kommun. Därför kommer pendlingsstatistiken från respektive kommun att redovisas i följande avsnitt.

Utpendlingen från Strängnäs kommun har under de sista tio åren haft en successiv ökning. Från 1995 har antalet utpendlare ökat från omkring 4 000 till 6 000. I de kommuner som tidigare behandlats i studien av kommunikationstillgängligheten syns tydliga skillnader i pendlingen. Det är till de större kommunerna **Stockholm**, **Södertälje** och **Eskilstuna** som utpendlingen främst sker, vilket visar att fördelningen vart människor pendlar varierar mellan kommunerna. Den stad, som bofasta i Strängnäs kommun, främst pendlar till är Södertälje, totalt 1 827 stycken. Stockholms kommun har något lägre antal utpendlare än Södertälje, 1 336 stycken. I *tabell 2* framställs skillnaden mellan kommunerna i Strängnäs omland. Tabellen redovisar antalet utpendlare från Strängnäs kommun, där nästan en tredjedel av allt utpendlande sker till Södertälje, Stockholm eller Eskilstuna som alla ligger längs Svealandsbanan. Utpendlare till de övriga kommunerna **Enköping**, **Västerås**, **Flen** och **Katrineholm** är relativt lågt. Alla kommuner har under hundra utpendlare till Strängnäs, vilket är få jämförelsevis med Södertälje, Stockholm och Eskilstuna.

Kommun	Män	Kvinnor	Totalt
Södertälje	1052	775	1827
Stockholm	831	505	1336
Eskilstuna	439	602	1041
Enköping	53	37	90
Västerås	55	23	78
Flen	25	16	41
Katrineholm	-	-	28

Tabell 2. Utpendling från Strängnäs kommun, fördelat på män och kvinnor. källa: SCB AMPAK 2005

Inpendlingen till Strängnäs kommun skiljer sig på några punkter. Påtagligt är att antalet inpendlande till Strängnäs kommun är mindre än antalet utpendlade, vilket visas i *tabell 3*. Det beror delvis på kommunernas befolkningsantal och antal arbetstillfällen i de olika kommunerna. Det är fortfarande

kommunerna längs Svealandsbanan som står för den största andelen pendlare till Strängnäs. Skillnaden i inpendlingen är främst att Eskilstuna har överlägset mest inpendlare till Strängnäs, 825 stycken. Stockholm och Södertälje har relativt få inpendlare till Strängnäs kommun jämförelsevis med Eskilstuna. Enköping och Västerås kommun har mindre antal inpendlare än utpendlare, vilket gör att pendlingen i både riktningar är ganska låg. Däremot är inpendlandet från Flen kommun högre än utpendlandet, och kommunen har fler inpendlare till Strängnäs kommun än Enköping, Västerås och Katrineholms kommun.

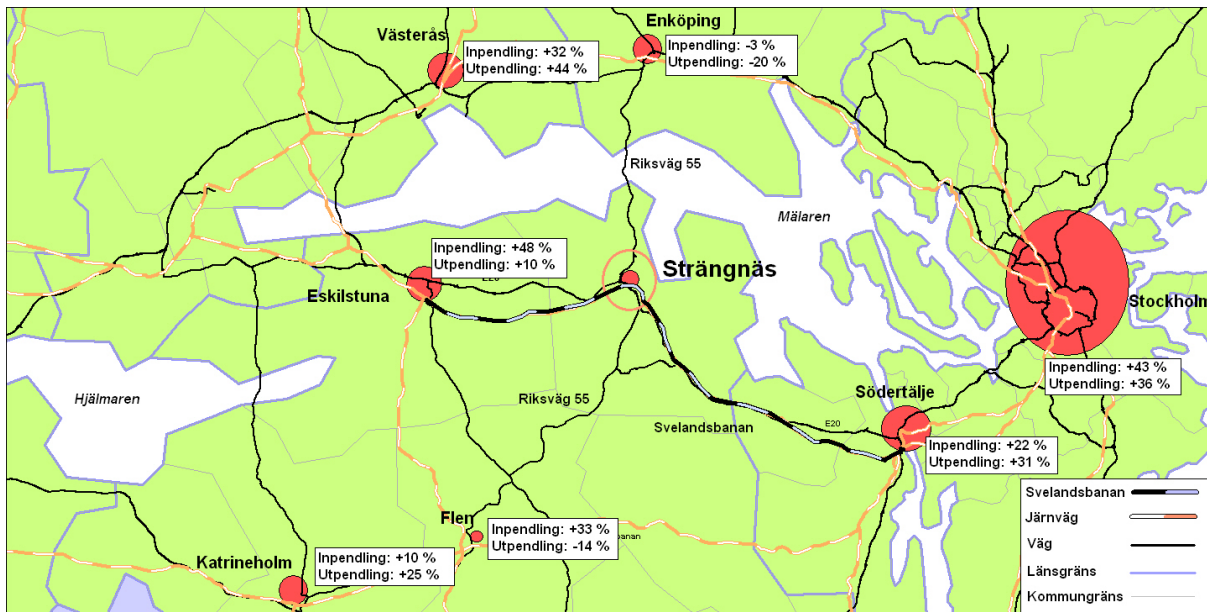
Kommun	Män	Kvinnor	Totalt
Södertälje	90	77	167
Stockholm	115	65	180
Eskilstuna	555	270	825
Enköping	36	26	62
Västerås	38	12	37
Flen	65	25	90
Katrineholm	-	-	29

*Tabell 3. Inpendling till Strängnäs kommun fördelat på män och kvinnor
Källa: SCB AMPAK 2005*

I avsnittet om regionförstoringen i Sverige och i Mälardalsregionen beskrevs att den lokala arbetsmarknaden för män och kvinnor var olika stor, och att män pendlande i större omfattning. *Tabell 2* bekräftar denna tendens även på en lägre inomregional nivå. Generellt är det flest män som pendlar från Strängnäs till de omkringliggande kommunerna, bortsett från ett undantag. Eskilstuna är det enda avvikande fallet, där det är fler kvinnor än män som pendlar till Strängnäs. *Tabell 3* visar också att inpendlingen till Strängnäs kommun domineras av män.

Antalet in- och utpendlare skiljer sig som sagt åt, vilket tyder på att Strängnäs har olika relation med de omkringliggande kommunerna. Statistiken visar att pendlingen åt båda håll domineras av Stockholm, Södertälje och Eskilstuna och att pendlingen till de andra kommunerna Enköping, Västerås, Flen och Katrineholm är relativt liten. Däremot kan det sägas att nästan samtliga kommuner under perioden 1995 till 2005 haft en ökad inpendling till Strängnäs, samt att Strängnäs haft en ökad utpendling.⁸⁰ I *figur 9* visas den procentuella ökningen av antalet in- och utpendlare. Påtagligt är att pendlingen både till och från Stockholm har ökat avsevärt och att antalet inpendlande från Stockholm nästan har fördubblats. Övriga kommuner har liknande tendenser förutom Enköping och Flen. Enköping har haft en negativ trend i båda riktningarna, medan Flen haft en minskning i utpendlingen minskat.

⁸⁰ SCB AMPAK 2005 – Förvärvsarbetande utpendlar resp. inpendlare 16- år



Figur 9. Procentuell ökning eller minskning av antalet inpendlare till Strängnäs kommun och utpendlare från Strängnäs kommun, åren 1995-2005.

Källa: SCB AMPAK 2005

5.5 Avsnittssammanfattning

Sammanfattningsvis framträder ett pendlingsmönster som visar att pendlingen är störst från de kommunerna ligger längs Svealandsbanan, det vill säga **Stockholm**, **Södertälje** och **Eskilstuna**. De städerna har också i relation till Strängnäs störst antal in- och utpendlare. Dessa städer har som tidigare beskrivits en relativ god kommunikationstillgänglighet. På grund av Svealandsbanan bättre tekniska räckvidd minskas det relativa avståndet mellan dessa städer, vilket underlättar pendlingen mellan städerna. Restiden överstiger inte en timme och turtätheten är hög. Sambanden mellan kommunikationstillgängligheten och antal pendlare är uppenbara i detta fall.

Kommunerna **Flen** och **Katrineholm** ligger avståndsmässigt ungefär lika långt från Strängnäs som Södertälje respektive Stockholm, men kommunikationstillgängligheten är inte lika bra. Detta beror på att resan till största del sker med länsbussar och att det dessutom krävs flera byten under resan. Detta gör att restiden blir lång, från 1 timme och 30 minuter till 2 timmar enkel resa. Restiden med bil är klart fördelaktig från dessa städer. Detta speglar också antalet pendlare från städerna, då det enligt *Tabell 2* och *3* är låg in- och utpendling mellan Strängnäs och dessa städer.

Antalet pendlare från kommunerna **Västerås** och **Enköping** är inte speciellt många. Från Enköping har pendlarna minskat under de senaste tio åren, det är den enda kommunen som både haft en negativ trend i in- och utpendlingen. Detta trots en relativt god kommunikationstillgänglighet med en restid på under 60 minuter med kollektivtrafik. Västerås geografiska läge i relation till Strängnäs påverkas av att sjön Mälaren ligger som direkt barriär mellan städerna. Därför måste kommunikationer ske genom antingen Eskilstuna eller Enköping. Vid Eskilstuna station uppstår problem med byten, vilket gör att restiden blir avsevärt mycket längre än vad den borde.

6 Infrastrukturens prioriteringsordning i regionen

Kommunikationstillgängligheten och pendlingsmönstren i Mälardalsregionen präglas utan tvivel av var investeringar av infrastruktur görs. Inga tvivel råder heller om att infrastrukturen prioriteras olika inom de politiska nivåerna i samhällets organisation. Makt och auktoritet förekommer på olika geografiska nivåer, inom vilka det finns en särskild makthierarki.⁸¹ Det är bland annat denna politiska struktur som diskuterats i kapitlet om Ansvarskommitténs slutbetänkande. I Sveriges politiska struktur har de olika geografiska nivåerna kommun, län och stat olika möjlighet att påverka eventuella infrastrukturinvesteringar. Beroende på vilken politisk nivå man befinner sig på kan olika aktörer ha olika syn på vad som är viktigt för den regionala utvecklingen. Kommuner, län och regioner arbetar tillsammans för att förbättra infrastrukturen och tillgängligheten, men prioriteringarna för att nå en positiv regional utveckling kan se olika ut. För att förstå hur respektive nivå inom Mälardalsregionen prioriterar infrastrukturen inom det geografiska området som tidigare behandlats, kommer följande avsnitt ge en överblick i hur de olika nivåerna (kommun, län och regionen i helhet) arbetar för att förbättra kommunikationerna och tillgängligheten. Detta för att sätta Strängnäs infrastruktur i ett större sammanhang, då många av infrastrukturinvesteringar måste samordnas på en högre politisk geografisk nivå.

6.1 Strängnäs kommun

Kommunikationerna är enligt kommunens översiktsplan av stor betydelse för Strängnäs utveckling. Kommunen anser att staden Strängnäs kan förstärka sin betydelse i regionen genom att ytterligare förbättra kommunikationerna. Strängnäs kan då öka sin betydelse som knutpunkt mellan Riksväg 55 i sydlig och nordlig riktning samt mellan E20 i östlig och västlig riktning.⁸² Svealandsbanan har varit en succé för kommunen. Dock har studien av kommunikationstillgängligheten visat att det finns svagheter i kommunikationstillgängligheten på Svealandsbanan. Vid kommunen är de medvetna om dessa problem. Thomas Fylkehed, som är planerare vid Strängnäs kommun, menar att det finns problem med kopplingarna vid Eskilstuna centralstation. Problemet ligger i att passa in tidtabellerna mellan Svealandsbanan och de övriga tågen och bussarna. Fylkehed anser vidare att Svealandsbanan är ett isolerat system, där kopplingarna i nordsydlig riktning är bristfälliga. Målet för kommunen är att få tillstånd en högre turtäthet på Svealandsbanan, samt att investera i ett extra spår och nya mötesstationer. Detta för att minska förseningarna på Svealandsbanan. Nästa steg är, enligt Fylkehed, att förbättra tvärförbindelsen så att man inte blir lika beroende av Stockholm. Målet är att etablera ett nätverk av förbindelser mellan mindre orter för att minska belastningen utefter de radiella stråken, detta för att få ett bättre komplementärt system mellan mindre orter. Fylkehed menar dessutom att man på så sätt kan bygga upp en flerkärnighet i diagonal riktning, vilket ger ett mindre sårbart system. Förbättrade kommunikationer är avgörande för Strängnäs utveckling och därför skulle en dubbelriktad pendling från städer som Katrineholm, Flen och Enköping förbättra situationen avsevärt för alla parter.⁸³

6.2 Södermanlands län

Ur ett regionalt perspektiv är det viktigt att kommunikationerna fungerar för att få en god tillgänglighet i regionen som helhet. Det är också centralt för att skapa en god regional utveckling i länet. Därför är kommunikationerna i anslutning till Strängnäs även centrala för hela länet. Det är Regionförbundet och länsstyrelsen i Sörmland som ansvarar för den regionala utvecklingen inom infrastruktur. Regionförbundet i Sörmlands län har tagit fram ett inriktningsunderlag för hur den framtida regionala infrastrukturen ska prioriteras. Inriktningsunderlaget grundar sig på Banverkets, Vägverkets och SIKAs underlag inför den långsiktiga planeringsperioden 2010-2018. Regionförbundet Sörmland anser enligt

⁸¹ Lundén, Thomas (1997), s. 16, 28

⁸² Översiktsplan 2002, Strängnäs

⁸³ Intervju Thomas Fylkehed, Planerare kommunikationer och bostäder – Strängnäs kommun, 2007-12-05

denna skrivelse att flera viktiga investeringar bör göras i Sörmlands län. Investeringarna berör bland annat infrastrukturen i anslutning till Strängnäs kommun. Förbundet förtydligar att det är nödvändigt att skapa en flexibel och tillförlitlig infrastruktur för att klara regionförstoringens allt större krav. De infrastrukturprioriteringar som främst berör Strängnäs är:⁸⁴

- Stärka de nord-sydliga förbindelserna
- Riksväg 55 som även kallas Mälardalsdiagonalen är ett viktigt stråk som länkar ihop flera viktiga regionala kärnor i såväl Sörmland, som i Mälardalsregionen.

Regionförbundet Sörmland understryker att kommunikationerna är uppbyggda kring radiella stråk, och de är främst riktade till och från Stockholm. Däremot är kommunikationerna svagt utvecklade i nord-sydlig riktning. Om dessa skulle stärkas, menar både förbundet och kommunplaneraren i Strängnäs, att det finns möjlighet att skapa en flerkärnig struktur. Samtidigt betonar Sörmlandsförbundet att de radiella förbindelserna, så som Svealandsbanan, fortsatt behöver förstärkas. Om Svealandsbanan fortsätter att utveckla sin potential och om de nord-sydliga förbindelserna stärks skulle en mer hållbar regional utveckling ske. Att stärka de nordliga och sydliga förbindelserna skulle också ge en möjlighet för företag att utlokalisera sig från Stockholmregionen, vilket skulle kunna leda till en avlastning på infrastrukturen i Stockholmregionen.⁸⁵ Detta understryker även Fylkehed på Strängnäs kommun, då många logistikföretag vill etablera sig i och kring Strängnäs.⁸⁶

Regionförbundet Sörmland menar dessutom att investeringar i nord-sydlig riktning skulle motverka en centralisering av service, tjänster, utbildning och kultur. Därför förespråkas en flerkärnig struktur.⁸⁷ Ur detta perspektiv blir Strängnäs kommun en viktig punkt med tanke på de kommande infrastrukturinvesteringar, eftersom Strängnäs är en viktig knutpunkt i nord-sydlig riktning. Dessutom påpekar regionförbundet att de lågtrafikerade banorna och turerna inte ska åsidosättas på grund av att näringslivet kan påverkas negativt av detta.⁸⁸

I inriktningsunderlaget från förbundet påpekas det även att det är betydelsefullt med en helhetssyn beträffande infrastrukturen i Mälardalsregionen. Sörmlands län är idag starkt integrerat med Stockholms län, vilket gör att Sörmland har intresse av att infrastrukturen fungerar i anslutning till Stockholm. Tidigare har det diskuterats huruvida man ska lösa trängselproblematiken i Stockholm, där det så kallade vägprojektet ”Förbifart Stockholm” skulle vara en lösning. Detta projekt har dock dragit ut på tiden och enligt Nutek:s utredning ”*Hur mycket kostar det att vänta? – en kontrafaktisk analys*” har Stockholm och omkringliggande län förlorat omkring 50 miljarder på grund av att nödvändiga infrastrukturinvesteringar inte gjorts i tid. Därför anser förbundet att en lösning på trängselproblematiken i Stockholm skulle kunna vara att, som ovan framställts, stärka de nord-sydliga förbindelserna och arbeta för att förbättra Mälardalsdiagonalen.⁸⁹ Det förfaller vara så att det finns mycket att vinna genom att stärka nord-sydliga förbindelser, delvis via Strängnäs genom Riksväg 55. Regionen, länet och Strängnäs kommun skulle samtliga vinna på att satsa på infrastrukturinvestering inom det området.

Som redovisat i föregående avsnitt har kommunikationstillgängligheten mellan Västerås och Strängnäs problem med kopplingarna till Eskilstuna, dessutom anses restiden mellan Västerås och Eskilstuna vara relativt lång. Detta är Regionförbundet Sörmland medvetna om och det skulle vara av stor nytta att

⁸⁴ Inriktningsunderlag för den långsiktiga infrastruktur planeringen för period 2010-2019, s.1-2

⁸⁵ Infrastrukturens utveckling i Sörmland – Underlag för kommande planeringsomgång, s. 14

⁸⁶ Intervju med kommunplanerare vid Strängnäs kommun, Thomas Fylkehed

⁸⁷ Infrastrukturens utveckling i Sörmland – Underlag för kommande planeringsomgång, s. 14

⁸⁸ Inriktningsunderlag för den långsiktiga infrastruktur planeringen för period 2010-2019, s. 2

⁸⁹ Ibid. s. 6

försöka minska restiden på sträckan. Hastighetshöjande åtgärder och spårutbyggnader på sträckan skulle enligt förbundet också ge ett mer hållbart resande mellan två växande regionala kärnor i Mälardalen.⁹⁰

Svealandsbanan har för både regionen och Strängnäs kommun varit en succé, men på grund av den snabba utvecklingen har det också uppstått en rad problem. Trots att antalet resenärer mångfördubblats, väljer över 2 000 resenärer att ta bilen till Stockholm varje dag. Detta beror till stor del på kapacitetsproblem, platsbrister och att de är ofta förseningar på sträckan. Därför finns det, som tidigare påpekats, planer på att förbättra Svealandsbanan. Bland annat planeras dubbelspår och nya mötesstationer.⁹¹

6.3 Mälardalsregionen

När det gäller Mälardalsregionen i sin helhet försöker Mälardalsrådet⁹² att samordna kommunikationerna mellan länen och kommunerna. Men framförallt kan man säga att det är genom trafik- och transportprocessen *En bättre sits* som samordningen i första hand sker. *En bättre sits* är ett politiskt projekt i Mälardalsregionen som inte går att undvika att diskutera när infrastrukturen i Mälardalsregionen kommer upp på agendan. I processen *En bättre sits* har regionens alla fem län och 65 kommuner deltagit gemensamt för att komma överens om hur infrastrukturens framtid i Mälardalsregionen ska se ut. *En bättre sits* har syftat till att gemensamt komma fram till ett förslag till vilka investeringar som behövs i Mälardalsregionen i framtiden, främst gällande kollektivtrafiken.⁹³ Media har tydligt framställt processen som segdragen, men den 20 december 2007 lyckades alla parter komma överens om hur finansieringen skulle fördelas, samt var investeringarna skulle göras.⁹⁴ Denna process har pågått i flera år och överenskommelsen kommer när som helst att lämnas över till regeringen och Åsa Torstensson, ansvarigt statsråd för infrastrukturfrågor. Totalt sett kommer det avsättas 1,2 miljarder kronor till infrastrukturprojekt i Mälardalsregionen under perioden 2010-2019. I avtalet presenteras också en gemensam prioriteringslista för regionen i helhet.⁹⁵ Mälardalsrådet har valt ut ett antal objekt i regionen som anses som de viktigaste för den kommande planeringsperioden, 2010-2019. Nedan redovisas regionens intentioner;⁹⁶

- Bättre internationell tillgänglighet, bland annat genom bättre förbindelser till och från olika delar av regionen till Arlanda
- Bättre förbindelser med landets andra storregioner
- Bättre förbindelser mellan regionala noder
- Bättre förbindelser mellan Stockholm och övriga regiondelar
- Stärkta tvärförbindelser
- Utveckla sjöfarten till och inom regionen i syfte att minska de långväga godstransporternas belastning på landtransportsystemet i Götaland, samt inom Stockholm-Mälardalsregionen

Prioriteringslistan visar att de finns flera objekt i Mälardalsregionen som behöver utvecklas för att skapa en fungerande och hållbar infrastruktur. Det finns flera viktiga projekt för regionen som enhet, bland annat har den planerade citybanan⁹⁷ varit en av de större frågorna inom ramen för *En bättre sits*. De

⁹⁰ Inriktningsunderlag för den långsiktiga infrastruktur planeringen för period 2010-2019, s. 4-5

⁹¹ Ibid. 3-4, Intervju med Thomas Fylkehed

⁹² Mälardalsrådet är en ideell intresseorganisation för kommuner och landsting i Stockholms, Uppsala, Örebro, Västmanlands och Södermanlands län.

⁹³ Enbattresits.se, (1)

⁹⁴ Enbattresits.se, (2)

⁹⁵ En bättre sits - Stockholm-Mälardalsregionens transportsystem, s. 17

⁹⁶ Ibid. s. 10-11

⁹⁷ Citybanan är en tvåspårig järnväg med två nya stationer i en cirka sex kilometer lång tunnel mellan pendeltågsstationen Stockholms södra och Tomtebodan. Citybanan fördubblar spårkapaciteten genom Stockholm. Därmed försvinner det största hindret för en utveckling med tätare och punktligare tågtrafik i Stockholm och Mälardalen. (Källa: www.banverket.se)

objekt som möjligtvis kommer beröra Strängnäs och den anslutande kommunikationstillgängligheten är de investeringar som kommer att förbättra förbindelsen mellan regionala noder, där Svealandsbanan är av hög prioriteringsgrad. Förutom detta kommer anslag ges för att stärka tvärförbindelserna, det vill säga infrastruktur i nord-sydlig riktning. Detta är viktigt då studien av kommunikationstillgängligheten utifrån Strängnäs visade att förbindelserna var svaga i nord-sydlig riktning. Dessutom påtalade både Regionförbundet Sörmland och Strängnäs kommun att det är nödvändigt att stärka förbindelsen i denna riktning för att skapa en flerkärnig struktur i Mälardalen.

I avtalet *En bättre sats* specificeras också de utvalda objekten ytterligare och tydligare indelningar av var åtgärderna bör utföras framställs. Nedan i *figur 10* visas förslag över var investeringar ska ske, samt hur mycket pengar som fördelas till respektive åtgärd.

SUMMERING TRAFIKINVESTERINGAR EN BÄTTRE SITS, 20 DEC 2007	Finansiering i miljoner kr		prisivå 2010
	Staten 2010-2019	Indikativ regional fin.	Summa
JÄRNVÄGAR			
<i>Tillförlitlig kollektivtrafik</i>	2 280		2 280
<i>Mälartunneln - systemsynen</i>	20 400	7 500	27 900
<i>Järnvägar för en gemensam arbetsmarknad</i>	6 350		6 350
<i>Järnvägar för kopplingar till angränsande regioner</i>	6 300		6 300
<i>Godstransportlösningar</i>	3 220		3 220
<i>Regionala spår med storregional betydelse</i>	10 150	10 000	20 150
VÄGAR			
<i>Framkomligt och fyrfältigt Europavägnät</i>	23 000	17 500	40 500
<i>Övrigt nationellt stamvägnät samt viktiga övriga vägar</i>	3 900		3 900
INVESTERINGSUTRYMME FÖR LÄNSPLANERNA	9 400		9 400
SUMMA	85 000	35 000	120 000

Figur 10. Summeringar av föreslagna infrastrukturinvesteringar från överenskommelsen *En bättre sats* för kommande planperiod 2010-2019.

Källa: [http://www.enbattresits.se/malardalsradetwww/enbattresits2030_2.nsf/0/2B4921847A3DBF45C12570A100470261/\\$FILE/En%20bättre%20sats%2020%20dec%202007.pdf](http://www.enbattresits.se/malardalsradetwww/enbattresits2030_2.nsf/0/2B4921847A3DBF45C12570A100470261/$FILE/En%20bättre%20sats%2020%20dec%202007.pdf)

Nedan förklaras respektive delobjekt i *figur 10*, detta för att redovisa vilka delar som berör den tidigare gjorda studien av kommunikationstillgängligheten i anslutning till Strängnäs kommun. Den kursiva texten representerar respektive delobjekt från summeringen *figur 10*.

Tillförlitlig kollektivtrafik syftar till att satsa på att få tillstånd ett mer tillförlitligt kollektivtrafiksystem. Det ska bland annat ske genom satsningar på drift- och underhållsåtgärder på redan befintliga järnvägar. *Mälartunneln och systemsynen* syftar till att fördela kapaciteten med hänsyn till ett systemtänkande, detta för att investeringarna ska komma samhället till godo. En utbyggnad av Citybanan, Mäljarbanan och Svealandsbanan ska enligt *En bättre sats* vara av högsta prioritet i denna systemsyn. Mäljarbanan är namnet på den järnväg som går norr om Mälaren från Stockholm via Västerås till Örebro.

Avdelningen *järnvägar för en gemensam arbetsmarknad* syftar till att utveckla arbetspendlingen mellan städerna i Mälardalsregionen genom att utveckla förbindelserna. De åtgärder som är prioriterade i detta fall är följande; Ostkustbanan norr och söder om Uppsala, Mäljarbanan mellan Örebro och Kolbäck samt

banan mellan Västerås och Eskilstuna.⁹⁸ Enligt denna överenskommelse bör *Järnvägar för kopplingar till angränsade regioner* utvecklas. Ostlänken måste byggas ut och Dalabanan bör förbättras. Enligt *Godstransportlösningar* för tåg ska det också satsas på för att skapa ett effektivt logistiskt system i Mälardalsregionen. *Regionala spår med storregional betydelse* har enligt överenskommelsen en väsentlig roll i framtidens kollektivtrafik. Därför är det nödvändigt att det finns bra stationslägen, pendeltåg, spårvägar, och tunnelbanor så att det regionala resandet kan ske med kollektivtrafik. Främst pekas Stockholms län ut för dessa investeringar.

Gällande investeringarna på bilvägarna i Mälardalen föreslås, enligt överenskommelsen *En bättre sats*, bland annat förbättringar inom *framkomlighet och fyrfältigt Europavägnät*. Dessutom föreslås att det *övriga nationella stamvägnätet samt viktiga övriga vägar* ska tilldelas en mindre del av investeringar.⁹⁹

Sammanfattningsvis finns det många infrastrukturinvesteringar som bör utföras inom de närmsta åren i Mälardalsregionen. Överenskommelsen *En bättre sats* kommer stå som grund för var investeringarna kommer genomföras och hur regionen prioriterar infrastrukturen. Alla kommuner och län har undertecknat överenskommelsen *En bättre sats*, vilket betyder att alla på ett eller annat sätt stöder den. Det har visat sig nödvändigt att samordna stora infrastrukturinvesteringar mellan olika politiska nivåer för att skapa en bättre infrastruktur i Mälardalsregionen.

⁹⁸ En bättre sats – Stockholm- Mälardalsregionens transportsystem, . 11-13

⁹⁹ Ibid. s. 11-13

7 Avslutande diskussion och slutsats

Syftet med denna uppsats har varit att beskriva regionförstoringen, samt att analysera vilka effekter regionförstoringseffekten kan få på lokal nivå. Undersökningen har genomförts med studier av att studera kommunikationer och tillgänglighet på en lokalnivå. Den lokala nivån har satts i ett större sammanhang för att visa på hur den i sig kan påverka den regionala utvecklingen. Nedan redovisas och diskuteras svaren på respektive fråga. Avsnittet avslutas med en presentation av slutsatsen och förslag på vidare forskning i ämnet.

Hur ser kommunikationstillgängligheten ut till och från Strängnäs?

Den första frågan har analyserats utifrån den genomförda fallstudien av Strängnäs. Fallstudien har visat att kommunikationstillgängligheten varierar kraftigt beroende på resmål, färdriktning och transportsätt. Det framställs tydligt att sedan Svealandsbanan tillkomst har kommunikationstillgängligheten med kollektivtrafik förbättrats avsevärt. Tillgängligheten till städer längs Svealandsbanan, så som *Eskilstuna*, *Södertälje* och *Stockholm*, är relativt hög. Restiderna till dessa städer understiger alla den psykologiska maxgränsen 60 minuter. Antalet in- och utpendlare mellan Strängnäs och dessa städer är hög, vilket förstärker idén om att en god kommunikationstillgänglighet är nödvändig för att skapa en integration mellan städer. Det ska påpekas att *Eskilstuna*, *Södertälje* och *Stockholm* tillsammans innehar många arbetstillfällen, vilket gör dem till attraktiva arbetsstäder. Därför bör det stora antalet pendlare från dessa städer med mötas med en viss försiktighet, främst på grund av att de har ett större befolkningsunderlag för att ha ett högt pendlingsantal.

Även om Svealandsbanan visats vara en succé har det i studierna av Regionförbundets inriktningsdokument och vid intervjun med Thomas Fylkehed från Strängnäs kommun framkommit att det finns flera problem. Det snabbt stigande antalet passagerare har medfört hög belastning på Svealandsbanan, vilket har lett till kapacitetsproblem. Dessutom betonar flera källor att finns problem med förseningar, detta på grund av för svag spårkapacitet längs sträckan Eskilstuna - Stockholm. Inriktningsdokumentet från Regionförbundet Sörmland menar att dessa orsaker har lett till att över 2 000 personer som pendlar från Strängnäs till Södertälje och Stockholm istället väljer att ta bilen.

Vid intervjun med kommunplaneraren på Strängnäs kommun framgick även att Svealandsbanan anses vara ett isolerat system som har svag koppling till övriga kollektiva färdmedel. Kopplingarna är bristfälliga och behöver samordnas bättre för att få tillstånd en högre tillgänglighet från städer som inte ligger i anslutning till Svealandsbanan. Detta problem speglar tillgängligheten från de övriga städerna som inte ligger längs Svealandsbanan.

Tillgängligheten med kollektivtrafik mellan Strängnäs och städerna *Flen* och *Katrineholm* är tämligen svag. Restiden är orimligt lång, då den från båda städerna överstiger 1 timme och 30 minuter, inklusive flera byten mellan olika länsbussar. Antalet in- och utpendlare från städerna är relativt få, således är interaktionen på den lokala arbetsmarknaden låg mellan städerna. Detta trots att städerna ingår i samma län och att Flen och Katrineholm avståndsmässigt inte ligger längre bort än Stockholm. Problemet beror delvis på att kollektiva transportmedel har olika teknisk räckvidd. De regionala tågen är avsevärt snabbare och har större räckvidd än länsbussarna. Det som försvagar tillgängligheten från Flen och Katrineholm är samordningen vid bytet mellan Svealandsbanan och länsbussarna i Eskilstuna. Samordningen är framförallt svag under morgontrafiken, vilket resulterar i längre restid. En samordning av dessa kommunikationer skulle minska restiden avsevärt.

Kollektivtrafikförbindelsen mellan Strängnäs och *Västerås* utmärks av samma problem som tillgängligheten från Flen och Katrineholm. På denna sträcka finns det klara *kopplingsrestriktioner*. Restiden förlängs betydande av att det regionalt anslutande tåget från Västerås till Katrineholm inte är

anpassat till Svealandsbanans tidtabell. Detta medför en väntetid vid Eskilstuna station på ungefär en timme, och en total restid på omkring 1 timme och 45 minuter. Om tidtabellerna skulle synkroniseras skulle restiden sjunka till under en timme, vilket ger en godtagen kommunikationstillgänglighet. Antalet pendlare mellan städerna visar att städernas interaktion är låg och städerna inte har helt sammanhängande lokala arbetsmarknader. Kommunikationstillgängligheten mellan Strängnäs och *Enköping* är förhållandevis bra. Inga byten behövs och restiden är överkomlig, men trots detta har både in- och utpendlingen minskat de senaste tio åren. Rimligtvis har det att göra med att både Strängnäs och Enköping kommunikationer till Stockholm utvecklats.

Sammantaget ger Svealandsbanan en bra kommunikationstillgänglighet för Eskilstuna, Stockholm och Södertälje, medan de övriga städerna Katrineholm, Flen, Västerås och Enköping har en svagare tillgänglighet. Detta återspeglas på antalet pendlare mellan Strängnäs och dessa städer, vilket redovisades i *tabell 2 och 3*. Problemet grundar sig i att Svealandsbanan är ett isolerat system som inte är synkroniserat med övrig kollektivtrafik inom det avgränsade området.

Hur kan regionförstoringsprocessen påverka Mälardalsregionen, den lokala nivån och individens rörlighet?

I den andra frågan har jag försökt att utreda vilka effekter den pågående regionförstoringsprocessen kan få på Mälardalsregionen, en lokal nivå, och hur detta kan påverka individens rörlighet. I Mälardalsregionen handlar regionförstoringsprocessen generellt sett om att lokala arbetsmarknader sammanfogas av ett allt mer integrerat kommunikationssystem. Regionförstoringen drivs framåt av att det finns en generell uppfattning om att en större region har bättre förutsättningar för ekonomisk tillväxt. Om kommunikationstillgängligheten förbättras, skapas ett större omland med fler arbetsplatser och företag, vilket i sin tur leder till en specialisering inom arbetskraften. Grundtanken är då att de lokala arbetsmarknaderna blir mindre sårbara genom att det är lättare att finna rätt person för rätt arbete. Detta kumulativa som anses som huvudmotiv för regionförstoringen kan ses i *figur 2*.

Studien har visat att regionförstoringen medför att arbetsresorna blir allt längre i Mälardalsregionen, vilket redovisas i *tabell 1*. Detta gäller både avstånds- och tidsmässigt. Samtidigt har antalet regionala resor i regionen ökat avsevärt genom exempelvis Svealandsbanans tillkomst. Det ökande resandet blir även tydligt på den lokala nivån, vilket visades i studien av pendlingen till och från Strängnäs. Antalet pendlare till och från Strängnäs har ökat från alla städer utom Enköping, vilket redovisades i *figur 9*. När det gäller kommunikationstillgängligheten i regionen som helhet är den framförallt uppbyggd kring radiella kommunikationsstråk i riktning mot Stockholm. Stockholm är navet i länets infrastruktur och det är längs de radiella stråken som kommunikationstillgängligheten är som störst. Räckvidden är alltså sämre i nord-sydlig riktning om man utgår ifrån Strängnäs.

För att återknyta till regionförstoringens effekt på den lokala kommunikationstillgängligheten, bör tidigare redovisade resultat av studien av Strängnäs finnas i minnet. Den regionförstorande åtgärd som främst har påverkat Strängnäs kommunikationstillgänglighet är Svealandsbanan tillkomst. Svealandsbanan kan ses som en förlängd arm utifrån Stockholm som införlivat Strängnäs allt mer i Stockholms arbetsmarknad. Tydligt är att kommunikationstillgängligheten är som störst längs banans sträckning. Både in- och utpendlingen har ökat från städerna längs Svealandsbanan till Strängnäs, men som ovan nämnts finns det problem med att Svealandsbanan är ett isolerat system. Därför understryks det både av inriktningsdokumenten från regionförbundet i Sörmland och i intervjun med planeraren vid Strängnäs kommun att det finns generella problem med de nord-sydliga förbindelserna.

Det framstår som om det finns flera inneboende konflikter i regionförstoringsprocessen när det gäller rörligheten på de lokala arbetsmarknaderna. Rörligheten på arbetsmarknaden skiljer sig mellan olika individer i samhället. Beroende på kön, inkomstgrupp och utbildning varierar rörligheten inom och

mellan de lokala arbetsmarknaderna i Mälardalsregionen. Män med högre utbildning har geografiskt sett större lokal arbetsmarknad i Mälardalsregionen och därmed en större rörlighet. Denna tendens visades också i den lokala studien av Strängnäs, där antalet män som pendlade till och från Strängnäs var högre än antalet kvinnor. Det kan konstateras att alla individer i samhället inte kan ta del av de regionförstorande fördelarna. Rörligheten varierar mellan olika individer i samhället. För övrigt bör tilläggas att den kan negativa effekter på miljön i regionen, genom att infrastrukturen tar allt mer mark i anspråk till förmån för natur- och djurmiljöer. Dock är syftet med uppsatsen inte att analysera de eventuella miljöeffekterna av regionförstoringen, men jag anser ändå att det är viktigt att påpeka detta.

På vilket sätt kan kommunikationerna och tillgängligheten påverka den regionala utvecklingen, och vilka infrastrukturinvesteringar planeras i Mälardalsregionen?

Den tredje och avslutande frågan behandlar hur den lokala kommunikationstillgängligheten kan påverka den regionala utvecklingen kan flera slutsatser dras. Både vid intervjun vid Strängnäs kommun och i länets inriktningsdokument belystes vikten av en flerkärnig struktur. Det betyder att städer bör vara sammankopplade i nätverk av förbindelser, detta för att skapa en mer hållbar regional utveckling. Detta kan återkopplas till det teoretiska avsnittet där det diskuterades hur en *polycentrisk*¹⁰⁰ uppbyggd region har flera fördelar. Grunden i den *polycentriska* strukturen är flerkärnighet med goda kommunikationer mellan städerna och de olika lokala arbetsmarknaderna. Kommunikationstillgängligheten på den lokala nivån tenderar att förstärkas längs de radiella stråken i öst-västlig riktning, vilket också gäller utvecklingen i regionen i stort. Angående kommunikationstillgängligheten lokalt ett utifrån Strängnäs går det inte ifrågasätta Svealandsbanan betydelse för staden, detsamma gäller de övriga städerna längs den Stockholm, Eskilstuna och Södertälje. Svealandsbanan har en positiv betydelse för flera städer i regionen, men för att skapa en jämn regional utveckling bör även kommunikationstillgängligheten förbättras i nord-sydlig riktning. Om enbart regionförstorande åtgärder, som exempelvis Svealandsbanan, genomförs och om inte infrastrukturen stärkts i nordlig-sydlig riktning, riskerar Mälardalsregionen att förstöras i enbart vissa geografiska riktningar. Konsekvenser blir även att vissa kommunikationsförbindelser blir sämre än andra, vilket kan leda till att vissa städer blir isolerade och regionen blir inte lika sammansatt som enhet. Enligt inriktningsdokumentet från Regionförbundet Sörmland skulle investeringar i nordlig och sydlig riktning inte bara gynna den regionala utvecklingen i sin helhet, utan detta skulle också kunna vara en del av lösningen på Stockholms starkt överbelastade kollektivtrafik.

Angående de framtida infrastrukturinvesteringarna framkommer det av överenskommelsen *En bättre sats* att det finns många delar av infrastrukturen som behöver förbättras. Studien av dokumenten har visat att framförallt Citybanan varit en av de viktigaste frågorna att lösa, vilken också kommer tilldelas stor del av budgeten i förslaget. Tillika kommer de regionala tågen mellan viktiga noder i Mälardalsregionen, så som Svealandsbanan fortsätta att stärkas. Intentionen är att stärka de nordliga och sydliga förbindelserna för att skapa en flerkärnig struktur. Detta är alla politiska nivåer (kommun, län och region) överens om. Prioriteringen av infrastrukturen handlar i hög grad om att finna lösningar som samordnas regionens infrastruktur, då det under lång tid inte funnits någon gemensam strategi. Det framgår av överenskommelsen *En bättre sats* att det finns en genomarbetad idé om hur infrastrukturen ska förbättras, vilket givetvis är bra då stora infrastruktur frågor behöver samordnas mellan olika politiska nivåer.

7.1 Slutsats

Studien har visat att regionförstoringen som sker i Mälardalsregionen har medfört att människors pendlingsmönster förändrats. Restiden och avstånden vid arbetsresor har under de sista årtiondena ökat avsevärt, vilket till stor del beror på att regionens infrastruktur allt mer integrerats. Regionförstoringen

¹⁰⁰ Se det teoretiska avsnittet för utförlig förklaring, s.8-9

har medfört att antalet lokal arbetsmarknader har minskat och att rörligheten har ökat för vissa individer i samhället. Studien har visat att rörelsen skiljer sig åt beroende på kön, inkomstgrupp, och utbildning.

Studien av regionförstoringens effekt på den lokala nivån har visat att de kan vara både positiva och negativa. För Strängnäs har kommunikationstillgängligheten till som omland förbättras betydligt genom tillkomsten av Svealandsbanan. Detsamma gäller de andra städerna Stockholm, Södertälje och Eskilstuna som också tack vare Svealandsbanan har god kommunikationstillgänglighet till Strängnäs. Svealandsbanan har varit en viktig faktor för Strängnäs positiva utveckling de senaste åren, bland annat har den bidragit till det ökande antalet invånare i Strängnäs. Däremot visar studien att kommunikationstillgängligheten är sämre från de andra städerna som deltagit i undersökningen, vilket till stor del beror på att Svealandsbanans tidtabell inte är synkroniserad med övriga regionala tåg och länsbussar. Att kommunikationerna är speciellt eftersatta i nordlig och sydlig riktning har tydligt framgått i studien, detta gäller både i Mälardalsregionen och lokalt sett utifrån Strängnäs. Kommunikationerna är främst utvecklade i kommunikationsstråk gentemot Stockholm (östlig och västlig riktning).

Slutsatsen av studien blir att om inte regionförstoringprocessen sker jämnt över Mälardalen kan det leda till en ojämn regional utveckling inom regionen. Om kommunikationerna inte utvecklas bättre i alla geografiska riktningar kan konsekvenserna bli att regionen endast förstoras i vissa geografiska riktningar. Östlig och västlig riktning är redan idag mer utvecklad. Om målet är att skapa en hållbar regional utveckling bör processen ske jämnt över regionen, detta kräver samordning mellan alla politiska nivåer. Avslutningsvis kan sägas att överenskommelsen *En bättre sats* möjligtvis kan vara ett steg i rätt riktning mot en bättre samordnad infrastruktur Mälardalsregionen.

7.2 Förslag på vidare forskning

Under det pågående arbetet med uppsatsen har många intressanta frågor väckt mitt intresse när det gäller Mälardalsregionen och dess kommunikationer. Bland annat väcktes tankar kring varför städer som Flen och Eskilstuna haft en så negativ befolkningsutveckling och ekonomisk tillväxt, medan Strängnäs haft en stigande befolkningsutveckling och ett blomstrande näringsliv. Kan detta bero på näringslivsstrukturen i respektive stad eller kan det bero på den att infrastrukturen är underdimensionerad kring Flen och Katrineholm? Detta är frågor som borde vara intressanta att studera ur ett geografiskt perspektiv, både utifrån en lokal respektive regional nivå. Ett annat geografiskt perspektiv som borde vara intressant att studera är hur tillgängligheten ser ut ännu längre ner i den geografiska nivån, det vill säga inom en kommun. Exempelvis genom att undersöka hur tillgängligheten ser ut till och från respektive pendeltågstation, detta för att se hur de inomkommunala kommunikationerna fungerar.

Källförteckning

Tryckta källor

Ansvarskommitténs slutbetänkande – *hållbar samhällsorganisation med utvecklingskraft* (SOU 2007:10)

Flowerdew, Robin & Martin, David (2005), *Methods in Human Geography – A guide for students doing a research project 2ed.* Prentice hall, Southampton.

Gren, Martin & Hallin, Per-Olof (2003), *Kulturgeografi: en ämnesintroduktion.* Malmö: Liber.

Hall, Peter & Pain, Kathy (2006), *The Polycentric Metropolis- learnings from mega-city regions in Europe.* London: Earthscan.

Hermelin, Brita (2005), *Regional ekonomisk utveckling.* Ingår i antologin *Planeringens utmaningar och tillämpningar* (Red) Forsberg, G. Uppsala Publishing house AB.

Lenntorp, Bo (1976), *Paths in space-time environment: a time-geographic study of movement possibilities of individuals.* Lund: Libber läromedel/Gleerup.

Lundén, Thomas (1997), *Makten över marken – En politisk geografi.* Studentlitteratur, Lund.

Nandorf, Tove (2008), *Två landshövdingar på krigsstigen*, DN 2008-01-07

Törnqvist, Gunnar (1998), *Renässans för regioner – om tekniken och den sociala kommunikations villkor.* Stockholm: SNS.

SCB AMPAK 2005 – *Förvärvsarbetande utpendlar resp. inpendlare 16- år*, mottagit från Strängnäs kommun, 2007-12-05

Muntliga källor

Intervju med Thomas Fylkehed, planerare kommuniker och bostäder vid Strängnäs kommun, 2007-12-05 kl 10.00,

Internet källor

Ansvarskommitténs hemsida - Statens offentliga utredningar

1, <http://www.sou.gov.se/ansvar/index.htm> - 2008-01-10

2, <http://www.sou.gov.se/ansvar/direktiv.htm> - 2008-01-10

3, <http://www.sou.gov.se/ansvar/pdf/Slutbetänkande.pdf> - 2008-01-10

Effekter av framtida regionförstoring i Stockholm-Mälardalsregionen - Fördel Stockholm-Mälardalsregionen

<http://www.stockholm-malarregionen.se/files/Yt55wMrr.pdf> - 2008-01-10

En bättre sits – Stockholm-Mälardalsregionens transportsystem - En bättre sits

[http://www.enbattresits.se/malardalsradetwww/enbattresits2030_2.nsf/0/2B4921847A3DBF45C12570A100470261/\\$FILE/En%20bättre%20sits%2020%20dec%202007.pdf](http://www.enbattresits.se/malardalsradetwww/enbattresits2030_2.nsf/0/2B4921847A3DBF45C12570A100470261/$FILE/En%20bättre%20sits%2020%20dec%202007.pdf) - 2008-01-10

Enbattresits.se - En bättre sits hemsida

1, http://www.enbattresits.se/malardalsradetwww/enbattresits2030_2.nsf/page.items.www/A7CD4BB7CD74D898C12573620035FF90?open - 2008-01-10

2, http://www.enbattresits.se/malardalsradetwww/enbattresits2030_2.nsf/page.items.www/100F2952AF27BBE6C125738500255420?open - 2008-01-10

Infrastrukturens utveckling i Sörmland – Underlag för kommande planeringsomgång - Region Sörmland

<http://www.region.sormland.se/BilagorBilder/Bilagor%202007/Press/Regionförbundet%20Sörmland%20levererar%2020075.pdf> – 2008-01-10

Infrastruktur för tillväxt, en analys av infrastrukturens betydelse för tillväxt, regional utveckling och regionförstoring - SIKÅ – Statens Institut för kommunikationsanalys

http://www.sika-institute.se/Doclib/Import/104/sr_2004_1.pdf - 2008-01-10

Inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för period 2010-2019

Region Sörmland

<http://www.region.sormland.se/BilagorBilder/Bilagor%202007/Press/Remissyttrande%20inriktningsunderlag.pdf> – 2008-01-10

Nationell strategi för regional konkurrenskraft, sysselsättning och entreprenörskap 2007-2013

Regeringskansliet – Näringsdepartementet

<http://www.regeringen.se/content/1/c6/07/48/35/b4da37cf.pdf> - 2008-01-10

Om lokala arbetsmarknader (2005) SCB - Statistiska Central Byrån

<http://www.scb.se/Grupp/regionalt/rg0104/LAmerom.pdf> - 2008-01-10

Regionala indelningar i Sverige den 1 januari 2007 (SCB) - Statistiska Central Byrån

http://www.scb.se/statistik/_publikationer/OV9999_2007A01_BR_X20OP0701.pdf - 2008-01-10

Regionförstoringen i Stockholm-Mälardalen 1993-2005 – med utblick mot 2030

Mälardalsrådet och WSP 2007

Källa: [http://www.dominoplaza.com/malarwww/main.nsf/0/A7586008CFCDEC8EC1256EAD0031A4CC/\\$File/Regionförstoring.pdf](http://www.dominoplaza.com/malarwww/main.nsf/0/A7586008CFCDEC8EC1256EAD0031A4CC/$File/Regionförstoring.pdf) – 2007-12-15

Strängnäs kommun – avståndstabell - Strängnäs kommun

<http://www.strangnas.se/Om-kommunen/Kommunfakta/Avstandstabell/> - 2008-01-13

Strängnäs – kommunens historia - Strängnäs kommun

<http://www.strangnas.se/Om-kommunen/Kommunfakta/Kommunens-historia/> - 2008-01-13

Strängnäs kommunfakta, statistik – 2007 - Strängnäs kommun

http://www.strangnas.se/upload/om_kommunen/kommunfakta/kommunfakta.pdf - 2008-01-13

Svealandsbanan – de första åren: rapport från ett forskningsprojekt om tågtrafikens effekter på resandet - KTH – Kungliga Tekniska Högskolan

<http://www.infra.kth.se/jvg/Rapporter/Svea12sid.pdf> - 2008-01-10

Tidtabell länstrafiken - Länstrafiken i Sörmland

1, http://www.lanstrafiken.se/template/ReseplanerareFrameset_____2678.aspx - 2007-12-05

2, <http://www.lanstrafiken.se/upload/Lanstrafiken/Sormland/Dokument/Hosttidtabeller/Lanet%20host%202007/876%20vinter%202007.pdf> - 2007-12-04

3, http://www.lanstrafiken.se/template/ResePlanerareUnder_____3924.aspx - 2008-12-04

Tillgänglighet med kollektivtrafik, underlag inom arbetet: en bättre sats En bättre sats - transek

[http://www.enbattresits.se/malardalsradetwww/enbattresits2030_2.nsf/0/3EF350B26D2CD971C125734F00319EBB/\\$FILE/tillganglighetsstudie.pdf](http://www.enbattresits.se/malardalsradetwww/enbattresits2030_2.nsf/0/3EF350B26D2CD971C125734F00319EBB/$FILE/tillganglighetsstudie.pdf) - 2008-01-10

TiM - Trafik i Mälardalen

<http://www.timinfo.se/SokResal/> - 2007-12-04

Urbanisering, storstad och ekonomisk tillväxt - Institutet för tillväxtpolitisk studier

http://www.itps.se/Archive/Documents/Swedish/Publikationer/Rapporter/Allm%C3%A4nna/A2006/A2006_015_webb.pdf - 2008-01-10

Är regionförstoringen hållbar? Rapport från Boverket 2005 - Boverket

http://www.boverket.se/upload/publicerat/bifogade%20filer/2005/ar_regionforstoring_%20hallbar.pdf - 2008-01-10

Översiktsplan 2002 – Strängnäs - Strängnäs kommun

<http://www.strangnas.se/Samhalle--utveckling/Samhallsplanering/Oversiktsplan/Oversiktsplan-2002/> - 2008-01-10

Figurförteckning

Figur 1: Städernas sammansättningar inom en region i relation till lokala arbetsmarknader.

Källa: http://www.infra.kth.se/courses/1N1502/Files2007/L5_LokArbetsm_MJ%20vt2007.pdf

Figur 2: Det kumulativa sambandet som anses som huvudmotiven till regionförstoring

Källa: Dahl, Å, Einarsson, H, Strömqvist, U, 2003, effekter av framtida regionförstoring

Figur 3: Befolkningsutveckling i Mälardalsregionen 1993-2005

Källa: [http://www.dominoplaza.com/malarwww/main.nsf/0/A7586008CFCDEC8EC1256EAD0031A4CC/\\$File/Regionförstoring.pdf](http://www.dominoplaza.com/malarwww/main.nsf/0/A7586008CFCDEC8EC1256EAD0031A4CC/$File/Regionförstoring.pdf)

Figur 4: Visar Strängnäs kommun med mindre orter

Källa: <http://www.gis.lst.se/lanskartor/>

Figur 5: Kartan visar Mälardalens kommunikationer med Strängnäs kommun i centrum. Visar även kommun- och länsgränser regionen. Svealandsbanans sträckning är markerad med svart och blå.

Källa: Tillverkad i Mapinfo Christian Fredricsson statistik hämtat från: http://www.scb.se/templates/tableOrChart___193256.asp, Christian Fredricsson

Figur 6: Tillgänglighet från Flen och Katrineholm

Källa: Tillverkad i Mapinfo av Christian Fredricsson

Figur 7: Tillgänglighet från Eskilstuna, Västerås och Enköping

Källa: Tillverkad i Mapinfo av Christian Fredricsson

Figur 8: Tillgänglighet från Stockholm och Södertälje

Källa: Tillverkad i Mapinfo av Christian Fredricsson

Figur 9: Procentuell ökning eller minskning av antalet inpendlare till Strängnäs kommun och utpendlare från Strängnäs kommun, åren 1995-2005.

Källa: Tillverkad i Mapinfo av Christian Fredricsson, statistik hämtad från SCB AMPAK 2005

Figur 10: Summeringar av föreslagna infrastrukturinvesteringar från överenskommelsen en bättre sits kommande planperiod 2010-2019.

Källa: [http://www.enbattresits.se/malardalsradetwww/enbattresits2030_2.nsf/0/2B4921847A3DBF45C12570A100470261/\\$FILE/En%20bättre%20sits%2020%20dec%202007.pdf](http://www.enbattresits.se/malardalsradetwww/enbattresits2030_2.nsf/0/2B4921847A3DBF45C12570A100470261/$FILE/En%20bättre%20sits%2020%20dec%202007.pdf)

Tabellförteckning

Tabell 1: Genomsnittlig reslängd för arbetsresor för de olika länen i Mälardalsregionen

Källa: [http://www.dominoplaza.com/malarwww/main.nsf/0/A7586008CFCDEC8EC1256EAD0031A4CC/\\$File/Regionförstoring.pdf](http://www.dominoplaza.com/malarwww/main.nsf/0/A7586008CFCDEC8EC1256EAD0031A4CC/$File/Regionförstoring.pdf)

Tabell 2: Utpendling från Strängnäs kommun, fördelat på män och kvinnor

källa: SCB AMPAK 2005

Tabell 3: Inpendling från Strängnäs kommun, fördelat på män och kvinnor

källa: SCB AMPAK 2005