

Ortsstruktur och funktionella samband i södra Sverige



Ortsstruktur och funktionella samband i södra Sverige

Kontaktpersoner

Jesper Borgström, Region Skåne

Johan Skommargård, Region Kronoberg

Victor Öberg, Region Halland

Jenny Rydquist, Region Blekinge

Ida Hedberg, Region Jönköpings län

Christian Forsell, Region Kalmar

Konsulter

WSP: Joakim Franklin, Anders Axelsson, Jonas Börjesson, Ebba Gröndahl,

Johanna Sundelöf och Manne Ölfvingsson

<https://regionsamverkan.se/funktionalitet>

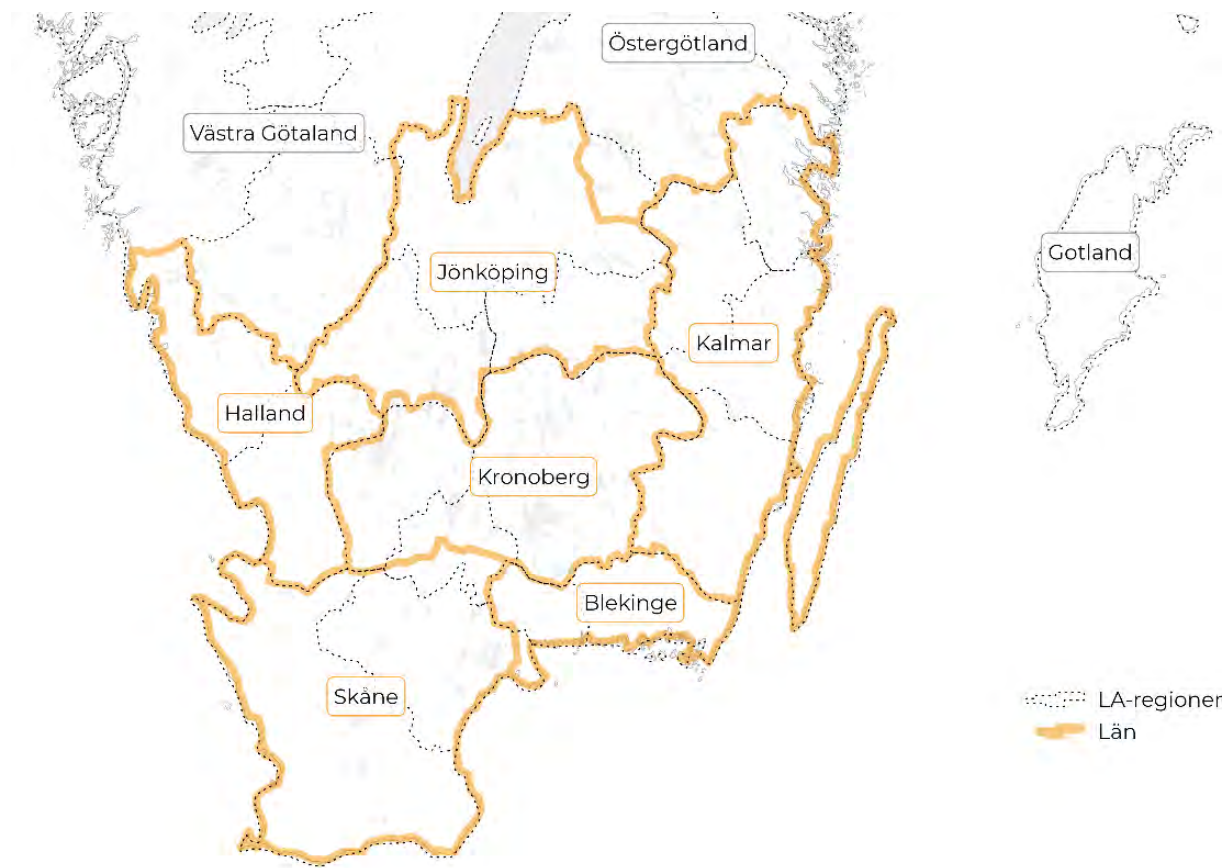
Innehåll

1	INTRODUKTION	5
1.1	Om projektet ortsstruktur och funktionella samband i södra Sverige.....	6
1.2	Begreppslista.....	8
1.3	Geografiska indelningar, metod och källor	11
1.4	Teoretiska utgångspunkter.....	17
2	BEFOLKNING	23
2.1	Befolkningsstruktur och utveckling.....	23
2.2	Befolkningsutvecklingen på LA*-nivå.....	27
2.3	Hur försörjer sig befolkningen?	30
2.4	Utbildning.....	34
2.5	Sammanfattning.....	37
3	REGIONFÖRSTÖRING OCH PENDLING	39
3.1	Sysselsättning över tid	39
3.2	Regionförstoring, regionförstärkning och regionförtätning.....	44
3.3	Sammanfattning.....	47
4	NÄRINGSSTRUKTURER	48
4.1	En pågående strukturomvandling.....	48
4.2	Produktivitetens geografi	51
4.3	Branschbredd och specialisering	54
4.4	Sammanfattning.....	58
5	TÄTORTER I SYDSVERIGE	59
5.1	Hög tätortsgrad i Sydsverige.....	59
5.2	Befolkning.....	61
5.3	Kompetens och utbildning	69
5.4	Gränsbygder med utmaningar.....	72
5.5	Boendeorter och arbetsorter	75
5.6	Pendling mellan tätorter.....	77
5.7	Sammanfattning.....	84
6	TÄTORTERNAS ROLLER I DE FUNKTIONELLA GEOGRAFIERNA	86
6.1	Tätortsbaserade arbetsmarknadsregioner.....	86
6.2	Skillnader mellan samhällsgrupper	91
6.3	Branschstruktur och sysselsättningstillväxt	96
6.4	Tillgänglighet ur ett näringslivsperspektiv.....	102
6.5	Kritisk storlek och flerkärnighet.....	118
6.6	Funktionella samband i ett storregionalt perspektiv.....	120
6.7	Potential till ökad integration mellan funktionella regioner	126
6.8	Sammanfattning.....	130
7	ORTSSTRUKTURER OCH FUNKTIONELLA SAMBAND I RELATION TILL REGIONALA OCH STORREGIONALA MÅL	132
7.1	Vad påverkar utvecklingen i regionerna i södra Sverige?	132
7.2	Stärkta funktionella samband att samlas kring.....	138
8	REFERENSER	141

1 Introduktion

Sydsverige utgörs administrativt av de sex länen Blekinge, Halland, Kalmar, Kronoberg, Jönköping och Skåne. Sydsverige har närmare 2,8 miljoner invånare och 1,1 miljon förvärvsarbetande, vilket är en fjärdedel av Sveriges befolkning respektive arbetstillfällen. År 2021 var den samlade bruttoregionprodukten i Sydsverige närmare 1 200 miljarder kronor vilket motsvarar 22 procent av Sveriges BNP.

Figur 1. Karta över Län och LA-regioner i Sydsverige.



Källa: SCB. Karta: WSP

Porten mot kontinenten

Via det europeiska transportnätverket, Trans-European Transport Network (TEN-T), är Sydsverige uppkopplat mot den europeiska kontinenten. Delar av järnvägsnätet i Skåne, Halland, Kronoberg och Jönköping ingår i TEN-T. Likaså vissa vägar i dessa län samt i Blekinge. Hamnar lokaliserade i alla län i Sydsverige förutom Jönköping och Kronoberg ingår också i det europeiska transportnätverket. Även flygplatserna i Jönköping, Skåne, Blekinge och Kalmar är en del av TEN-T.¹

Genom sin geografiska placering blir Sydsverige den naturliga porten mot den europeiska kontinenten. Det gör också området till en transitregion där en stor del av det gods som exporteras och importeras från/till olika delar av landet transporteras genom. Det finns två logistikområden i Sydsverige som är av nationell betydelse. Dels västra Skåne som är knutpunkt för handel mellan Sverige och Norge och med den europeiska kontinenten. Dels Jönköpingsregionen inklusive Nässjö, som genom sitt centrala läge i förhållande till de tre storstadsområdena är ett viktigt logistikområde. Andra viktiga logistikpunkter i Sydsverige är hamnen i Halmstad, Ljungby med centrallager för e-handel, Älmhult och delar av nordöstra Skåne med IKEA:s centrallager samt hamnarna i Blekinge.² Utvecklingen i Sydsverige är således av stor nationell betydelse.

Regionsamverkan Sydsverige

Regionerna i de sex Sydsvenska länen samarbetar idag inom den ideella föreningen *Regionsamverkan Sydsverige* (RSS). Syftet med samverkan är att skapa goda förutsättningar för tillväxt ur ekonomiskt, ekologiskt, kulturellt och socialt hänseende. Detta utifrån en strävan efter en helhetsorienterad och långsiktigt hållbar utveckling.

Idag samverkar regionerna inom bland annat arbetsmarknad och kompetensförsörjning, bredband och digitalisering, infrastruktur, kollektivtrafik och kultur. Inom ramen för samarbetet har gemensamma positionspapper tagits fram för flera av dessa områden, samt en systemanalys för Sydsveriges infrastruktur.

För att tillvarata utvecklingskraften och utvecklingspotentialen i Sydsverige behöver de funktionella sambanden på olika geografiska nivåer stärkas. En viktig del i RSS-arbetet är att ta fram kunskapsunderlag för att bättre förstå varför utvecklingsförutsättningarna skiljer sig åt i olika delar av Sydsverige. Både vad gäller befolkning, näringsliv och regional ekonomi finns stora skillnader dels mellan länen i Sydsverige, dels inom länen. En del platser upplever en dynamisk utveckling, andra brottas med stagnation. Vad driver och förklarar skillnaderna i den regionala utvecklingen och vilka är möjligheterna att påverka utvecklingen?

1.1 Om projektet Ortsstruktur och funktionella samband i södra Sverige

2022 beslutade RSS om ett uppdrag att ta fram ett gemensamt storregionalt kunskapsunderlag över det befintliga och potentiella funktionella utbytet och samspelet i Sydsverige. Syftet med kunskapsunderlaget är att ge en gemensam bild av den rumsliga strukturen och vara underlag till fördjupade diskussioner och samverkan bland annat genom att identifiera frågor med stor utvecklingspotential genom stärkta samarbeten.

Kunskapsunderlaget ger en bild av vilka roller olika orter har och hur det påverkar de funktionella sambanden mellan dem, orternas strukturella likheter och skillnader vad gäller funktioner och lägeskvaliteter och hur det påverkar deras utvecklingsförutsättningar.

1 <https://regionsamverkan.se/wp-content/uploads/2020/01/Sydsvenskt-kunskapsunderlag-godstransporter.pdf>

2 <https://regionsamverkan.se/wp-content/uploads/2020/09/Systemanalys-Sydsverige-2020.pdf>

Förhoppningen är att kunskapsunderlaget även kan användas av respektive region samt inom kommunal översiktsplanering för att öka förståelsen för olika orters funktioner och roller både ur ett inom- och mellanregionalt perspektiv. Analyserna i kunskapsunderlaget beskriver vilken påverkan funktionella samband och Ortsstrukturer har på de regionala utvecklingsförutsättningarna och belyser skillnader och likheter mellan olika delar av Sydsverige. De innehåller också utblickar till angränsande regioner utanför Sydsverige och storstadsregionerna Köpenhamn, Göteborg och Stockholm.

Disposition

Rapporten *Ortsstrukturen och funktionella samband i Sydsverige* börjar med en teoretisk översikt av centrala begrepp och hypoteser inom kulturgeografi och det som kommer att kallas Den nya ekonomiska geografin (NEG). Särskild vikt läggs vid att förklara begreppen funktionalitet och tillgänglighet. NEG utgör det analytiska ramverket för rapporten. Genom hela rapporten kommer de drivkrafter och samband som forskningen inom NEG menar förklarar regionernas utveckling testas mot den faktiska utvecklingen i Sydsverige. Efter teorikapitlet följer en beskrivning av den regionala strukturen och utvecklingen i Sydsverige på länsnivå och i de lokala arbetsmarknadsregionerna (LA-regioner). I nästa steg fördjupas analysen till att beskriva strukturer och funktionella relationer mellan tätorter och tätortsbaserade arbetsmarknadsregioner i Sydsverige.³

Den inledande analysen i kapitel 2 – 4 beskriver länen och LA-regionerna utifrån ett ekonomiskt-geografiskt perspektiv med fokus på utvecklingsförutsättningar utifrån:

- Befolkning
- Arbetsmarknad och pendling
- Näringsstruktur och specialisering

Utvecklingen på läns- och LA-nivå är dock inte tillräckligt detaljerad för att förstå vilka faktorer som är bestämmande för varför det ser ut som det gör på regional nivå. För att exempelvis förstå skillnaden i utveckling mellan olika platser behöver vi bättre förstå vilka förutsättningar för arbetspendling som finns på en finare geografisk nivå. I kapitel 5 och 6 skiftar fokus i analysen till utvecklingen på ortsnivå – tätorter och tätortsbaserade arbetsmarknadsregioner. Även i dessa kapitel beskrivs utvecklingsförutsättningarna utifrån demografi, arbetsmarknad och näringsliv men perspektiven vidgas och fördjupas till att också belysa:

- Orternas funktioner och egenskaper
- Orternas lägeskvaliteter
- Ortsstrukturens betydelse
- Orternas funktionella samband och relationer (kopplingar, utbyten)

Med dessa analyssteg erhålls en god grund för en samlad bedömning av hur tillväxt- och utvecklingsförutsättningarna ser ut i olika delar av Sydsverige. I det avslutande kapitel 7 görs en samlad analys av utvecklingen och utvecklingsförutsättningarna i Sydsverige. Kapitlet avslutas med de viktigaste slutsatserna och några rekommendationer för det fortsatta arbetet.

Primärt fokus i analysen är Ortsstrukturer och funktionella samband utifrån ett ekonomiskt-geografiskt perspektiv. Det bör påpekas att det finns flera andra viktiga perspektiv på regional utveckling som inte behandlas här. Det gäller exempelvis skillnader i tillgänglighet till olika funktioner för olika samhällsgrupper som exempelvis tillgång till privat och offentlig service, vilket endast berörs översiktligt i rapporten. Andra viktiga områden är utbildningens geografi, besöksnäringens och logistikens geografi. Flera av dessa perspektiv förtjänar att analyseras mer ingående i framtiden.

³ Lokala arbetsmarknadsregioner, funktionella tätorter och tätortsbaserade arbetsmarknadsregioner förklaras i avsnitt 1.2 och rapportens begreppslista.

1.2 Begreppslista

Administrativ indelning – Sverige är indelat i 290 kommuner och 21 regioner. Både kommuner och regioner styrs av en folkvald församling som väljs i allmänna val och har beskattningsrätt.

Arbetskraft – Utgörs av sysselsatta (förvärvsarbetande) och arbetslösa, det vill säga de som arbetar och de som står till arbetsmarknadens förfogande.

Arbetspendling (inkl. gränspendling) – En pendlare är en person, vars arbetsställe ligger i en annan kommun eller ort än bostaden enl. folkbokföringen. En pendlare tillhör en kommuns eller Orts nattbefolkning (bostadskommun) och en annan kommuns eller Orts dagbefolkning (arbetsställe kommun). SCB:s registerbaserade pendlingsstatistik säger inget om hur ofta fysiska arbetsresor förekommer utan pendling avser endast att boendeort och arbetsort är åtskilda.

Attraktivitet – En plats med en hög boendeattraktivitet är en plats där människor vill bo. En plats med en hög besöksattraktivitet är en plats som människor vill besöka. En plats med hög näringslivsattraktivitet är en plats där företag vill lokalisera sig. Att mäta attraktivitet med kvantitativa data görs i regel med indirekta mätningar av befolkningens och sysselsättningens lokala utveckling över tid i jämförelse med den allmänna trenden i riket eller regionen.

Branschbredd – Mått på näringslivets diversitet som mäter andelen branscher (av alla i exempelvis riket) som finns lokalt eller regionalt representerade. Stor branschbredd innebär mindre känslighet för konjunktursvängningar eller strukturella kriser.

Enkärnighet och flerkärnighet (monocentrism vs polycentrism) – En enkärnig region brukar avse en region med flera tätorter där en ort dominerar över de omgivande orterna och mellanliggande områden. En flerkärnig region kan antingen vara en region med flera självständiga orter med egna omland men med få kontakter sinsemellan, eller en region med flera orter med stort kontaktutbyte och ett ömsesidigt beroende av varandra. En enkärnig struktur kännetecknas av att en stor del av befolkningen är koncentrerad till en kärna. En flerkärnig Ortsstruktur har å andra sidan flera orter som storleksmässigt är mer jämbördiga.

Funktionellt centrum (begreppet används i det inledande avsnittet för att beskriva RSS) – En funktionell region utgörs av en nod och ett omland. Noden är ett centrum, vanligtvis en större stad, som har funktioner som är attraktiva för dess omland. Det funktionella centrumets attraktion på omlandet synliggörs i resande och andra fysiska flöden.

Funktionell region – En administrativ region (län, kommun, stadsdel) har bestämda gränser. En funktionell region definieras av att det finns ett centrum (nod) som har funktioner som har betydelse för omlandet. Gränserna för en funktionell regions utbredning bestäms av hur stor dominans centrumorten har över sitt omland, ibland kallat influensområde, och behöver inte följa administrativa gränser. Det finns ingen självklar definition för när ett område kan sägas utgöra en funktionell region. Vanligen definieras den funktionella regionen genom pendlingsstatistik och olika gränsvärden vilket innebär att det egentligen är en funktionell arbetsmarknadsregion som definieras.

Funktionella samband – Orter i en funktionell region har ofta olika funktioner vilket utlöser olika former av transaktioner; flöden av människor, varor och pengar. Vissa orter domineras av arbetsplatser, service och olika samhällsfunktioner. Andra orter utmärks mer av att vara boendeorter. Funktionella samband mellan orter, och mellan orter och deras omland, uppstår när människor behöver resa för att få tillgång till olika funktioner som arbete, studier, offentlig och privat service.

Funktionella tätorter (FT) – Vidareutveckling av SCB:s tätortsmetod för att i högre grad motsvara det som funktionellt sett utgör en tätort. Funktionella tätorter ger en mer komplett bild av befolknings- och näringslivsstruktur samt pendlingsmönster för Sveriges tätorter än SCB:s ursprungsmetod genom att även inkludera närliggande verksamhetsområden och vidga tätorternas yta något.

Försörjningskvot (demografisk) - Antal yngre och äldre i förhållande till antal personer i yrkesverksamma åldrar. En hög försörjningskvot innebär enkelt uttryckt att få ska försörja många.

Försörjningsbörda (ekonomisk) – Totalbefolkningen i förhållande till alla förvärvsarbetande i åldern 16 – 74 år. Till skillnad mot den demografiska försörjningskvoten undersöker detta mått andelen som *faktiskt* förvärvsarbetar och inte hur stor andel som genom sin ålder anses *ha möjlighet* att göra det.

Förvärvsarbetande dag- och nattbefolkning – Enligt SCB definieras förvärvsarbetande som alla personer som haft en löneinkomst som överstiger ett skattat gränsvärde, alternativt deklarerat för aktiv näringsverksamhet under det aktuella året. Förvärvsarbetande kan antingen vara anställda eller egenföretagare. Med förvärvsarbetade dagbefolkning avses förvärvsarbetande som redovisas efter arbetsställets geografiska belägenhet oberoende av bostadens belägenhet. Förvärvsarbetande nattbefolkning avser förvärvsarbetande som redovisas efter bostadens belägenhet.

Lokal arbetsmarknad (LA) – Indelning av Sveriges kommuner i syfte att visa vilka som har starka arbetsmarknadssamband med varandra. Kallas även LA-regioner. LA-metoden utgår från pendlingsstatistik inom och mellan kommunerna. Indelningen uppdateras årligen av SCB. LA-regioner är ett exempel på hur funktionella regioner kan definieras och som används flitigt i studier av regional utveckling.

Ny ekonomisk geografi (NEG) - Ett teoretiskt ramverk för regionalekonomisk utveckling som sätter marknadsstorlek eller tillgänglighet till marknader i centrum. Enligt NEG har företag starka incitament att söka sig till stora marknader vilket driver fram processer förklara de mekanismer som innebär att land eller ett geografiskt område endogen (av sig självt) utvecklar en heterogen geografi i den mening att det utvecklas ett centrum, eller agglomeration av ekonomis verksamhet, och en periferi.

Ortsstruktur – Avser hur samspelet mellan orter ser ut på en specifik plats. Ortstrukturen kan skilja sig mellan olika platser med avseende på olika förutsättningar för utbyte och samband mellan orter. Ortsstrukturen bestäms dels av vilka funktioner och vilken utveckling orter har, dels av orternas relativa storlek och läge i förhållande till varandra samt vilket slags utbyte som sker mellan dem.

Ortstyper – I en Ortsstruktur har orter ofta olika funktioner. Större orter utmärker sig ofta genom att ha en relativt stor andel arbetsplatser jämfört med mindre orter. Större orter har vanligen också en ett större utbud av privat och offentlig service och generellt ett mer diversifierat näringsliv (stor branschbredd). Mindre orter i de större orternas närhet utmärker sig ofta av att vara boendeorter och av ett mindre utbud av arbetsplatser och service. En tredje kategori är så kallade blandorter som utmärks av att både vara boendeorter och arbetsorter.

Regionförstoring – Genom satsningar på transportinfrastruktur har pendlingsmöjligheterna successivt förbättrats. Fler människor når längre på kortare tid. Detta har resulterat att utbytet mellan orter blivit större över tid och att pendlingssträckorna ökat. Allt fler människor bor och arbetar på olika platser vilket vidgat de funktionella arbetsmarknadsregionerna.

Regionförstärkning – är ett mått på om de regionala centrumens betydelse har stärkts eller försvagats på den lokala arbetsmarknaden. Regionförstärkning mäts som förändringen av det totala antalet inpendlare till centrumorten från övriga delar av regionen i förhållande till den förvärvsarbetande nattbefolkningen. Regionförstärkning kan mätas både för kommuner i en lokal arbetsmarknadsregion eller på lägre geografisk nivå som exempelvis tätortsbaserade arbetsmarknadsregioner.

Regionförtätning – är ett mått på om den generella rörligheten inom en arbetsmarknadsregion har ökat över tid, vilket i sin tur är en indikation på att den regionala funktionaliteten stärkts och att orterna i den lokala arbetsmarknaden blivit mer integrerade. Regionförtätning kan exempelvis mätas som en ökning av det totala antalet arbetspendlare mellan kommunerna inom en lokal arbetsmarknad i relation till den totala förvärvsarbetande nattbefolkningen vid periodens början. Ett ökat antal pendlare mellan kommuner i en LA-region är en indikation på ökad arbetsmarknadsintegrering inom LA-regionen. Regionförtätning kan också mätas på lägre geografisk nivå som exempelvis tätortsbaserade arbetsmarknadsregioner.

Produktivitet – avser dels vilka insatser som används i produktionen (kapital och arbetskraft), dels hur effektivt dessa insatser används och brukar användas som mått på konkurrenskraft. En ökad produktivitet uppstår antingen genom att produktionen ökas med samma mängd insatsvaror eller genom att samma produktion kan uppnås med färre insatsvaror. *Arbetsproduktivitet* är det vanligaste produktivetsmåttet och avser den totala produktionen i relation till arbetsinsatsen, exempelvis per arbetad timme eller per sysselsatt.

Specialisering – avser branschspecialisering och är ett mått på om en bransch i en specifik region eller ort har komparativa fördelar. Ett vanligt sätt att mäta regional specialisering är att beräkna så kallade specialiseringskvoter: andelen regionalt sysselsatta inom en bransch i förhållande till andelen nationellt sysselsatta inom samma bransch.

Stigberoende – syftar till att delförklara varför näringsstrukturen ser ut som den gör på olika platser. Näringsstrukturen i en ort eller region bestäms delvis av historisk utveckling vilket gett strukturella förutsättningar i form av tillgänglig kompetens och arbetskraft, transportinfrastruktur och investeringar i produktionsanläggningar. Näringslivet förändras i en evolutionär process där nya företag och branscher växer fram från tidigare företag och branscher.

Strukturomvandling – är ett begrepp som sammanfattar de förändringar som skett i näringslivet och ekonomin över längre tid. Strukturomvandling hänvisar till att nya branscher växer fram samtidigt som äldre branscher stagnerar eller minskar i betydelse vilket förändrar platsens näringslivsstruktur. Ett vanligt exempel är att utvecklingen i västvärlden sedan senare delen av 1900-talet präglats av avindustrialisering samtidigt som tjänstesektorn vuxit.

Sydsverige – utgörs av de sex länen Blekinge, Halland, Kalmar, Kronoberg, Jönköping och Skåne. Regionerna i de sex länen samverkar i intresseorganisationen Regionsamverkan Sydsverige.

Sysselsättning – Samma sak som antal förvärvsarbetande. Enligt SCB definieras förvärvsarbetande som alla personer som haft en löneinkomst som överstiger ett skattat gränsvärde, alternativt deklarerat för aktiv näringsverksamhet under det aktuella året. Förvärvsarbetande kan antingen vara anställda eller egenföretagare.

Sysselsättningsgrad – avser hur stor andel i en specifik åldersgrupp som är sysselsatta (förvärvsarbetande). Vanligtvis redovisas sysselsättningsgraden som sysselsatta i åldern 20 – 64 år i förhållande till den totala befolkningen 20 – 64 år.

Tätortsbaserad arbetsmarknadsregion (TA) – Indelning av Sveriges tätorter i syfte att visa vilka som har starka arbetsmarknadssamband med varandra. Följer SCB:s metod för LA-indelning (med anpassning av gränsvärden till tätortsnivån). Tätorterna som i detta material används för indelningen är de *Funktionella tätorter* som beskrivs ovan.

Tillgänglighet – syftar på möjligheten att minimera eller överbrygga geografiska avstånd för att skapa kontaktmöjligheter och närhet till nyttor och funktioner så att behoven hos både näringsliv, medborgare och offentlig verksamhet tillgodoses. Transportsystemet är givetvis betydelsefullt för att förbättra tillgängligheten, men tillgänglighet kan även åstadkommas med användning av informationsteknologi eller genom en lokaliserings- och bebyggelsestruktur som gör det möjligt att nå olika målpunkter utan alltför många förflyttningar. Även transportkostnader kan påverka tillgängligheten.

Täthet – betecknar ett antal i förhållande till en yta. I detta material används det främst i form av befolknings- och sysselsättningsstäthet då den nya ekonomiska geografin (se ovan) anger att stora och täta funktionella regioner (många bosatta och sysselsatta i förhållande till regionens storlek) har tillväxtmässiga konkurrensfördelar.

Tätort – I Sverige definieras tätorter vanligtvis enligt SCB:s definition - ett sammanhängande geografiskt område med minst folkbokförda 200 invånare där avståndet mellan husen är mindre än 200 meter. Att denna definition enbart ser till befolkningens lokalgeografi är grunden för de vidareutvecklade *Funktionella tätorter* (se ovan) som istället används för analyser i detta material – där även näringslivets lokalgeografi ingår.

1.3 Geografiska indelningar, metod och källor

Ortsstrukturen och de funktionella regionerna i Sydsverige redovisas utifrån några olika geografiska indelningar:

- Län
- Lokala arbetsmarknadsregioner (LA) och anpassade lokala arbetsmarknadsregioner (LA*)
- Tätorter och Funktionella tätorter (FT)
- Tätortsbaserade arbetsmarknadsregioner (TA)

Länen i Sydsverige är de sex administrativa län som ingår i Regionsamverkan Sydsverige: Blekinge, Halland, Jönköping, Kalmar, Kronoberg och Skåne. I följande avsnitt förklaras de övriga tre geografiska nivåerna mer ingående.

LA- och LA*-regioner

LA-regioner är en indelning av Sveriges kommuner som baseras på pendlingsströmmar gjord av SCB. Syftet är att belysa vilka kommuner som har starka funktionella band till varandra.

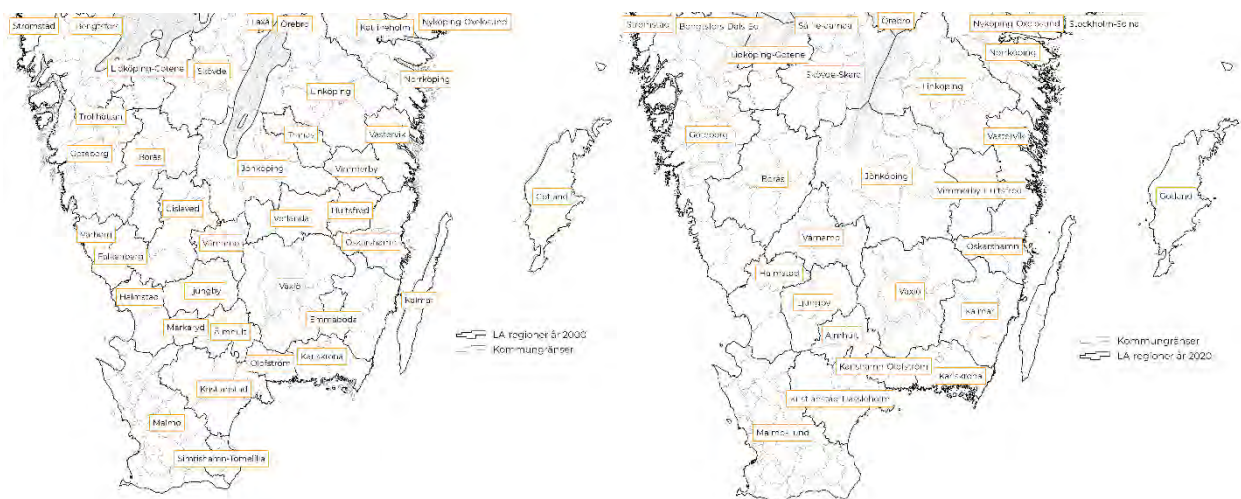
SCB:s definition av LA-regioner baseras på en process i tre steg⁴:

1. Bestämma vilka kommuner som ska klassas som lokala centra
2. Därefter avgöra till vilket lokalt centrum övriga d.v.s. osjälvständiga kommuner ska föras.
3. Det finns även ett tredje steg som innebär att urskilja flerkärniga lokala arbetsmarknader

Steg 1, att klassa lokala centra görs baserat på två villkor: Första villkoret (P1) säger att andelen utpendlare totalt i ett lokalt centrum ska vara mindre än 20 procent av det totala antalet förvärvsarbetande i det lokala centrat. Andra villkoret (P2) säger att den största pendlingsströmmen till en enskild kommun från ett lokalt centrum ska vara mindre än 7,5 procent av totala antalet förvärvsarbetande i det lokala centrat.

LA-regionerna i Sverige uppdateras årligen i samband med publiceringen av ny arbetsmarknadsstatistik. Över tid har utvecklingen i landet gått mot en *regionförstoring* med färre och större LA-regioner, vilket innebär att arbetsmarknadsintegrationen ökat (se figur 2).

Figur 2. LA-regionerna har blivit färre mellan år 2000 (vänstra kartbilden) och år 2020 (högra kartbilden).



Källa: SCB. Karta: WSP

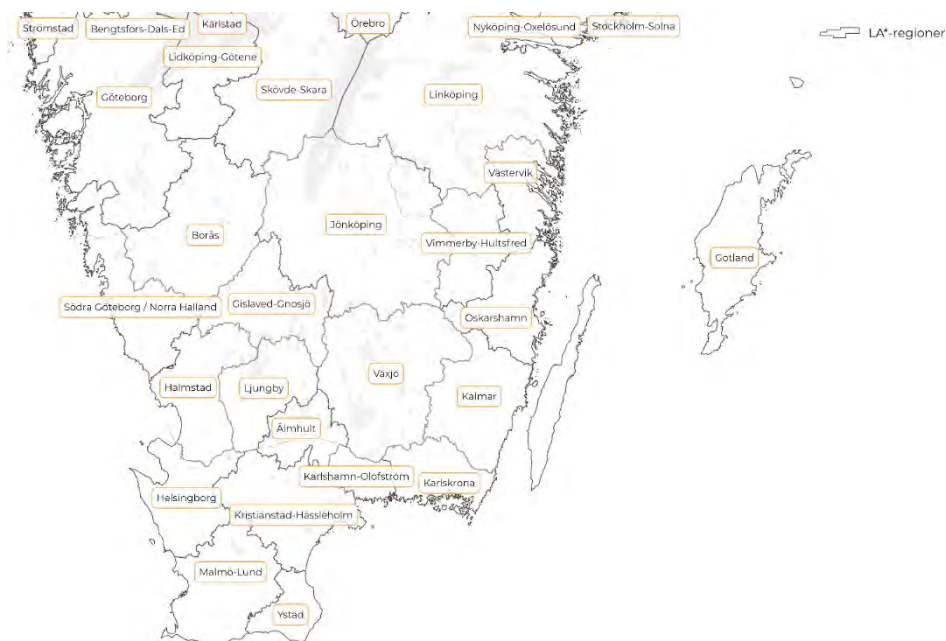
⁴ <https://www.scb.se/contentassets/c2d754bc964bcca33ac7cc2510c765/metoden-att-skapa-lokala-arbetsmarknader.pdf>

Utvecklingen har dock gått olika långt och fort i olika delar av Sverige. Ju färre och större LA-regionerna blir, desto svårare blir LA-regionerna att använda för studier av funktionalitet eftersom de större regionerna ofta rymmer stora inbördes skillnader. Det finns också kommuner som regelbundet byter LA-tillhörighet i takt med att pendlingsstatistiken passerar över eller under gränsvärdena P1 och P2. I en del fall är därför SCB:s LA-regioner av begränsat värde för att beskriva utvecklingen i södra Sverige. Till detta kunskapsunderlag har vi därför valt att i några fall frånga den generella LA-metoden:

- Stora delar av Skåne län är enligt LA-definitionen en gemensam arbetsmarknad, Malmö-Lund LA. För ökade möjligheter att undersöka skillnader mellan delar av denna LA-region har Malmö-Lund LA delats upp i tre separata lokala arbetsmarknadsregioner: *Malmö-Lund*, *Helsingborg* och *Ystad*.
- Då SCB:s LA-regioner baseras på pendlingsströmmar, och villkoren som beskrivits ovan, blir vissa LA-regioner väldigt känsliga för små förändringar i pendlingsströmmarna. Värnamo kommun är ett sådant exempel. Värnamo byter LA-tillhörighet mellan åren, mellan att vara självständig region eller att vara knuten till Gislaved och Gnosjö. I projektet har vi valt att låta Värnamo vara en del av LA-regionen Gislaved-Gnosjö.
- Tre kommuner i norra Halland ingår i Göteborgs LA-region: Falkenberg, Kungälv och Varberg. Då Hallands län är en del av Regionsamverkan Syd har projektet valt att skapa en särskild LA-region kallad *Södra Göteborg/Norra Halland LA*. Här ingår, förutom de tre Hallandskommunerna, Göteborgs kommun och Mölndal kommun då det är dessa kommuner som har starkast funktionella samband över länsgränsen. Beteckningen *Södra Göteborg/Norra Halland LA* används för att tydliggöra att de tre RSS-kommunerna Falkenberg, Kungälv och Varberg i praktiken är integrerade med Göteborgs arbetsmarknadsregion som ligger utanför RSS-samarbetet. Där namnet Göteborgs LA förekommer så avser detta LA-regionen i sin helhet enligt SCB:s definition.

För att kunna skilja på när SCB:s LA-regioner avses och de för projektet anpassade LA-regionerna betecknas de senare som *LA*-regioner*. Och när det i texten talas om *Sydsverige* så avses alla län, kommuner och orter som ingår i RSS-samverkans geografiska område, det vill säga de sex sydliga länen. När det i texten talas om *södra Sverige* avser det alla *LA*-regioner*, det vill säga även *Södra Göteborg/Norra Halland LA*.

Figur 2. Karta över LA*-regionerna i södra Sverige.



Källa och karta: WSP

LA-regioner och LA*-regioner är de geografiska enheter som används för att studera Ortsstrukturen och funktionella samband på en övergripande nivå. Denna nivå säger dock lite om hur utvecklingsmöjligheterna varierar inom de funktionella regionerna. De lokala arbetsmarknaderna inom de sex Sydsvenska länen är inte likformiga, och innehåll och förutsättningar skiljer sig åt mellan olika platser. För att belysa länens olikartade karaktär och funktionella egenskaper behövs en kompletterande analysenhet.

Funktionella tätorter - FT

En geografisk analysenhet som används i projektet är *tätorter*. SCB:s definition av en tätort är att sammanhängande område med minst 200 invånare där avståndet mellan husen är mindre än 200 meter.⁵ 2020 bodde 87 procent av befolkningen i en tätort och en lika stor andel av de förvärvsarbetande hade sitt arbetsställe i en tätort.

En tätortsdefinition som enbart utgår från bostadsperspektivet är dock problematisk att använda i studier av funktionalitet som även betraktar näringslivets organisering. Verksamhets- och handelsområden som ligger nära tätorten, men lite vid sidan av bostadsbebyggelsen, riskerar att hamna utanför tätortsgränsen och därmed ge missvisande siffror om sysselsättning, pendling, branschbredd i orten med mera. Det kan räcka med att ett vattendrag eller en motorväg skiljer verksamhetsområdet från bostadsbebyggelsen för att verksamhetsområdet enligt definitionen ska ligga utanför tätorten trots att området funktionellt sett är en del av ortens näringsliv, arbetstillfällen och serviceutbud.

SCB uppdaterar också tätortsindelningen vartannat eller var tredje år. Tätorterna har därför viss eftersläpning som framför allt påverkar resultaten för växande orter.

I detta projekt har därför ett modifierat tätortsbegrepp använts. Dessa modifierade tätorter inkluderar både bostäder och verksamheter som geografiskt är lokaliserade strax intill SCB:s tätortsgränser. På så vis fås ett underlag som i högre grad speglar tätorten ur ett funktionellt perspektiv och utan eftersläpning. Vi har valt att namnge denna modifierade tätortsdefinition efter vad den avser att mäta: *Funktionella tätorter* (FT). Ordet funktionell avser här inte om orten fungerar väl eller mindre väl, utan enbart att den geografiska avgränsningen täcker in hushåll och verksamheter som fungerar som en del av tätorten i fråga.

Metoden för att avgränsa funktionella tätorter geografiskt utgår från SCB:s tätortsdefinition, i fallet med denna studie 2018 års definition. Därefter modifieras dessa i fyra steg i ett GIS:

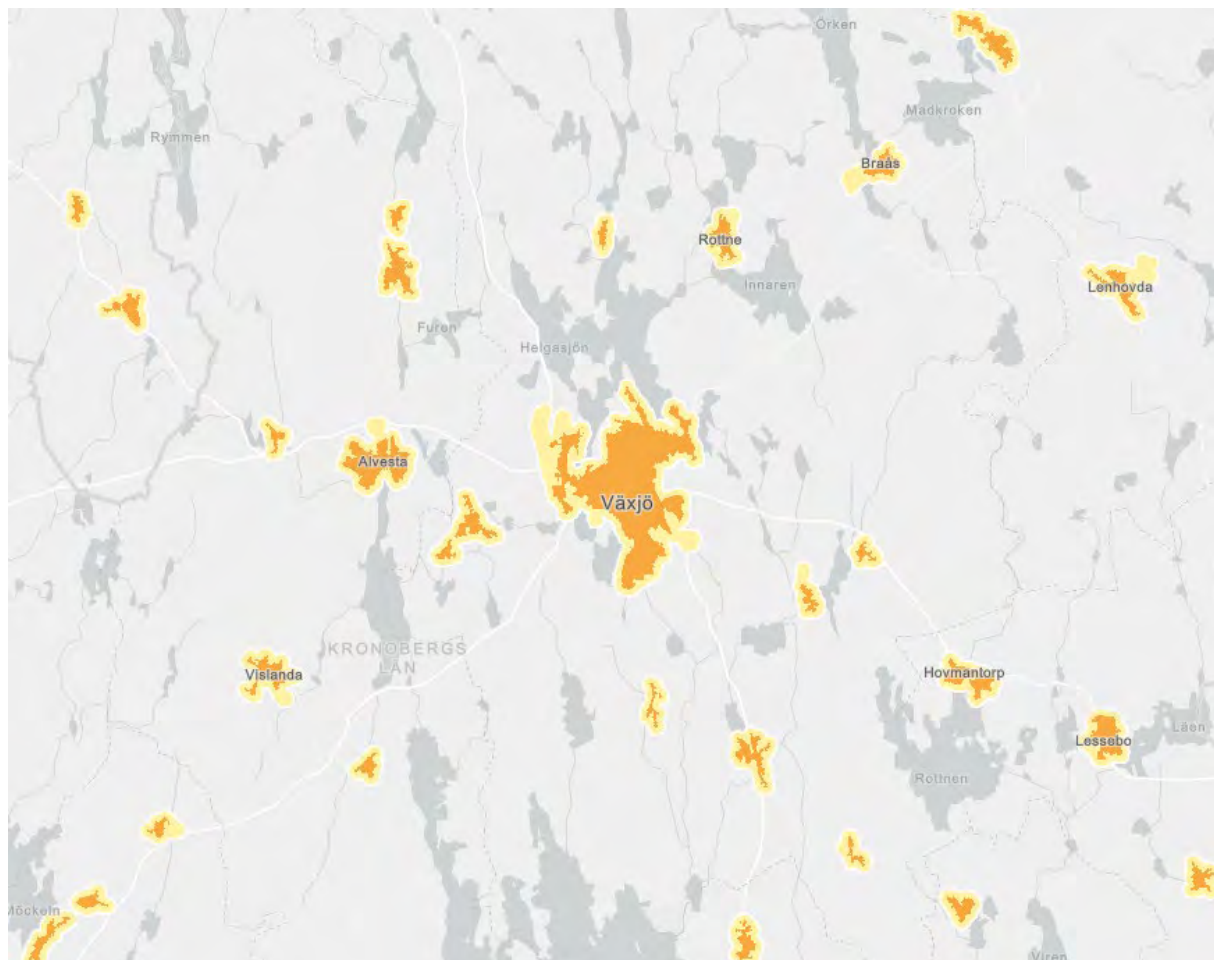
1. Hämta geodata för tätortsgränserna
 - o SCB
2. Hämta geodata för industri- och handelsområden
 - o Lantmäteriet (Topografi 50, f.d. Terrängkartan) samt
 - o Open Street Map (industrial, retail, commercial land use)
3. Låt tätorterna och industri- och handelsområdena expandera 400 meter
 - o Tekniskt: Buffra alla områden 400 meter från den ursprungliga tätorts- eller områdesgränsen.
4. Aggregering av områden:
 - o Utöka tätorter med verksamhetsområden som nu överlappar
 - o Skapa större tätorter av de befintliga tätorter som överlappar varandra. De funktionella tätorterna skapas genom att mindre orter uppgår i sådana som är befolkningsmässigt större. Exempelvis att Lomma uppgår i Malmö funktionella tätort.

⁵ https://www.scb.se/contentassets/ec782888290c4c35bc9d6ef503a1c4bc/mi0810_2020a01_mi38br2201.pdf

Det sista steget (4) gör att antalet funktionella tätorter i Sydsverige är mindre än antalet SCB-tätorter. Steget görs dels för att anpassa metoden till den regionala och storregionala nivån, dels för att behålla logiken i SCB:s metod där närliggande bebyggelseansamlingar räknas som en gemensam tätort om avståndet dem emellan är litet nog. Ett avsteg från detta har gjorts vid länsgränser. Eftersom projektet är särskilt intresserad av de funktionella sambanden över länsgräns har vi valt att inte tillåta de funktionella tätorterna på ena sidan en länsgräns slås samman med tätorter på andra sidan gränsen.

Att utöka tätorternas yta enligt de fyra punkterna ovan ger ett relativt litet tillskott av yta, men det gör stor skillnad för de områden som räknas som att ligga utanför tätorterna enligt SCB:s definition. De områden som ligger utanför SCB-tätorterna räknas i många sammanhang som Sydsveriges landsbygder. Befolkningen i Sydsveriges landsbygder minskar med 25 procent om den funktionella tätortsdefinitionen används, och mer än var tredje arbetstillfälle på landsbygderna (37 procent) kan knytas till någon funktionell tätort. Med andra ord: En påtaglig del av människorna som enligt SCB-definitionen utgör landsbygdernas befolkning och sysselsättning bor eller jobbar inom 400 meter från en tätort. Dessa tätortsnära landsbygder är funktionellt sett en del av tätortens lokala näringsliv och befolkning. Att en så pass stor del av Sydsveriges samlade landsbygdsbefolkning och -sysselsättning är tätortsnära är ett starkt argument för behovet av att nyansera den ursprungliga tätortsdefinitionen.

Figur 3. Lokalt exempel med SCB-tätorter (orange) och Funktionella tätorter (gult)



Tätortsbaserade arbetsmarknadsregioner - TA

För att analysera de funktionella sambanden på arbetsmarknaden i Sydsverige har pendlingsmönstren mellan de funktionella tätorterna undersökts. Utifrån pendlingsmönstren har Sydsveriges tätorter delats in i *tätortsbaserade arbetsmarknadsregioner* (TA).

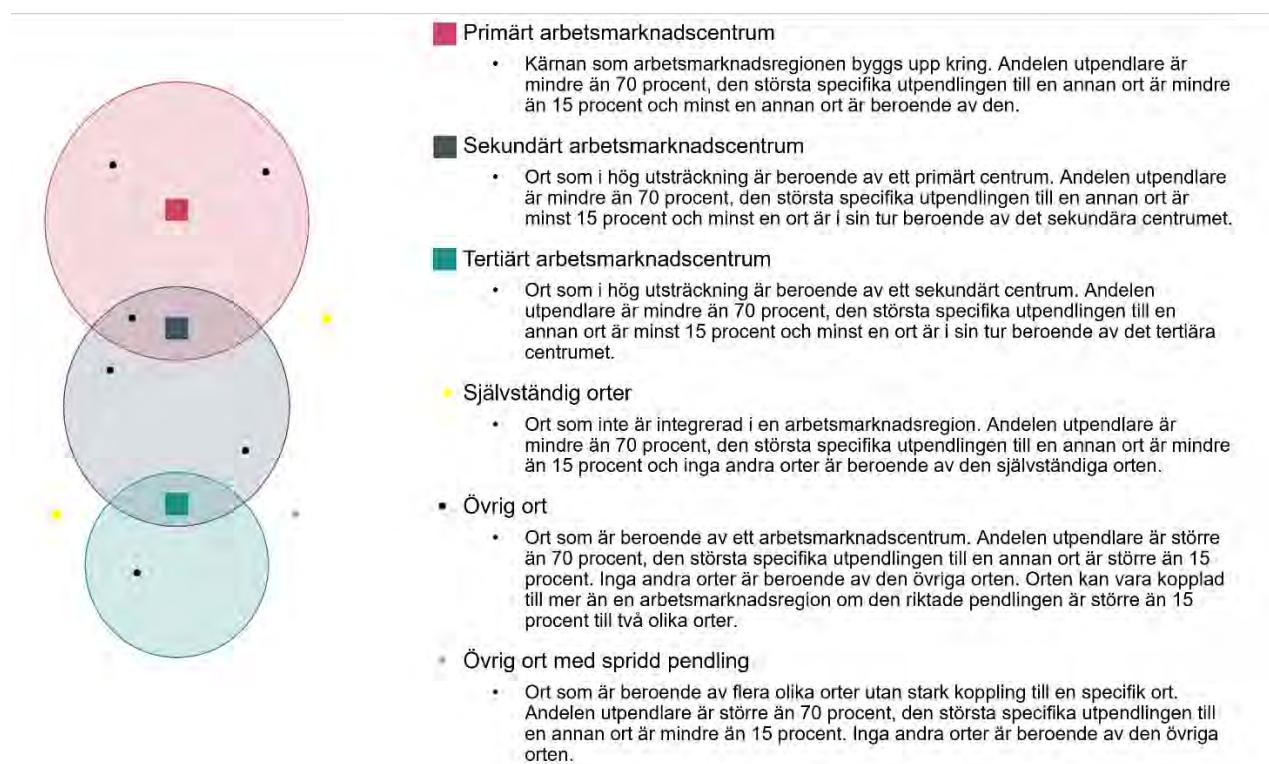
Metoden för att avgränsa TA-regioner motsvarar den metod som SCB använder för att definiera LA-regioner med kommuner som byggstenar, men med justeringar av gränsvärden för pendlingsandelar. Orsaken till detta är att geografierna som studeras (tätorter) är mindre.

Att utgå från tätorter istället för kommuner ger fler fördelar. Det möjliggör att visa på inomkommunala skillnader såväl som kommun- och länsöverskridande funktionella samband. Detta kan i sin tur ge en ökad förståelse för hur olika platser hänger samman. Att utgå från tätorter för att definiera funktionella regioner, utan beaktande av administrativa gränser, ligger också närmare i anslutning till de funktionella regioner som beskrivs i den ekonomisk-geografiska forskningen (avsnitt 1.4). Sammantaget möjliggör det en djupare förståelse för utvecklingsförutsättningarna på olika platser i Sydsverige.

De funktionella tätorterna i Södra Sverige (505 st) är sammanlänkade i 43 tätortsbaserade arbetsmarknadsregioner (TA-regioner). De tätortsbaserade arbetsmarknadsregionerna kan i sin tur delas upp i primära, sekundära och tertiära arbetsmarknadsregioner beroende på karaktären hos centrumorten.

De funktionella tätorterna har klassificerats utifrån om de är ett arbetsmarknadscentrum, en självständig ort eller en övrig ort. Se schematisk beskrivning i figur 4 nedan. Gränsvärdet 70 procent för utpendling baseras på den genomsnittliga utpendlingen för funktionella tätorter i Sydsverige. Gränsvärdet 15 procent för pendlingsrelation baseras på praxis från tidigare analyser gjorda av regionerna i Sydsverige.

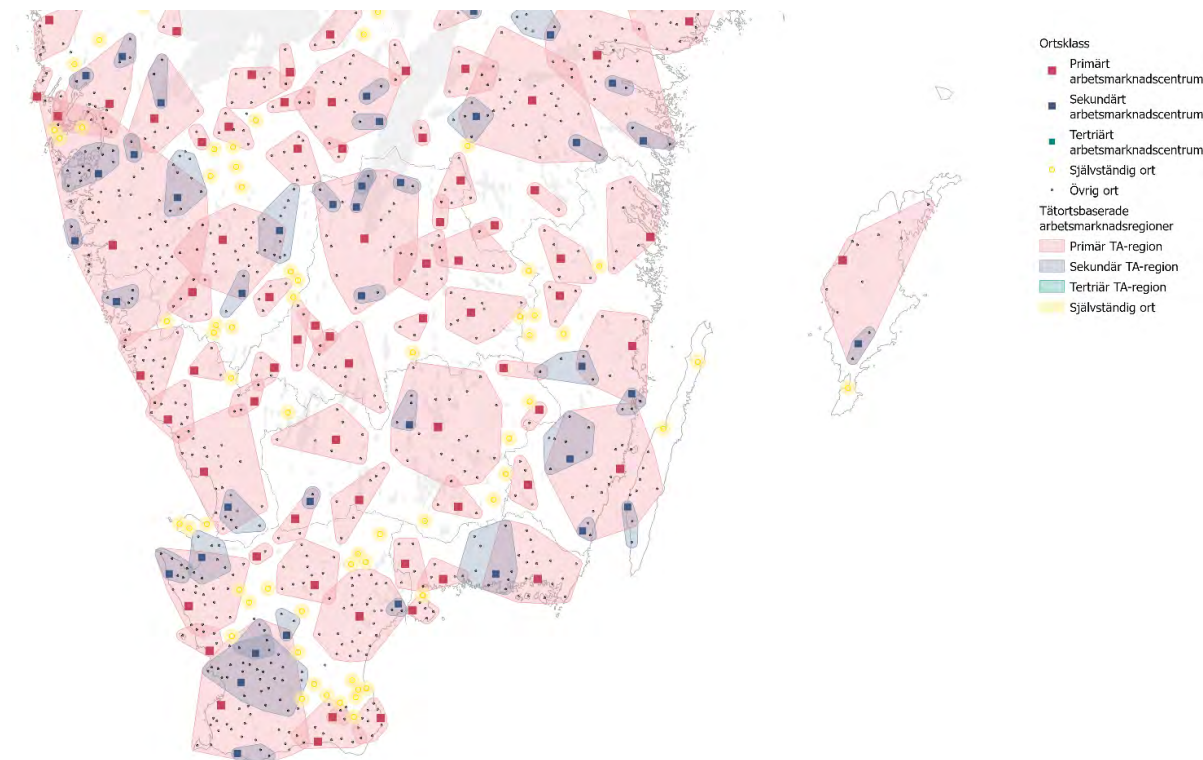
Figur 4. Schematisk bild över klassificeringen av funktionella tätorter



Källa: WSP

Typologin med TA-regioner ger den analytiska fördelen att kunna studera Ortsstrukturen på olika nivåer och på så sätt fånga upp flera regionala nyanser. I figur 5 nedan visas de olika arbetsmarknadscentrumen i södra Sverige samt TA-regionerna.

Figur 5. Tätortsbaserade arbetsmarknadsregioner i södra Sverige, 2020



Källa: SCB, Stativ. Karta: WSP

Figur 6. Funktionella tätorter och tätortsbaserade arbetsmarknadsregioner i södra Sverige

Län	Funktionella tätorter (FT)	Primärt arbetsmarknadscentrum	Sekundärt arbetsmarknadscentrum	Självständiga orter	Övriga orter	Tätortsbaserade arbetsmarknadsregioner (TA)
Jönköpings län	83	12	5	3	63	17
Kronobergs län	49	7	2	5	35	9
Kalmar län	77	6	5	6	60	11
Blekinge län	41	4	1	1	35	5
Skåne län	192	9	7	22	154	16
Hallands län	63	5	2	2	54	7
Totalt	505	43	22	39	401	65

Källa: SCB, WSP

Not: Fem funktionella tätorter i Halland är knutna till Göteborgs TA-region.

Dataunderlag: Analysen baseras helt på registerbaserad statistik. Dels öppna data från SCB, statistik från RIS-databasen och sekretessgranskade mikrodata som tillhandahållits specifikt för detta projekt från regionerna (Stativ och Regiondatabaserna).⁶

⁶ Ett särskilt tack riktas till Robin Rikardsson, analytiker vid Region Halland, som med stort tålamod bidragit med att ta fram och sekretessgranska dataunderlag samt komma med kloka synpunkter på definitioner och avgränsningar.

1.4 Teoretiska utgångspunkter

Det finns både välkända och mindre kända skillnader mellan län, kommuner och orter. Den kanske mest uppenbara är skillnader i storlek. Det finns stora städer och det finns små. Det finns orter och regioner med en växande befolkning och dynamisk arbetsmarknad och andra som upplever avfolkning och stagnation i näringslivet. Vissa orter och regioner ligger vid kusten, andra i inlandet. Några orter domineras av industrier, andra av tjänste- och serviceverksamheter. På en del platser är det långt mellan orterna. På andra platser går det snabbt att ta sig från en ort till en annan.

En grundläggande fråga inom ekonomisk geografi och urbanekonomi är: *Varför ser det ut som det gör på den här platsen?* Frågan är inte bara av akademiskt intresse. Tvärtom så har den stor betydelse för människors och företags konkreta vardag. Skillnader i tillgänglighet till bostäder, jobb, service, utbildning med mera har betydelse för var människor väljer att bo och var företag väljer att lokalisera sig. Därmed har frågan också politisk betydelse. Vilka möjligheter att påverka utvecklingen, exempelvis genom fysisk planering och insatser inom näringslivs- och kompetensförsörjningsområdena, har kommuner och regioner?

Funktionella och administrativa regioner

Sverige är förvaltningsmässigt indelat i olika administrativa geografier: 290 kommuner och 21 län (regioner). Kommunerna ansvarar för den lokala servicen, bland annat skola, vård och omsorg samt vatten och avlopp. Kommunerna har även ansvar för planeringen av mark- och vattenanvändning i kommunen (via det kommunala planmonopolet) samt planering, drift och underhåll av det kommunala vägnätet. Regionerna ansvarar för gemensamma uppgifter inom länen, med tyngdpunkt på hälso- och sjukvård, kollektivtrafik och regional utveckling. Både kommuner och regioner är självstyrande enheter vars ansvarsområden följer deras respektive geografisk-administrativa gränser, det vill säga kommunen eller länet.

Hur de administrativa geografierna fungerar och utvecklas påverkar människor och företags vardag på olika sätt. Det gäller inte minst skola, sjukvård och kollektivtrafik. Men i takt med att transporter och kommunikationssystem byggts ut har de administrativa geografierna fått minskad betydelse i vardagen på många sätt. Både i forskarvärlden och i det kommunala och regionala utvecklingsarbetet har därför begreppet *funktionella regioner* blivit allt viktigare.⁷

Vad skiljer en funktionell region från en administrativ? Den centrala skillnaden är att ur ett funktionsperspektiv är vi intresserade av olika rörelsemönster kopplade till en geografisk *utbudspunkt*, det vill säga en plats eller ort där en viss funktion erbjuds – t.ex. arbetsplatser, utbildningar, sjukvård eller kommersiell service av olika slag.

Den regionala funktionaliteten innebär att orterna har olika funktioner (egenskaper) som motiverar en interaktion mellan dem. Ju större interaktionen är mellan orter och platser desto mer kan man tala om att de utgör en gemensam *funktionell region*. Funktionaliteten beskrivs vanligen genom att analysera orters typiska egenskaper (arbete, service, boende, fritid etc.) och interaktionen mellan orterna via olika typer av resor (resor till arbete, service, fritid m.m.) och andra typer av flöden som inkomster, information och varor. Det finns inget objektivi mått på när interaktionen mellan orter är på en sådan nivå att det ska klassas som en funktionell region. Snarare har det växt fram en praxis där vissa gränsvärden och tumregler används för att bedöma graden av funktionalitet genom att exempelvis analysera pendlingsandelar totalt och för specifika flöden mellan orter.

Utifrån den geografiska utbudspunkten för en viss funktion (t.ex. arbetsplatser) går det att skapa funktionella omland som baseras på vad som anses som rimliga restider. På så sätt kan funktionella regioner konstrueras som bortser från administrativa gränser och istället ser till vilka platser och orter som kan sägas hänga samman funktionellt utifrån restidsmönster. Den geografiska utsträckningen för en funktionell region kan skilja sig åt

⁷ Adolphson M. et al. (2006): Polycentrism, monocentrism och regionförstoring. Alternativa och/eller komplementära utvecklingsförlopp

beroende på vad det är för funktion som avses. Det innebär att en funktionell arbetsmarknadsregion inte nödvändigtvis har samma utsträckning som exempelvis en funktionell utbildnings- eller serviceregion.⁸

Ett traditionellt sätt att beskriva regional funktionalitet är att mäta storleken på pendlingsflödena mellan kommuner och mellan orter. Efterhand som datatillgången blivit bättre har funktionaliteten kunnat studeras från fler perspektiv som tillgång till olika typer av privat och offentlig service, friluftsliv och natur.

En faktor med avgörande påverkan på de funktionell regionernas storlek och utbredning är transportinfrastrukturen. Hur transportinfrastrukturen ser ut har stor betydelse för *tillgängligheten* mätt i restider och reskostnader för både människor och varor. Men tillgängligheten bestäms inte enbart av transportsystemens utbredning och effektivitet. Minst lika viktigt är bebyggelsestrukturen. En tätare bebyggelse kan precis som utbyggda transportnät bidra till ökad tillgänglighet; *närhet* kontra *hastighet*.

Då funktionaliteten bygger på flöden och interaktioner mellan människor och olika aktiviteter väcks frågor om tillgängligheten är lika stor för alla. Ur ett rättvis- och jämställdhetsperspektiv uppmärksammas allt mer skilda förutsättningar för olika grupper på regional nivå att få tillgång till olika typer av funktioner i form av arbetstillfällen, olika typer av service med mera. En annan aspekt är vilket pris ökad pendling och pendlingstid har för människors välbefinnande och ur ett hållbarhetsperspektiv.

Ur ett näringslivsperspektiv handlar den geografiska funktionaliteten om tillgängligheten till marknader. Företag har starka incitament att kunna lokalisera sig i lägen där man finns nära stora konsumtionsmarknader och där tillgången på arbetskraft och specialistkompetenser är god. Tillgång till effektiva transportsystem för varuleveranser in och ut till/från företaget är också viktiga lokaliseringsparametrar. Ju mer tjänstefierat näringslivet blivit desto viktigare har det också blivit att finnas i stora och täta miljöer som ger tillgång till, inte bara stora arbets- och konsumtionsmarknader, utan också information och ny kunskap.

Länge uppfattades, inom ekonomisk geografi, transportkostnaderna som den viktigaste bestämningsfaktorn för var företag lokaliserar sig. Men senare forskning har visat att transportkostnaderna för varor har sjunkit kraftigt och därmed också minskat i betydelse för företagens totala kostnader. Däremot är kostnaderna för att transportera människor fortfarande betydande vilket ger företagen incitament att finnas nära stora konsumtions- och arbetsmarknader. En trend som förstärkts av tjänstefieringen av näringslivet och en ökad efterfrågan på specialistkompetenser. Även om trenden går mot att koncentrera verksamheter till stora och täta platser är det ingen naturkraft. För vissa branscher är *platsbundenhet* fortfarande en avgörande faktor: Besöksnäring, jordbruk och råvarubaserade branscher som trä, papper, mineralutvinning etc. För många företag inom tillverkningsindustrin med lokalisering i mindre och glesare regioner finns fördelar att fortsatt vara lokaliserade på de platser man finns idag. Tillgång till billig mark och etablerade nätverk kan kompensera för behovet av marknadsnärhet. Det finns en trögrörlighet för många företag baserat på ett stigberoende. Att flytta produktionen är kostsamt och behäftat med risker.⁹

De flesta orter har mer än en typ av funktion. Exempelvis rymmer de flesta orter både bostäder, arbetsplatser och viss service. Men i relativa termer är vissa funktioner mer dominerande än andra i olika orter. Över tid har det skett en ökad arbetsdelning, eller specialisering om man så vill, mellan olika orter där vissa utvecklats till att bli mer utpräglade arbets- eller serviceorter medan andra i högre grad kommit att bli boendeorter.

Urbaniseringstrenden har pågått länge och det syns inga tydliga tecken på att den kommer avbrytas på länge. Vi ser en stadigt ökad koncentration av befolkning och arbetstillfällen till de större städerna och deras omland. För många mindre orter är därför en ökad funktionalitet genom lokal sammanlänkning ett alternativt sätt att växa. Mindre orter gynnas av att bli mer sammankopplade. *Regionförstoring* skapar bättre förutsättningar att kunna

8 Hallin G. (2005): Sektor möter region – men hur och var? (ITPS, 2005)

9 Varför är vissa platser mer attraktiva än andra? – en forskningsöversikt om de faktorer som skapar boendattraktivitet (Tillväxtanalys 2014:13)

erbjuda människor möjligheter att kombinera boendepreferenser med bra möjligheter till arbete och service. Och på motsvarande sätt skapas bättre förutsättningar för företag att hitta rätt kompetenser och få tillgång till större lokala marknader.

Funktionalitet och tillgänglighet hänger också ihop med *attraktivitet*. Attraktivitet kan delas in i exempelvis boende-, besöks- och näringslivsattraktivitet. Individer och hushålls lokaliseringsbeslut bestäms av kombinationer av olika faktorer som arbets- och karriärmöjligheter, boendemiljö, serviceutbud, närhet till familj och vänner. För företag bestäms attraktiviteten, som redan nämnts, av faktorer som tillgången till olika marknader och effektiva transportsystem men i en del fall också av platsberoende faktorer. Vilka faktorer som har störst betydelse skiljer sig naturligtvis åt mellan olika grupper av människor respektive företag.¹⁰

De funktionella regionernas ökade betydelse har delvis kommit att utmana de administrativa geografierna. Att människor och företags vardag allt mer bestäms av handlingar och aktiviteter som inte följer administrativa gränser ställer nya krav på samverkan och anpassning för kommuner och regioner att tillhandahålla den service och utveckling som invånare och företag förväntar sig. I allt högre grad behöver kommuner och regioner hitta former för samverkan och samplanering av allt ifrån bebyggelse, investeringar i transportsystem, kollektivtrafik, biljettsystem, energi- och vattenförsörjning med mera. Något som inte kan göras med lätthet då kommuner och regioners skatteintäkter primärt är avsedda för att tillhandahålla offentlig service till de egna invånarna. Då väldigt lite pekar på att funktionaliteten kommer minska i betydelse är det rimligt att anta att dessa frågor kommer få högre prioritet för kommuner och regioner de kommande åren.¹¹

När begreppet *region* används i detta kunskapsunderlag så avser det, om inget annat anges, funktionella regioner. De administrativa regionerna benämns istället som län.

Den nya ekonomiska geografin

Som redan nämnts ovan är tillgängligheten till större marknader drivkraften bakom den pågående urbaniseringstrenden. Nedan fördjupas diskussionen om drivkrafter som kan förklarar skillnader i hur orter och regioner utvecklas och vilka möjligheter finns att påverka utvecklingen. Detta görs med utgångspunkt i den förklaringsmodell som utgår från den Nya ekonomiska geografin - NEG.

Inom teoribildningen NEG har man försökt förklara vilka mekanismer som ligger bakom skillnader i hur regioner och orter utvecklas. Särskilt fokus för teorin har varit hur regionernas utvecklingsförutsättningar påverkats av övergången från industri- till tjänstesamhälle.¹²

Centrala frågor för NEG är:

- Varför växer vissa platser snabbare än andra?
- Vilka drivkrafter och hinder finns för regional utveckling och tillväxt?
- Blir dessa drivkrafter starkare eller svagare över tid?
- Vad betyder geografisk attraktivitet för hushåll och för företag?
- Vilken roll spelar specialisering för tillväxt och förnyelse?
- Vilken betydelse har tillgänglighet och täthet?
- Vad utmärker olika Ortsstrukturer (enkärnighet, flerkärnighet)?
- Är flerkärnighet (polycentrism) att föredra framför enkärnighet (monocentrism)?

¹⁰ Varför är vissa platser mer attraktiva än andra? – en forskningsöversikt om de faktorer som skapar boendattraktivitet (Tillväxtanalys 2014:13)

¹¹ Starkare kommuner – med kapacitet att klara välfärdsuppgiften. Slutbetänkande av kommunutredningen (SOU 2020:8)

¹² Se exempelvis [Blekinges funktionella geografi](#) och [Västsveriges ekonomiska utveckling](#)

Storlek och täthet ger fördelar

En generell slutsats inom NEG är att stora och täta regioner i regel har högre tillväxt i termer av befolkning, sysselsättning, produktivitet och inkomster. Som redan nämnts har det funnits en stark tendens av att resurser och kompetenser koncentreras till vissa platser vilket förklaras av marknadsstorlek och tillgänglighet. Företag har starka incitament att lokalisera sig i, eller nära, stora marknader. Det ger möjligheter till lägre transportkostnader och tillgång till en större arbetsmarknad och fler konsumenter. Närheten till universitet och forskningsinstitut, konkurrenser och underleverantörer är också viktiga faktorer som gör att företag vill vara lokaliserade i täta miljöer. Här är tillgången till ny kunskap, kompetens och information oftast större.

Hur stor och hur tät behöver en region vara för att ha komparativa fördelar jämfört med andra regioner? Svaret är i hög grad beroende av den regionala kontexten: Hur stor och/eller tät är regionen relativt andra jämförbara regioner i sin närhet? Det är svårt att hitta stöd i forskningen för generella gränsvärden som är allmängiltiga. Istället behöver det undersökas i den aktuella geografin, vilket vi återkommer till i kapitel 6.

Strukturomvandling av näringslivet

Enligt NEG har två faktorer (ibland kallas dessa för ”frikopplingar”)¹³ haft särskilt stor betydelse för regioner och städers utveckling under de senaste decennierna och drivit fram en strukturomvandling av näringslivet på många platser:

- Lägre transportkostnader
- Utvecklingen av informations- och kommunikationsteknologi (IKT)

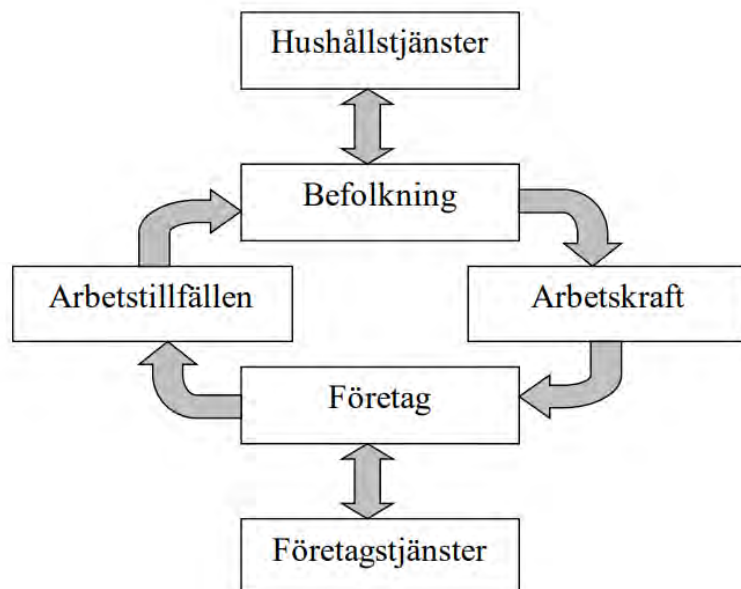
Kraftigt fallande transportkostnader genom ny teknik, förbättrad och utbyggd transportinfrastruktur, containerisering av godshantering, just-in-time-system (rullande lager) och nya möjligheter att med digital teknik och informationshantering koordinera och optimera både produktion och varuflöden har lett till en stark omlokalisering av framför allt varuproduktion. Under de senaste fyra decennierna har mycket av varuproduktionen omlokaliserats till låglöneländer. Det har varit möjligt på grund av fallande transportkostnader och den nya digitala tekniken. Den digitala tekniken har också inneburit ökade möjligheter till automatisering av produktionsprocesser och snabb hantering av stora informationsmängder till låga kostnader även på hemmaplan.

Teknikutvecklingen har på så sätt drivit fram en strukturomvandling som inneburit att delar av tillverkningsindustrin i västvärlden antingen utkonkurrerats eller omlokaliserats till låglöneländer. Andra delar av industrin har blivit kvar men automatiserats i snabb takt. Detta har lett till att många arbetstillfällen i industrin försvunnit och att de som finns kvar ställer ökade krav på andra och nya kompetenser. Parallellt har tjänstesektorn växt i betydelse såväl ekonomiskt som sysselsättningsmässigt. En allt större del av den arbetsföra befolkningen arbetar i dag inom olika tjänsteyrken, i offentlig eller privat regi. Tjänstesektorn är diversifierad och består av både mer arbetsintensiva som mer kunskapsintensiva branscher och yrken.

Tjänsteföretag har i regel större incitament än tillverkande företag att finnas i stora marknader. Inte minst ett ökat behov av tillgång på specialiserad arbetskraft och ny kunskap samt information om förändrade trender på konsumtionsmarknader driver på detta. Samtidigt innebär tillgången till en stor arbetsmarknad, utbildningsmöjligheter, kommersiell service med mera att stora och täta regioner utövar en attraktionskraft på hushållen. Individer och hushåll söker sig till platser som erbjuder goda möjligheter till arbete och stort utbud av offentlig och privat service. När arbetstillfällen och arbetskraftsutbudet växer blir staden/regionen större. Det skapar i sin tur förutsättningar för nya lokala marknader för såväl hushållen som företagen. Specialiseringen och utbudet ökar vilket ytterligare stärker regionen eller stadens attraktivitet vilket lägger grunden för en självförstärkande utveckling.

13 Andersson, M. (2018): Globala värdekedjor, konkurrenskraft och löner (Svenskt Näringsliv 2018).

Figur 7. Regionförstoring - en självförstärkande dynamisk process



Källa: Västsveriges ekonomiska utveckling, Västra Götalandsregionen 2014

Omvänt innebär detta, enligt NEG, att marknader med färre invånare och glesare struktur har nackdelar. Teknikutvecklingen och globaliseringen under de senaste decennierna gynnat storstäder och stora regioner mer än små. Men tendensen till ökad koncentration av människor, företag och resurser till större orter är inte endast något som sker mellan regioner. Det sker även *inom* regioner. I både större och mindre regioner syns tydligt att det är centralorten och närliggande orter som vanligtvis växer mest.

Samtidigt är utmaningarna ofta större i mindre regioner att skapa förutsättningar för en dynamisk självförstärkande utveckling. Om storlek och täthet är avgörande framgångsfaktorer för en positiv regional utveckling måste förutsättningar för detta skapas. Ett sätt för mindre orter att växa är att skapa bättre kopplingar till andra orter och platser. Mer sammankopplade orter och områden, som kan bilda funktionella regioner, ger bättre utvecklingsförutsättningar.

En stigberoende framtid?

Men att öka i storlek genom ökad sammanlänkning är inte det enda som krävs för att skapa en dynamisk utveckling. Det handlar också om förutsättningarna att förändra innehåll och struktur, inte minst med avseende på näringslivet. Som beskrivits ovan har strukturuomvandlingen lett till en tilltagande tjänstefiering av näringslivet vilket gynnat redan stora orter och deras omland. Många mindre regioner och orter präglas av ett större inslag av industri och varuproduktion. Och ibland en produktion med lågt kunskapsinnehåll. Att näringsstrukturen ser ut som den gör förklaras i hög grad av ett så kallat *stigberoende* kopplat till platsens historiska förutsättningar i form av tillgång till råvaror, möjligheter till kraftproduktion, transportmöjligheter, arbetskraft eller storlek på hemmamarknad. Det finns med andra ord ofta starka historiska och geografiska skäl till att platser har den näringsstruktur som de har. Omvandling tar tid och behöver utgå från regionens egna näringsliv och arbetskraft. Att skapa en positiv strukturuomvandling kräver insatser både för att främja omvandling av det befintliga näringslivet, att skapa förutsättningar att attrahera nya etableringar och förbättra kompetensutvecklingen så att befolkningens utbildning bättre går att matcha med vad företagen efterfrågar. Utmaningen för många industriorter är att, samtidigt som man vill värna de tillverkande företagen på orten som en viktig del av den lokala ekonomin, så behöver nya arbetstillfällen skapas i andra branscher för att motverka den sysselsättningsminskning som skett i industrin.

Både stora stadsregioner och mindre regioner kommer behöva möta en framtid präglad av fortsatt global konkurrens, strukturomvandling och teknikskiften. Den tilltagande klimatkrisen och energiomställningen är andra utmaningar som redan påverkar många regioner. Det finns också utmaningar som handlar om åldrande befolkning, en växande försörjningsbörda och välfärdskostnader. Omställning och förändring kan leda till att regionala skillnader och obalanser förstärks med ökad social polarisering som följd. Eller så kan en ökad regional sammankoppling på alla geografiska nivåer skapa möjligheter att möta dessa utmaningar utan att allt för stora skillnader uppstår.

Behov av nyansering?

Mycket talar för att den geografiska koncentrationen av företag, arbetsplatser och boende som sker både mellan regioner och inom regioner kommer fortsätta. Finns det några mottrender?

Det finns några tänkbara faktorer som skulle kunna förändra eller bromsa koncentrationstrenden:

- En ökad tillgänglighet och sammankoppling av regioner och orter kan minska behovet av koncentration till de större orterna.
- En fortsatt tjänsefiering och digitalisering – i kombination med ökad fysisk tillgänglighet – skapar förutsättningar för mer distansarbete vilket kan öka mindre orters attraktivitet relativt större.
- Digitalisering i kombination med ökad tillgänglighet främjar e-handel vilket kan leda till ett minskat behov av fysisk närvaro i stora marknader.
- Klimat- och energiutmaningen och strategiska behov av minskad sårbarhet via globala förädlingskedjor kan leda till någon form av ny- och återindustrialisering som kan gynna mindre regioner. Den framväxande batteriindustrin är exempel på detta.
- Högre arbetsmarknadsintegration och ökat resande är inte likställt med bättre livsvillkor för alla. Långa restider, höga huspriser, markbrist, buller och trängsel kan gynna mindre orter som kan erbjuda andra kvaliteter.

Det går inte att göra några säkra prognoser över om några eller flera av dessa mottrender kommer slå igenom i framtiden. Det får snarare ses som en viktig del i regionernas omvärldsbevakning att följa utvecklingen och bedöma vilka strategiska val som är lämpliga.

I det följande kommer vi återkomma till de centrala delarna i NEG och även ovan nämnda potentiella mottrender för att se i vilken grad dessa verkar stämma för utvecklingen i Sydsverige och om det finns avvikelser eller intressanta regionala särdrag som bör lyftas fram.

2 Befolkning

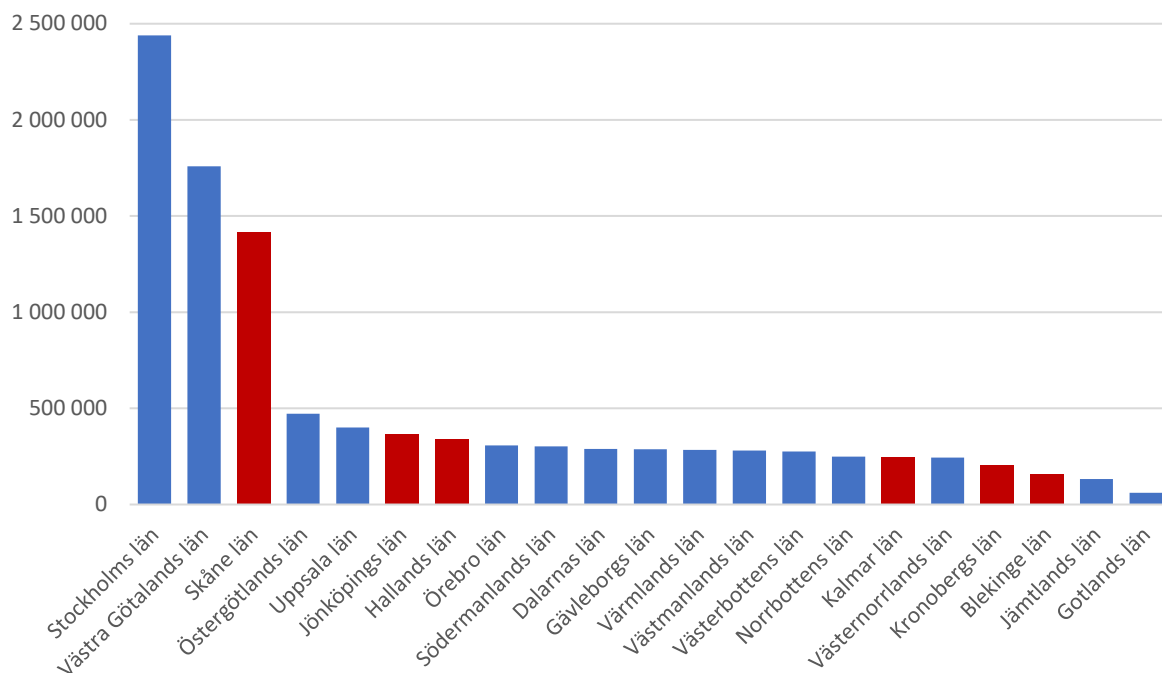
2.1 Befolkningsstruktur och utveckling

Befolkningens storlek, sammansättning och utveckling är viktiga faktorer som påverkar förutsättningarna till regional utveckling¹⁴. Som beskrevs i kapitel 1.4 stipulerar den Nya ekonomiska geografin (NEG) att stora och täta regioner just i kraft av sin storlek och täthet ofta har en starkare tillväxt än mindre regioner. Orsakerna till detta är att stora regioner generellt erbjuder ett större utbud av olika funktioner och nyttigheter än mindre regioner, vilket är attraktivt för både individer och företag. Detta kan leda till både specialisering, diversifiering och stordriftsfördelar, vilket i sin tur förstärker regionens attraktionskraft och konkurrensförmåga. Detta bekräftas av hur utvecklingen sett ut i södra Sverige under de senaste 20 åren.

Stora regionala skillnader i befolkningsstorlek

Befolkningsstorleken skiljer sig kraftigt åt mellan Sveriges län. Även inom länen som i Sydsverige varierar befolkningsstorleken. Skåne län svarar ensamt för mer än hälften (52 procent) av den totala befolkningen i Sydsverige. Blekinge är befolkningsmässigt minst i Sydsverige. Omvänt är Blekinge det tredje mest befolkningstäta länet i Sydsverige efter Skåne och Halland.

Figur 8. Befolkningsstorleken efter län, år 2022



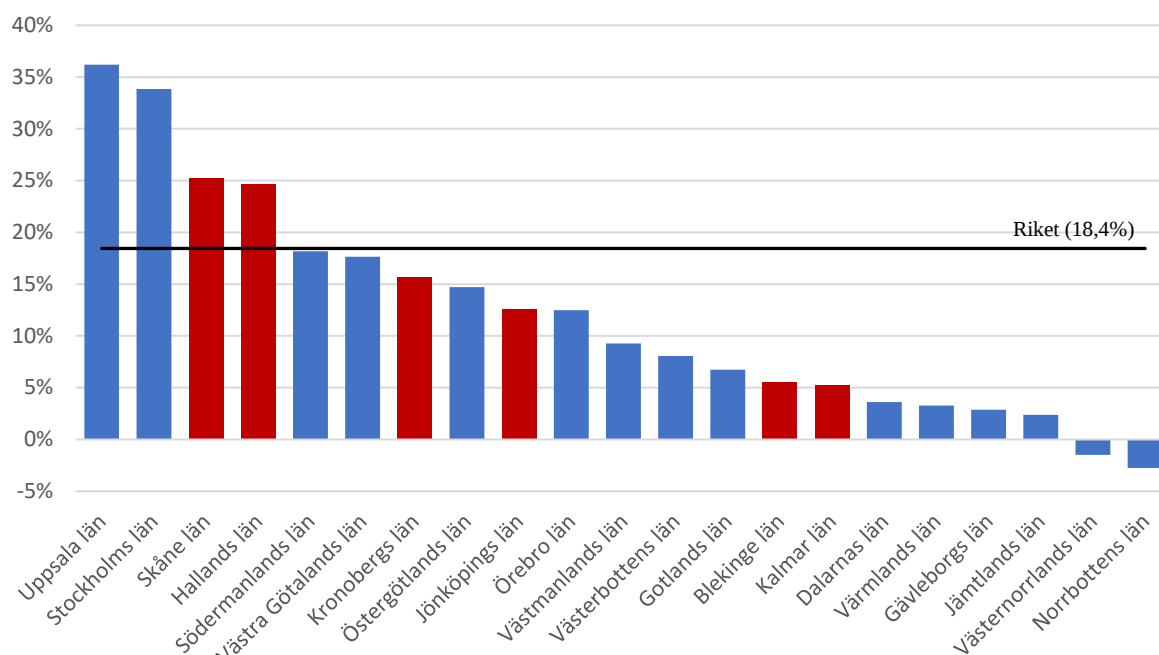
Källa: SCB

¹⁴ Här avser region inte någon specifik geografisk enhet som län eller LA utan används som ett generellt begrepp för alla former av funktionella regioner.

Sveriges befolkning växte med 1,6 miljoner invånare (18 procent) under perioden 2000 – 2022. Samtliga län i Sverige, med undantag för Västernorrland och Norrbotten, hade en positiv befolkningsutveckling under perioden. Räknet i *antal* personer skedde en stor del av landets befolkningstillväxt i storstadslänen Stockholm, Västra Götaland och Skåne.

Procentuellt har befolkningstillväxten varit störst i Uppsala län följt av Stockholms län, Skåne län och Hallands län. Övriga län i Sydsverige har under denna period haft en befolkningstillväxt under riksgenomsnittet: Kronobergs län har under perioden växt med omkring 16 procent och Jönköpings län med drygt 12 procent. Blekinge och Kalmar län växte båda med 5 procent under perioden.

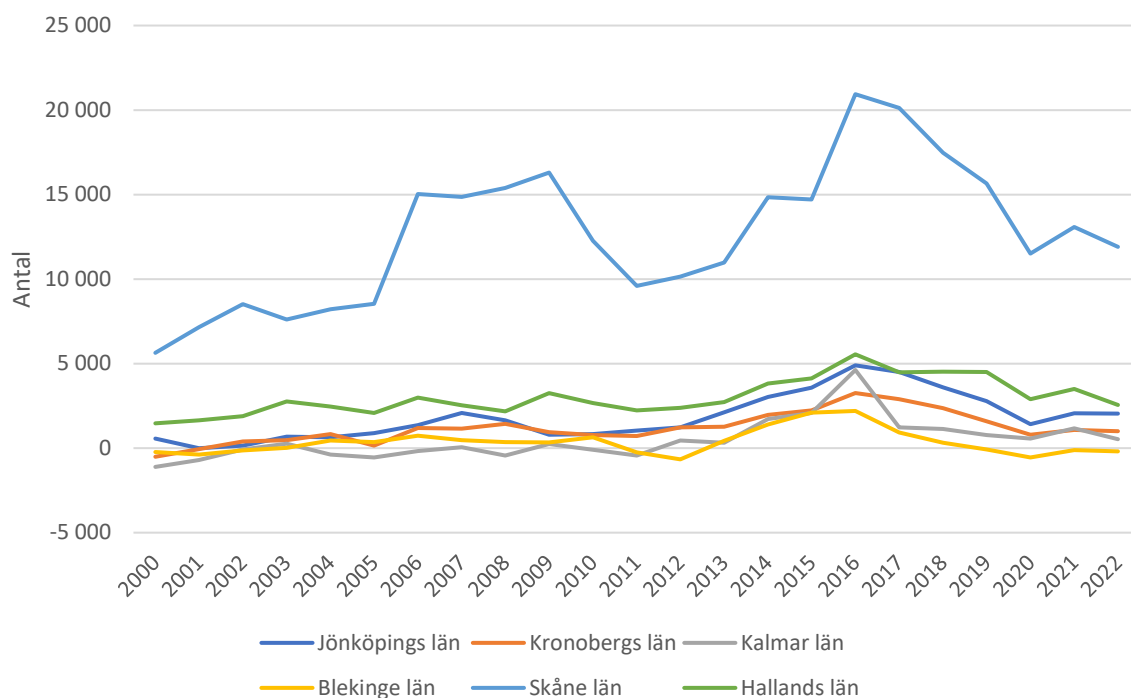
Figur 9. Befolkningsutvecklingen i Sveriges län 2000 - 2022



Källa: SCB

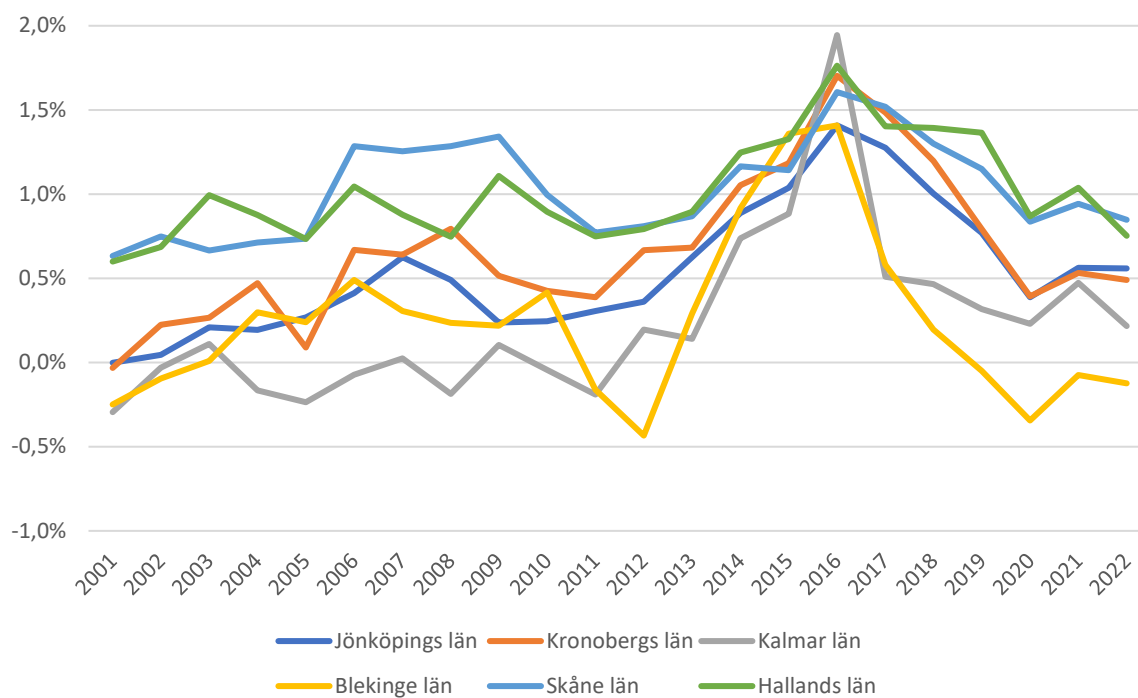
Under perioden växte antalet invånare i Sydsverige med 448 000 personer. Skåne växte med 290 000 invånare vilket motsvarar 65 procent av den samlade befolkningsökningen i Sydsverige. Skånes andel av den samlade befolkningen i Sydsverige har därmed ökat sedan millennieskiftet. Skåne och Halland har vuxit befolkningsmässigt varje enskilt år. Gemensamt för alla sex länen är att de hade en påtaglig befolkningsökning under flyktingvågen 2015 och de efterföljande åren. Den senaste femårsperioden har folkmängden vuxit i fem län om än med en längre tillväxttakt än tidigare. Enbart Blekinge har haft en negativ befolkningsutveckling under denna senare period.

Figur 10. Årlig befolkningsförändring (absolut antal) i länen i Sydsverige 2000 - 2022



Källa: SCB

Figur 11. Årlig befolkningsförändring (årlig procentuell förändring) i länen i Sydsverige, 2000 – 2022



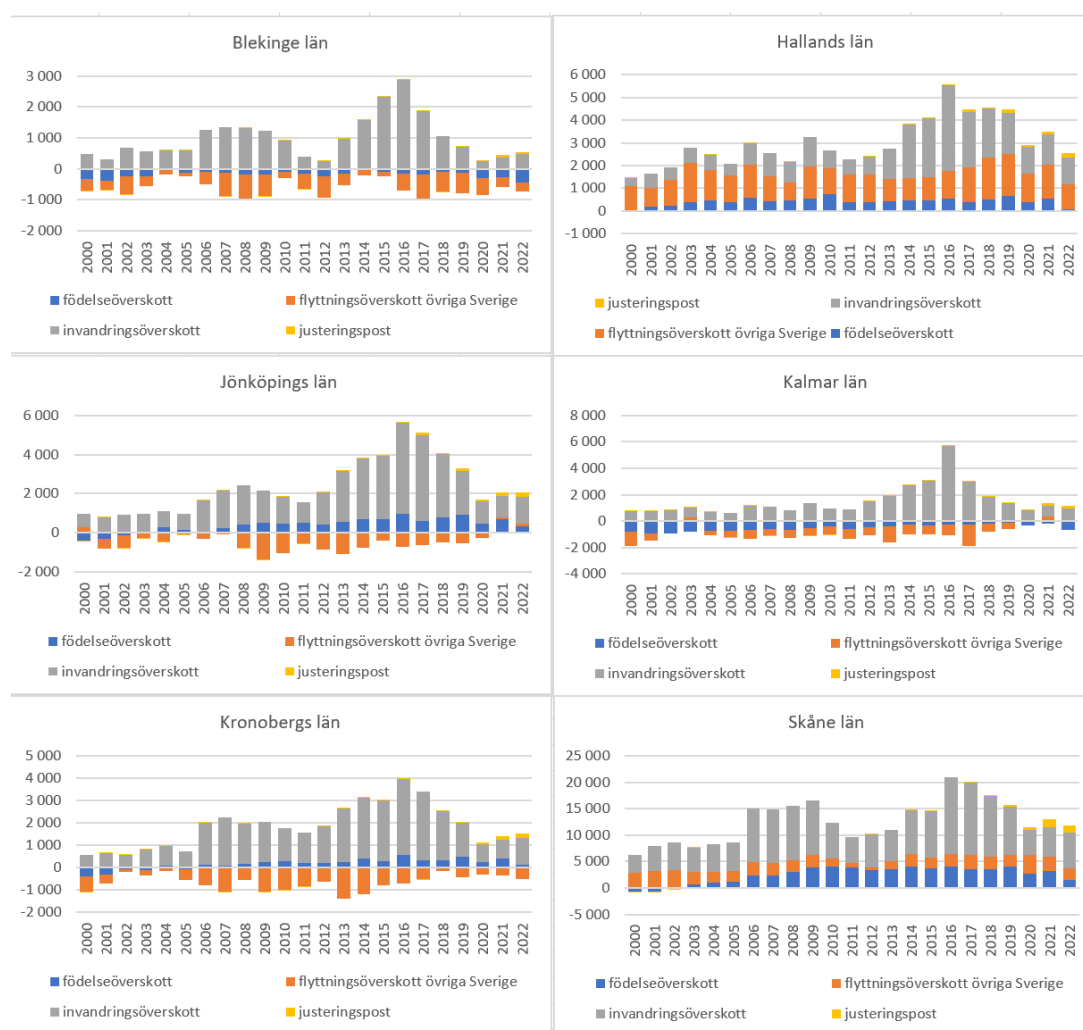
Källa: SCB

Även om befolkningen vuxit i samtliga sex län i Sydsverige sett över hela perioden 2000 - 2022 så har tillväxten skett på olika sätt. Befolkningsutvecklingen som helhet bestäms av tre faktorer: *Födelseöverskott* (födda minus avlidna), *inrikes flyttnetto* (inflyttade minus utflyttade) och *utrikes flyttnetto* (invandring minus utvandring).

- Två län i Sydsverige, Blekinge och Kalmar, har haft ett negativt födelsenetto varje år sedan millennieskiftet. Övriga fyra län hade positiva födelsenetton under de flesta åren och för perioden som helhet.
- Blekinge och Kronoberg har haft ett negativt inrikes flyttnetto alla enskilda år sedan 2000. Kalmar läns tidigare negativa inrikes flyttnetto bröts pandemiåret 2020 och efterföljande år. Även i Jönköpings län har ett tidigare negativt flyttnetto vänts till ett positivt under åren 2021 och 2022. Skåne och Hallands län har haft positiva inrikes flyttnetton under hela perioden.
- Samtliga sex län i Sydsverige har haft ett positivt utrikes flyttnetto varje enskilt år sedan millennieskiftet. I fem av sex län, Halland undantaget, är det positiva invandringsnettot den främsta förklaringen till befolkningsstillväxten under perioden.

I figur 12 nedan visas hur stor betydelse de tre demografiska bestämningsfaktorerna har för respektive län under perioden 2000 – 2022. För varje enskilt år visas hur respektive faktor förändrats jämfört med föregående år. När de tre bestämningsfaktorerna summeras för respektive år får man den årliga befolkningsförändringen.

Figur 12. Årlig befolkningsförändring efter län och bestämningsfaktorer 2000 – 2022. Källa SCB.



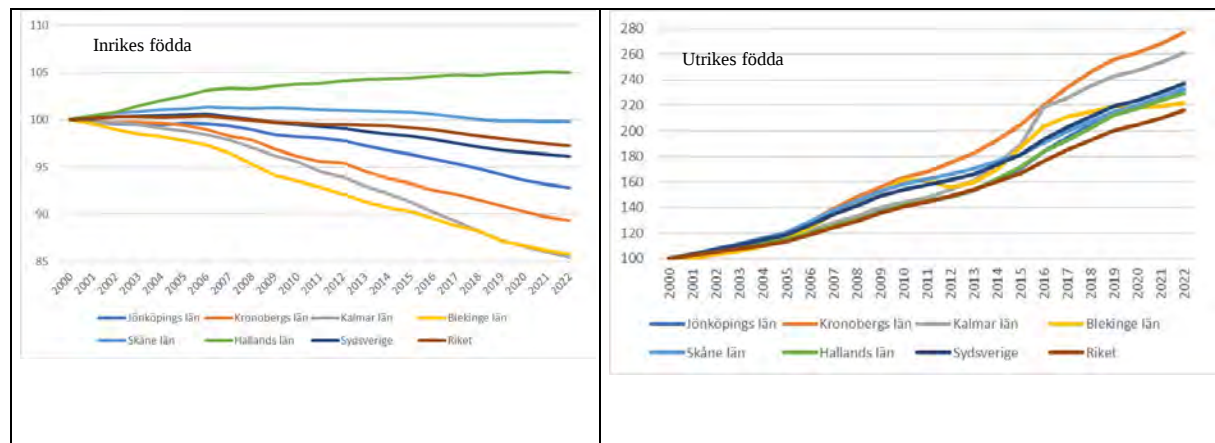
Befolkningen i arbetsför ålder växer främst genom invandring

Ovan beskrevs den totala befolkningsutvecklingen. En växande befolkning i arbetsför ålder (20 – 64 år) är en särskilt viktig utvecklingsfaktor då det är en förutsättning för att kunna möta efterfrågan på arbetskraft och säkra en bas för skatteintäkter i kommuner och regioner.

Under den senaste 20-årsperioden har befolkningen i arbetsför ålder ökat i alla Sydsveriges län utom i Blekinge och Kalmar län. I alla länen utom Halland har den inrikes födda befolkningen i arbetsför ålder minskat under perioden 2000 – 2022. I Hallands län ökade den inrikes födda befolkningen i arbetsför ålder med 7 000 personer och samtidigt ökade den utrikes födda befolkningen 20–64 år med drygt 20 000 personer. I de övriga fem länen minskade den inrikes födda befolkningen i arbetsför ålder men genom tillskott via invandring har befolkningen i arbetsför ålder ökat totalt sett, alternativt minskat mindre (Blekinge och Kalmar). Mönstret är det samma som för riket men med regionala skillnader. Arbetskraften växer framförallt genom invandring.

Figur 13. Befolkningsutveckling i arbetsför ålder (20–64 år) efter födelseland, 2000 – 2022

(Index: 2000 = 100)



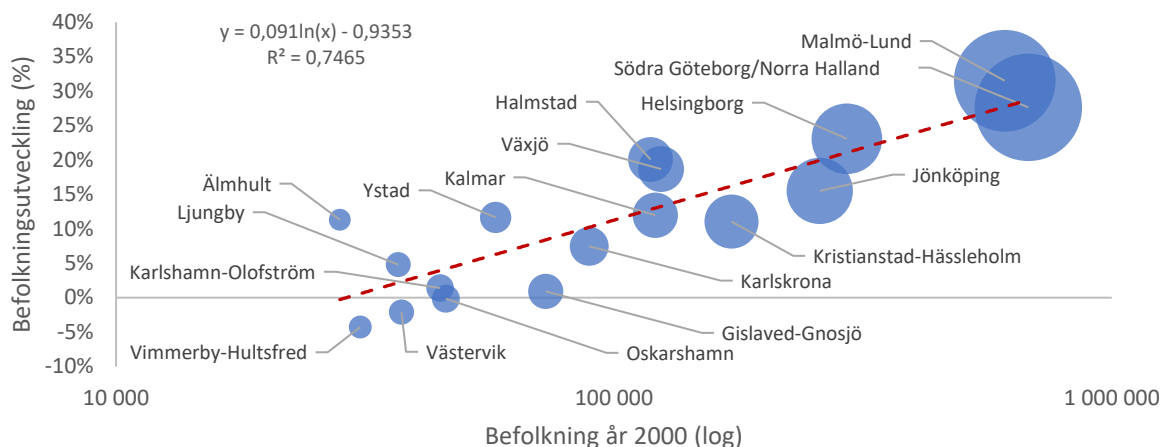
Källa: SCB

2.2 Befolkningsutvecklingen på LA*-nivå

Som visades i kapitel 2.1 har alla de Sydsvenska länen ökat sin befolkning under perioden 2000 – 2022. Även befolkningen i arbetsför ålder (20 – 64 år) har ökat under perioden i samtliga län utom i Blekinge och Kalmar län. Ökningen har främst skett genom invandring. Hur har utvecklingen sett ut på LA*-nivå och vilka är drivkrafterna?

I enlighet med NEG visar utvecklingen på LA*-nivå i Sydsverige att det finns ett starkt samband mellan befolkningsstorlek och befolkningsutveckling. I figur 14 nedan beskrivs samvariation mellan LA*-regionernas befolkningsstorlek och befolkningsutveckling under perioden 2000 - 2022. Ju större befolkning i utgångsläget, desto starkare befolkningstillväxt över tid.

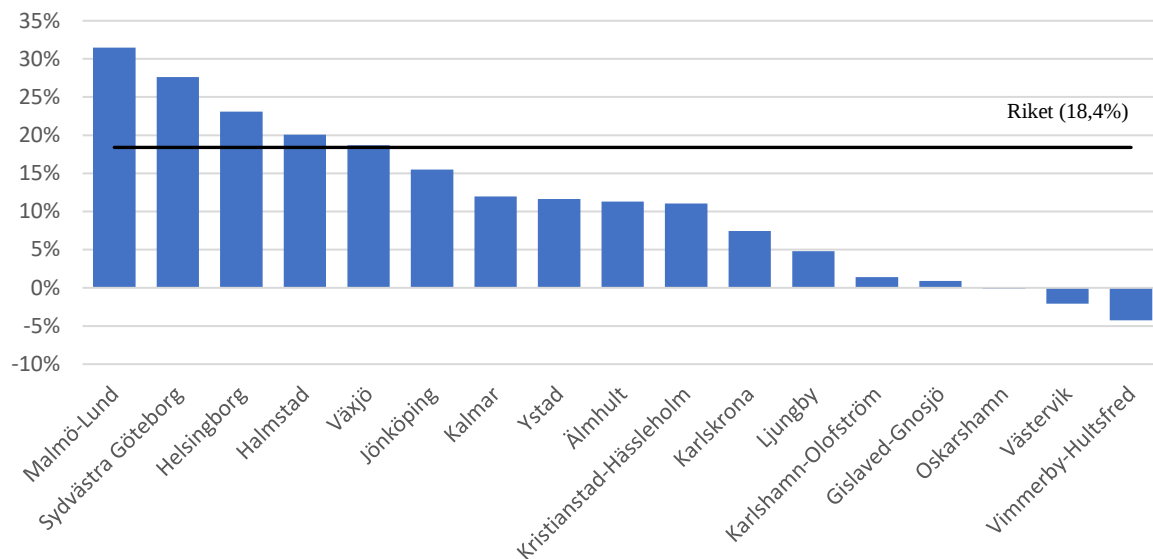
Figur 14. Samvariation mellan befolkningsstorlek och befolkningsutveckling, LA*-regioner i södra Sverige, 2000 – 2022.



Källa: SCB. Anm. Befolkningsstorleken på x-axeln är i logaritmisk skala.

De två LA*-regioner som haft en negativ befolkningsutveckling (Vimmerby-Hultsfred och Västervik) är också två av de minsta LA*-regionerna i södra Sverige. Men även Oskarshamn, som är befolkningsmässigt större än Vimmerby-Hultsfred och Västervik har haft en minskande befolkning. Detta väcker den intressanta frågan om det finns en kritisk gräns för hur stor en region bör vara för att kunna ha en långsiktigt positiv befolkningsutveckling, en fråga som vi återkommer till i kapitel 6.5.

Figur 15. Befolkningsutvecklingen i LA*-regioner i södra Sverige. År 2000 – 2022. Källa: SCB.



Ur ett storregionalt perspektiv uppvisar befolkningsutvecklingen i LA*-regionerna i södra Sverige ett geografiskt mönster där LA*-regionerna längst västkusten haft en starkare befolkningsutveckling jämfört med regionerna i inlandet och på ostkusten. De fyra LA*-regioner som utgör kuststräckan från Malmö till Göteborg är tillsammans med Växjö LA* ensamma i Sydsverige om att ha en utveckling starkare än riket som helhet. Vilka faktorer som kan tänkas ligga bakom dessa geografiska skillnader i utveckling kommer analyseras närmare i kapitel 5 och 6.

Drivkrafter bakom befolkningsutvecklingen i LA*-regionerna

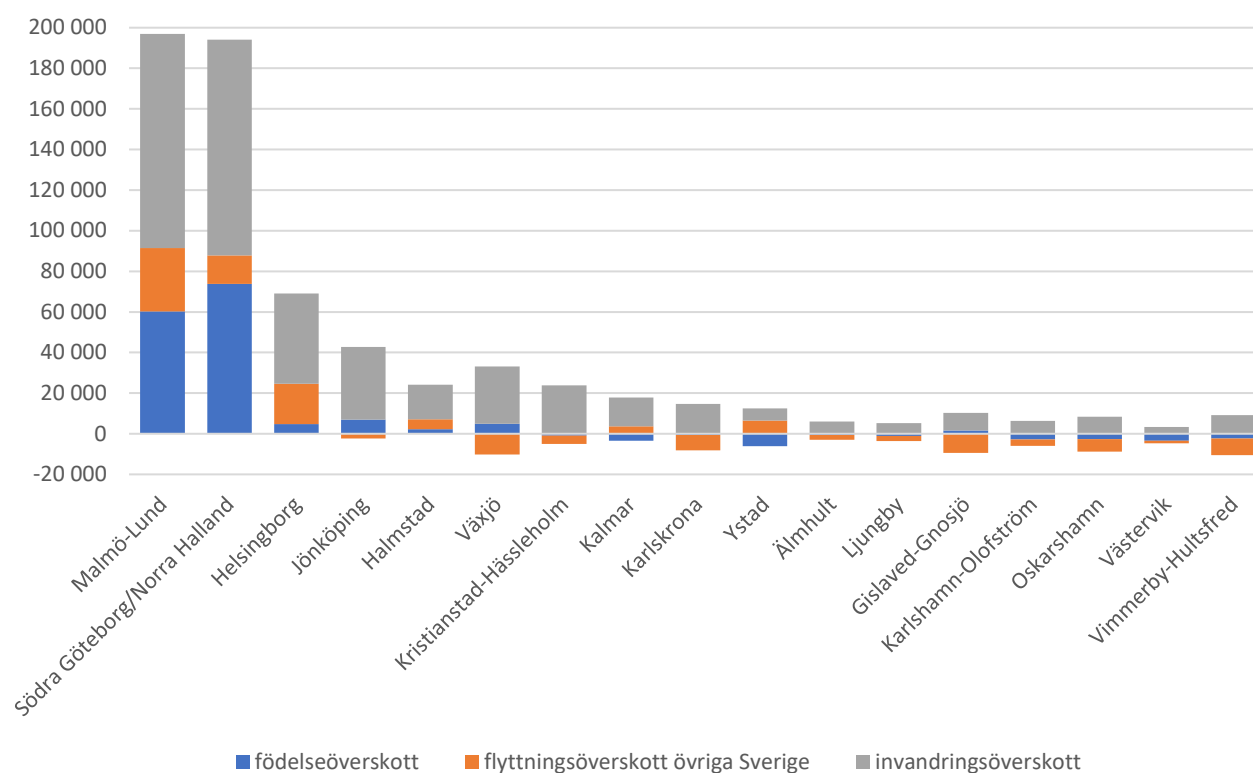
På samma sätt som vi tidigare analyserade de tre demografiska bestämningsfaktorerna för länens befolkningsutveckling redovisar vi här vilka av dessa faktorer som haft stor respektive mindre betydelse för hur de sjutton LA*-regionerna i södra Sverige utvecklats.

Av de sjutton LA*-regionerna är det sju som haft ett positivt födelsenetto sett över hela perioden 2000 – 2022. Två av dem, Malmö-Lund och Södra Göteborg/Norra Halland LA*, har stått för en mycket stor del av det samlade födelseöverskottet i södra Sverige.

Sex LA*-regioner har haft ett positivt inflyttningsnetto från övriga Sverige sedan millennieskiftet. Det gäller de befolkningsmässigt största LA*-regionerna Malmö-Lund, Södra Göteborg/Norra Halland och Helsingborg, samt de något mindre Halmstad, Växjö och Kristianstad-Hässleholm. Övriga elva LA*-regioner i Sydsverige har haft ett negativt inrikes flyttnetto under perioden.

Gemensamt för alla LA*-regioner i Sydsverige är att de haft ett positivt utrikes flyttnetto under perioden. Både på länsnivå och LA*-nivå har därmed invandring bidragit positivt till befolkningsutvecklingen i alla Sydsveriges delar. LA*-regionerna Oskarshamn, Västervik och Vimmerby-Hultsfred har haft en positiv nettoinvandring under perioden men en totalt sett negativ befolkningsutveckling.

Figur 16. Befolkningsutvecklingens bestämningsfaktorer, LA*-regioner i södra Sverige 2000 - 2022



Källa: SCB

Invandringens stora betydelse för befolkningsutvecklingen i Sydsveriges LA*-regioner, och inte minst vad gäller befolkningen i arbetsför ålder (20 – 64 år), blir extra tydlig om invandringen exkluderas ur ekvationen. Om ingen invandring hade skett, och födelsenetto och inrikes flyttningar hade varit oförändrade, hade tio av sjutton LA*-regioner i södra Sverige haft en negativ befolkningsutveckling.

2.3 Hur försörjer sig befolkningen?

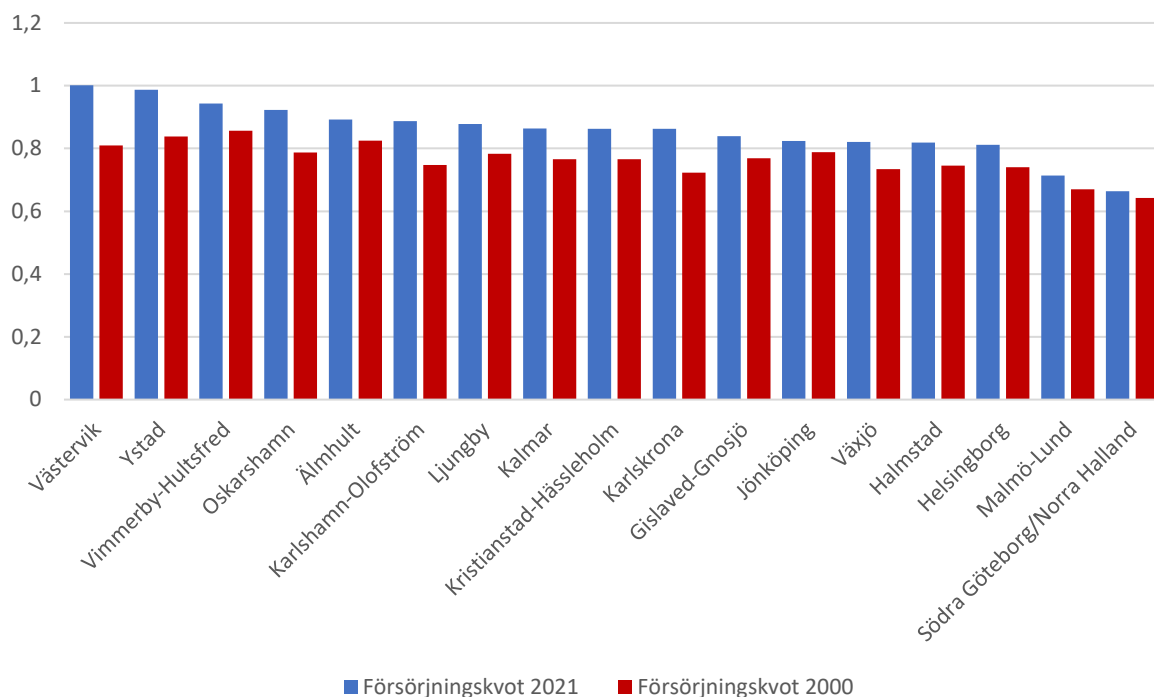
Ur ett försörjningsperspektiv är det viktigt att även beakta hur befolkningsstrukturen utvecklas. En minskande eller stagnerad befolkning och en låg andel av befolkningen i arbetsför ålder påverkar i grunden regionernas inneboende tillväxt- och utvecklingskraft. I den samhällspolitiska debatten är det flera som pekar på stora framtida utmaningar med att klara välfärden i och med att andelen äldre i befolkningen ökar och andelen i arbetsför ålder minskar. Åldersstrukturen skiljer sig för olika regioner och kommuner vilket betyder att utmaningen är olika stor på olika platser i landet.¹⁵

Försörjningskvot

Ett mått som ofta används för att analysera försörjningssituationen är *demografisk försörjningskvot* definierad som summan av unga och äldre i befolkningen (åldrarna 0–19 samt 65+) dividerat med befolkningen i arbetsför ålder (20–64 år). Måttet indikerar hur den arbetsföra befolkningen förhåller sig till individer utanför arbetsför ålder. En kvot över 1 innebär exempelvis att antalet i befolkningen utanför arbetsför ålder är fler än antalet i arbetsför ålder. Försörjningsutmaningen växer i takt med att kvoten ökar.

I samtliga LA*-regioner i södra Sverige har den demografiska försörjningskvoten ökat sedan millennieskiftet. Befolkningen utanför arbetsför ålder har med andra ord ökat i förhållande till befolkningen i arbetsför ålder. Den genomsnittliga demografiska försörjningskvoten i södra Sverige var 0,77 år 2021. Västervik är den LA*-region som har högst kvot och ligger i princip på 1 (1,002). Södra Göteborg/Norra Halland har den lägsta kvoten (0,66). Försörjningskvoten har ökat mest i Västervik, Ystad, Karlskrona, Karlshamn-Olofström och Oskarshamn vilket är en indikation på utmaningar med att behålla och attrahera invånare i arbetsför ålder i dessa LA*-regioner.

Figur 17. Demografisk försörjningskvot per LA*-region i södra Sverige, 2000 och 2021



Källa: SCB

¹⁵ https://www.saco.se/globalassets/saco/dokument/rapporter/2021_valfardens-framtida-finansiering.pdf

Försörjningsbörda

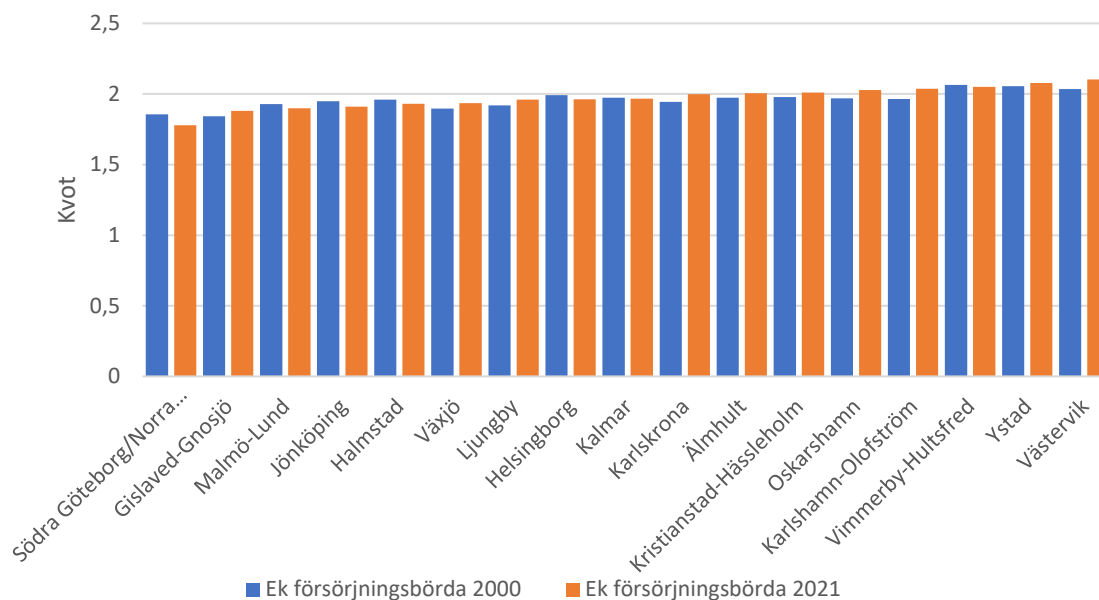
Den demografiska försörjningskvoten är ett trubbigt mått då det endast relaterar olika åldersklasser med varandra. Ett annat mått som också används ofta är *försörjningsbörda*. I det senare måttet skapas en kvot mellan befolkningen i åldrarna 0–19 samt 65+ (täljaren) och den förvärvsarbetande nattbefolkningen i åldern 20 – 64 år (nämnare). Därmed tar man hänsyn till hur många i den arbetsföra befolkningen som faktiskt arbetar.

Även mot måttet försörjningsbörda har det framförts kritik. Eftersom en (mindre) del av befolkningen i åldern 16–19 år och en (växande) del av befolkningen 65+ också förvärvsarbetar är det rimligt att även inkludera dessa i måttet.¹⁶ Vi har valt att nedan redovisa, vad vi kallar den *ekonomiska försörjningsbördan*, som beräknas som kvoten mellan totalbefolkningen (täljaren) dividerat med alla förvärvsarbetande i åldern 16 - 74 år (nämnaren).

Om försörjningssituationen beskrivs med den *ekonomiska försörjningsbördan* som mått blir bilden delvis annorlunda jämfört med bilden som ges av den demografiska försörjningskvoten. Flera LA*-regioner i Sydsverige har här en kvot på över 1, vilket innebär att de har fler att försörja än antalet förvärvsarbetande. Förklaringen till det är att alla i arbetsför ålder inte arbetar. En del av befolkningen i arbetsför ålder befinner sig i studier, är föräldralediga, sjukskrivna, arbetslösa med mera. Hur många i befolkningen som förvärvsarbetar påverkas också av strukturella och konjunkturella faktorer på arbetsmarknaden. Vid en lågkonjunktur eller strukturella förändringar i näringslivet är det exempelvis fler som blir arbetslösa eller väljer att studera.

Intressant är att i sju av LA*-regionerna i södra Sverige har den ekonomiska försörjningsbördan minskat sedan 2000. Det vill säga, i dessa regioner har kvoten mellan befolkningen utanför arbetsför ålder och de i befolkningen 16+ som förvärvsarbetar förbättrats. Störst har minskningen varit i Södra Göteborg/Norra Halland följt av Malmö-Lund och Helsingborg LA*-regioner. Karlshamn-Olofström, Västervik Karlskrona och Oskarshamn är de LA*-regioner där den ekonomiska försörjningsbördan ökat mest under perioden. Även i Växjö LA* har den ekonomiska försörjningsbördan ökat medan den i Jönköping LA* har minskat.

Figur 18. Ekonomisk försörjningsbörda per LA*-region i södra Sverige, 2000 och 2021



Källa: SCB

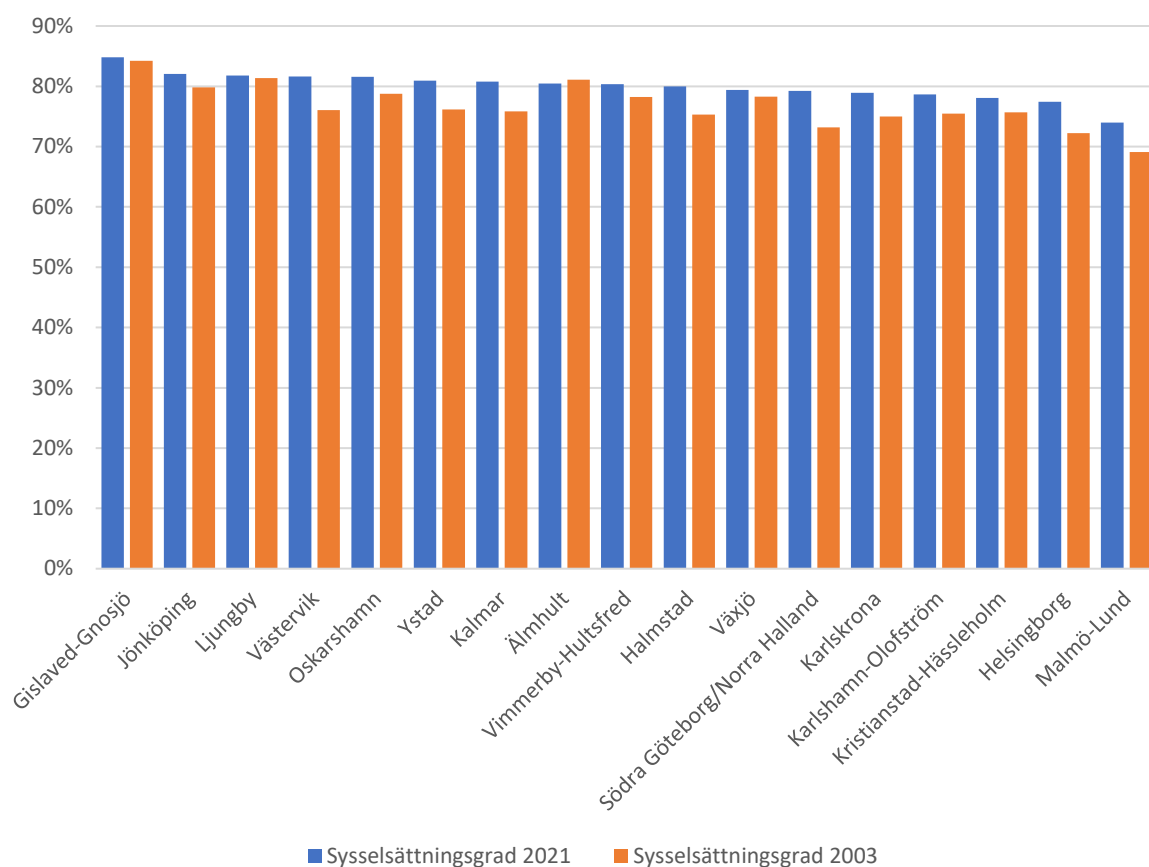
16 <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1553244/FULLTEXT01.pdf>

Sysselsättningsgrad

Ett viktigt kompletterande mått för att analysera regionernas försörjningssituation är *sysselsättningsgraden*. Sysselsättningsgraden beräknas som förvärvsarbetande i befolkningen i arbetsför ålder (20–64 år) dividerat med befolkningen i arbetsför ålder (20–64 år). Sysselsättningsgraden är en viktig indikator för att se hur stor del av befolkningen i arbetsför ålder i en region som bidrar till försörjningen. Att jämföra sysselsättningsgraden mellan regioner och orter samt utvecklingen över tid är en annan viktig pusselbit för att förstå regionernas utvecklingsförutsättningar.

Den genomsnittliga sysselsättningsgraden i landet var precis under 80 procent år 2021. Högst sysselsättningsgrad i södra Sverige hade flera av industriregionerna som Gislaved-Gnosjö, Jönköping, Ljungby, Västervik och Oskarshamn – alla med en sysselsättningsgrad på över 80 procent. Lägst sysselsättningsgrad hade de tre skånska LA*-regionerna Malmö-Lund, Helsingborg och Kristianstad-Hässleholm. Intressant är att det inte finns något statistiskt samband mellan regionstorlek och sysselsättningsgrad. Förklaringen till det är att sysselsättningsgraden kan öka både om befolkningen i arbetsför ålder ökar eller om den minskar.

Figur 19. Sysselsättningsgraden i LA*-regioner i södra Sverige 2003 och 2021



Källa: SCB

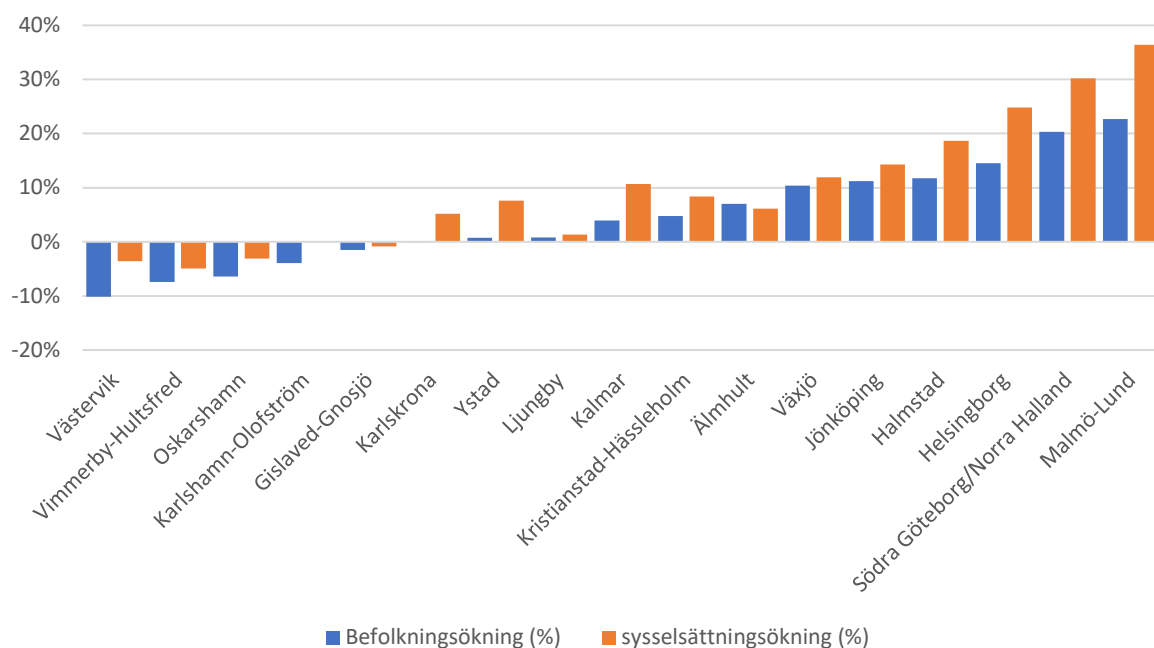
Jämfört med alla LA*-regioner i Sverige så placerar sig Malmö-Lund på fjärde plats nerifrån. Sett över tid är Malmö-Lund LA*-region samtidigt en av de arbetsmarknadsregioner där sysselsättningsgraden ökat mest. Förklaringen till Malmö-Lunds låga sysselsättningsgrad relativt andra arbetsmarknadsregioner är att befolkningen i arbetsför ålder växer snabbare än sysselsättningen i regionen. Trots en stark utveckling på arbetsmarknaden (se avsnitt 3.1) har inte jobbtillväxten varit tillräcklig för att matcha befolkningsökningen.

En annan bidragande orsak till den låga sysselsättningsgraden i Malmö-Lund och angränsande LA*-regioner är gränspendlingen mot Danmark. I SCB:s registerbaserade arbetsmarknadsstatistik inkluderas inte personer bosatta i Sverige som förvärvsarbetar i annat land. Efter att Öresundsbron stod färdig år 2000 ökade pendlingsströmmen till Danmark från västra Skåne, och särskilt från Malmö-Lund, kraftigt. Skulle gränspendlarna inkluderas i arbetsmarknadsstatistiken skulle sysselsättningsgraden i Malmö-Lund vara 77 procent istället för 74 procent.¹⁷ En betydande förändring, men även med gränspendlarna inkluderade har Malmö-Lund en låg sysselsättningsgrad relativt riket och andra LA*-regioner i södra Sverige.

Den viktigaste förklaringen till de regionala skillnaderna i sysselsättningsgrad måste sökas i det regionala samspelet mellan jobbtillväxt och befolkningsutveckling. I figur 20 nedan framgår att en del LA*-regioner med en hög sysselsättningsgrad, som exempelvis Västervik och Oskarshamn, över tid har haft både en minskad sysselsättning och en minskad befolkning i arbetsför ålder (20–64 år). Omvänt ser vi att LA*-regionerna med lägst sysselsättningsgrad, Malmö-Lund, Kristianstad-Hässleholm och Helsingborg, haft både en stor sysselsättnings- och befolkningstillväxt.

LA*-regioner som Jönköping, Kalmar, Växjö och Älmhult utmärker sig av att både ha en hög sysselsättningsgrad samtidigt som man haft en positiv sysselsättnings- och befolkningstillväxt sedan 2003. Karlshamn-Olofström utmärker sig genom att ha en relativt låg sysselsättningsgrad samtidigt som befolkningen i arbetsför ålder minskat. Något som indikerar utmaningar att skapa sysselsättning åt befolkningen i den egna LA-regionen.

Figur 20. Sysselsättningstillväxt och befolkningstillväxt (nattbefolkning 20–64 år) i LA*-regioner i södra Sverige, år 2003 - 2021



Källa: SCB och Öresundsdatenbanken. Not. Gränspendlare bosatta i Skåne med arbete i Danmark är inkluderade.

¹⁷ Sysselsättningsgraden brukar beräknas som andelen förvärvsarbetande i nattbefolkningen (20–64 år) dividerat med totalbefolkningen (20–64 år). Personer som arbetspendlar till Danmark (och andra länder) ingår ej i SCB:s registerbaserade arbetsmarknadsstatistik. Men i [Öresundsdatenbanken](#) finns statistik över gränspendlare bosatta i Skåne med arbete i Danmark. Statistiken tas fram i samarbete mellan SCB och Danmarks statistik. Genom att inkludera gränspendlarna i den förvärvsarbetande nattbefolkningen i Malmö-Lund LA* är det möjligt att beräkna en mer korrekt sysselsättningsgrad.

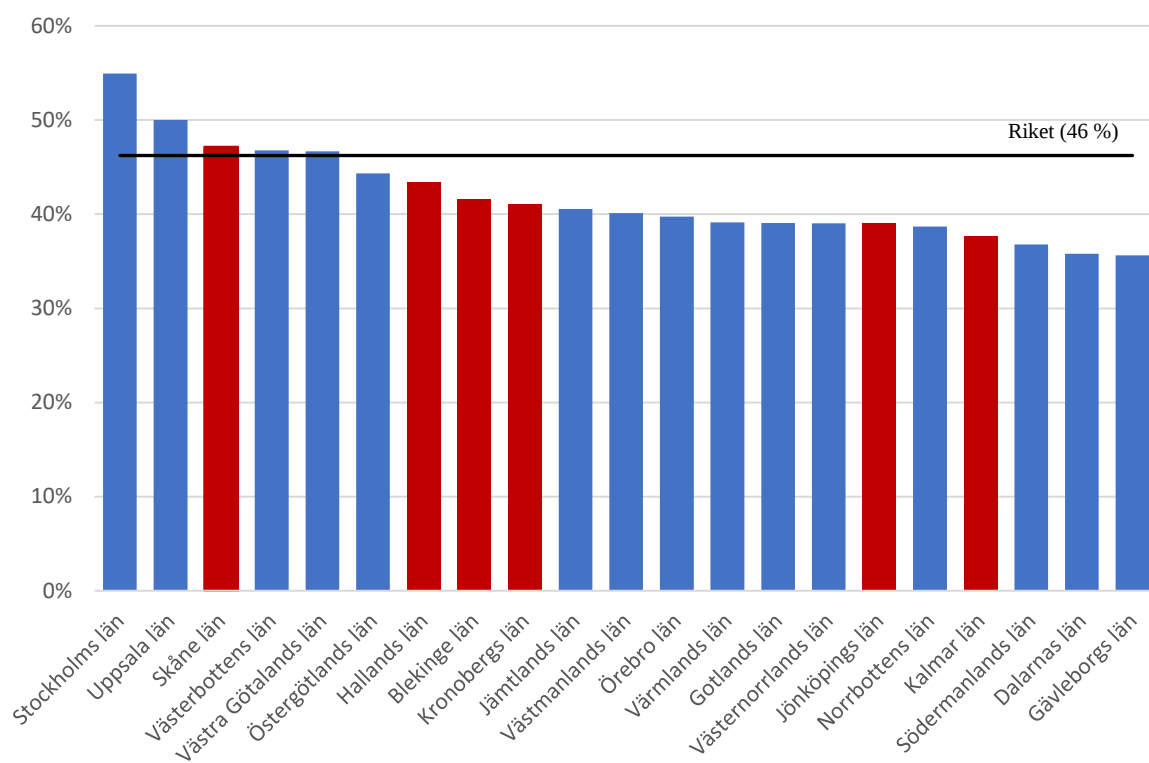
2.4 Utbildning

Enligt den Nya ekonomiska geografin är en väl utbildad befolkning en annan faktor med stor betydelse för den regionala utvecklingen, bland annat genom att hög utbildningsnivå generellt samvarierar med hög tillväxt och produktivitet. Utbildningsnivån har även en positiv samvariation med befolkningens hälsa och livslängd. En välutbildad arbetskraft har även större möjligheter att möta förändringar på arbetsmarknaden och i arbetslivet vilket bygger robusthet.¹⁸ Utbildningsnivåerna är ofta högre i befolkningsmässigt större regioner än i mindre.

Utbildningsnivån hos befolkningen har ökat kraftigt de senaste decennierna. Det finns flera förklaringar bakom den stigande utbildningsnivån. En förklaring är en ökad efterfrågan på specialiserade arbetskraft så som det beskrivs ovan. Men även förändringarna från utbudssidan har betydelse. De äldre som lämnar arbetsmarknaden har i genomsnitt en lägre utbildningsnivå än de yngre som träder in på arbetsmarknaden. Under 1990-talet genomfördes dessutom stora högskolesatsningar med tillkomsten av flera regionala högskolor och universitet. Den höga arbetslösheten under och efter 1990-talskrisen, inte minst bland unga, har också bidragit till ett ökat intresse för utbildning.

Andelen i befolkningen med en eftergymnasial utbildning har ökat över tid i alla Sveriges län. Men det finns skillnader i hur stor andel av befolkningen som har en eftergymnasial utbildning. I landet som helhet har 46 procent av befolkningen i åldern 25–64 år en eftergymnasial utbildning. Högst är andelen i Stockholms län (55 procent) följt av Uppsala län (50 procent). I Sydsverige är det endast i Skåne där andelen med eftergymnasial utbildning är högre än rikssnittet. Lägst är andelen i Kalmar län (38 procent).

Figur 21. Andel i befolkningen (25–64 år) med en eftergymnasial utbildning, 2022

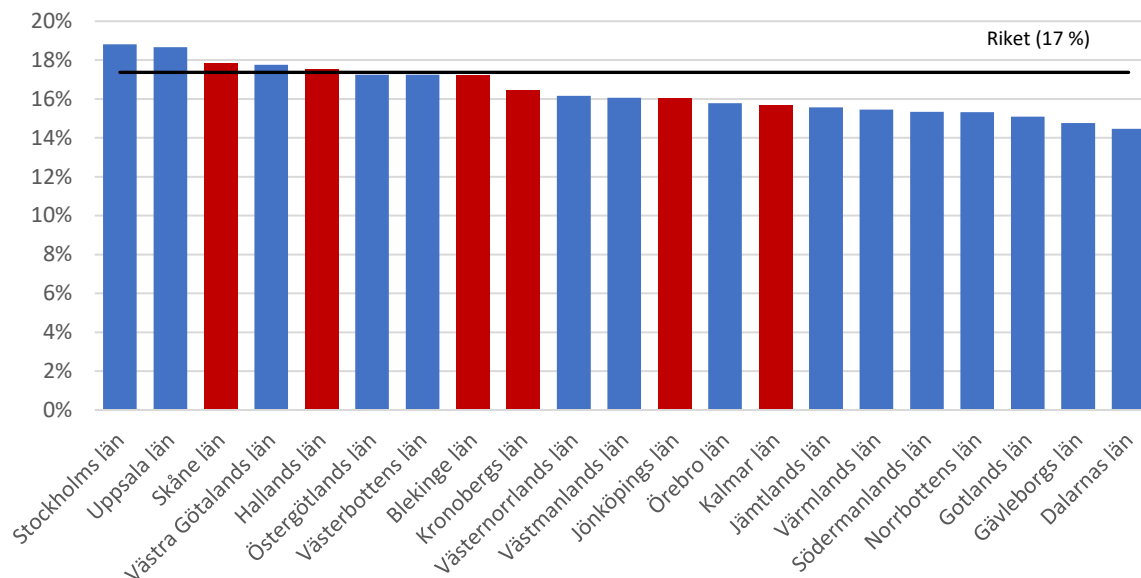


Källa: SCB

¹⁸ https://www.io.se/home/lo/res.nsf/vRes/lo_fakta_1366027478784_den_nya_strukturomvandlingen.pdf?File=Den_nya_strukturomvandlingen.pdf.

Mönstret för de i befolkningen 25 – 64 år med en lång eftergymnasial utbildning (3 år eller längre) är snarlikt.

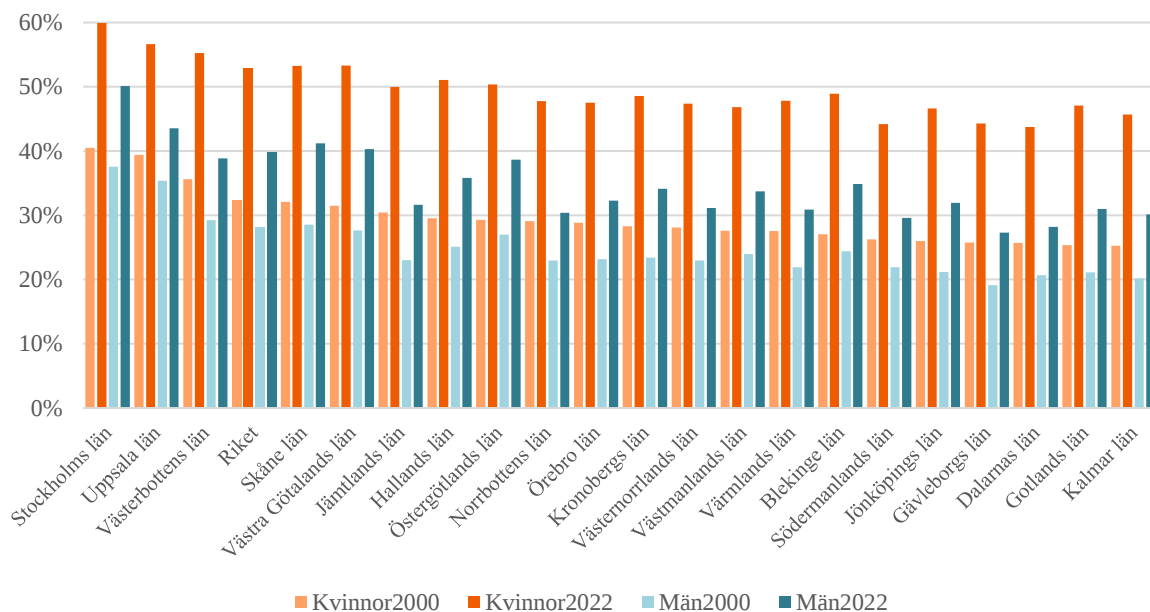
Figur 22. Andel i befolkningen (25–64 år) med en eftergymnasial utbildning (3 år eller längre) efter län, 2022



Källa: SCB

Utbildningsnivån skiljer sig inte enbart mellan länen. Det är även stora olikheter i hur många kvinnor respektive män som väljer att studera vidare. Detta har lett till stora skillnader i utbildningsnivå mellan kvinnor och män. År 2000 var andelen kvinnor i Sverige, 25 – 64 år, med eftergymnasial utbildning 32 procent. År 2022 hade andelen ökat till 53 procent. Andelen män i samma åldersgrupp med en eftergymnasial utbildning var år 2000 omkring 28 procent och hade år 2022 ökat till 40 procent. Mönstret går igen i alla län. Skillnaden ligger ofta på mellan 10 och 15 procentenheter mellan kvinnor och män. Utvecklingen kan få stora konsekvenser för den framtida kompetensförsörjningen i flera regioner. Att kvinnor i högre grad väljer att studera vidare avspeglar sig också i det faktum att yngre kvinnor är en av de grupper i befolkningen som är mest flyttbenägna. De söker sig till utbildningar och jobb utanför den egna regionen. Som visades tidigare är det flera sydsvenska regioner som haft ett negativt inrikes flyttnetto under de gångna två decennierna. En del av förklaringen är just att yngre kvinnor flyttar för studier. En utveckling som kan förstärka de kompetensutmaningarna många regioner redan har.

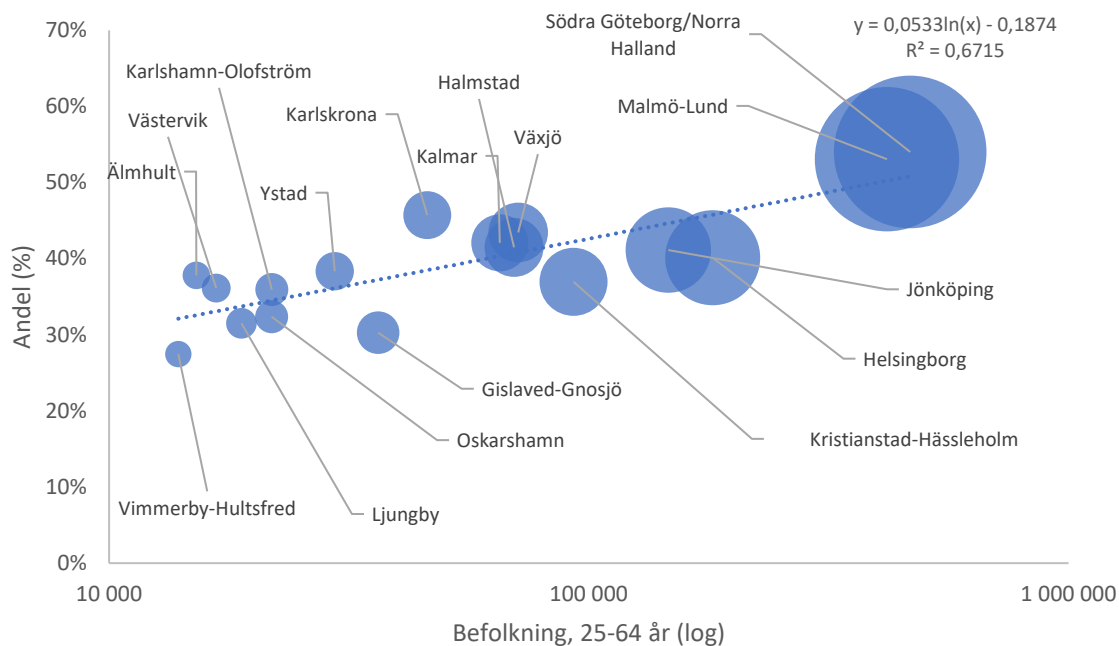
Figur 23. Andel med eftergymnasial utbildning i befolkningen (25–64 år) bland kvinnor och män, 2000 - 2022



Källa: SCB

Vi ser att de större LA*-regionerna i södra Sverige har en högre andel i befolkningen med en eftergymnasial utbildning än de mindre regionerna, vilket understödjer den Nya ekonomiska geografins tes om att stora regioner ofta utövar en stark attraktion på högutbildade.

Figur 24. Samvariation mellan regionstorlek och andel med eftergymnasial utbildning. LA*-regioner i södra Sverige, 2022



Källa: SCB. Anm. Befolkningsstorleken på x-axeln är i logaritmisk skala

Ur ett regionalt utvecklingsperspektiv är det intressant att studera hur skillnader i utbildningsnivåer och -inriktningarna även samvarierar med näringsstrukturen. Detta särskilt utifrån antagandet om att i en allt mer kunskapsdriven ekonomi blir utbildning och kompetens en viktigare faktor för innovation, konkurrenskraft och utveckling. Den frågan kommer belysas närmare i kapitel 4.

2.5 Sammanfattning

- De sex länen i Sydsverige skiljer sig mycket åt vad gäller befolkningsstorlek. Skåne län svarar ensamt för mer än hälften (52 procent) av den totala befolkningen i Sydsverige. Blekinge, som till ytan är Sveriges minsta län, är befolkningsmässigt minst i Sydsverige. Omvänt är Blekinge det tredje mest befolkningstäta länet i Sydsverige efter Skåne och Halland.
- En växande befolkning är en viktig utvecklingsfaktor och indikator på regioners attraktivitet. Sveriges befolkning växte med 1,6 miljoner invånare (18 procent) under perioden 2000 – 2022. Samtliga län i Sverige, med undantag för Västernorrland och Norrbotten, hade en positiv befolkningsutveckling under perioden. Räknat i *antal* invånare skedde en stor del av landets befolkningstillväxt i storstadslänen Stockholm, Västra Götaland och Skåne.
- Procentuellt har befolkningstillväxten varit störst i Uppsala län följt av Stockholms län, Skåne län och Hallands län. Övriga län i Sydsverige har under denna period haft en befolkningstillväxt under riksgenomsnittet: Kronobergs län har under perioden växt med omkring 16 procent och Jönköpings län med drygt 12 procent. Blekinge och Kalmar län växte båda med 5 procent under perioden.
- I samtliga län i Sydsverige, utom Halland, har befolkningstillväxten främst drivits av en ökad invandring. Det gäller inte minst för befolkningen i arbetsför ålder. Endast Skåne och Halland har haft en positiv nettoinflyttning från övriga delar av Sverige för samtliga år under perioden 2000 - 2022. De andra fyra länen i Sydsverige har haft en större utflyttning till än inflyttning från övriga län i Sverige.
- På LA*-nivå har samtliga LA*-regioner i Sydsverige, utom Vimmerby-Hultsfred och Västervik, haft en positiv befolkningstillväxt under perioden 2000 – 2022. Det finns ett starkt statistiskt samband mellan befolkningsstorlek och befolkningstillväxt. Större LA*-regioner har ökat sin befolkning procentuellt mer än mindre regioner. Malmö-Lund, Helsingborg och Ystad haft en positiv nettoinflyttning från övriga Sverige. Det samma gäller för Halmstad och Kalmar LA*. Övriga LA*-regioner i Sydsverige har haft ett negativt inrikes flyttnetto under perioden. Samtliga LA*-regioner har haft en positiv nettoinvandring.
- En växande befolkning i arbetsför ålder (20 – 64 år) är en förutsättning för att möta näringslivets efterfrågan på arbetskraft. Befolkningen i arbetsför ålder är också basen för kommuner och regioners skatteintäkter. I samtliga LA*-regioner i södra Sverige har andelen i befolkningen i arbetsför ålder (20 – 64 år) minskat. Det innebär att den demografiska försörjningskvoten ökat, färre ska försörja fler. Samtidigt har några LA*-regioner fått en bättre försörjningssituation mätt i termer av ekonomisk försörjningsbörda. Det vill säga, fler i den vuxna befolkningen har blivit förvärvsarbetande under perioden 2000 – 2022. Den förvärvsarbetande nattbefolkningen (20–64 år) har ökat i alla LA*-regioner i södra Sverige utom Vimmerby-Hultsfred, Västervik, Oskarshamn och Gislaved-Gnosjö under perioden 2003 – 2021.
- Sysselsättningsgraden, det vill säga andelen förvärvsarbetande i befolkningen 20 – 64 år, har ökat i samtliga LA*-regioner med undantag för Älmhult under perioden 2003 – 2021. Det är stora skillnader i sysselsättningsgraden mellan LA*-regionerna. Gislaved-Gnosjö hade 2021 den högsta sysselsättningsgraden i södra Sverige (85 procent) och Malmö LA* hade den lägsta (74 procent). Den

främsta orsaken bakom skillnaderna är hur mycket befolkningen i arbetsför ålder växt relativt sysselsättningen. En del LA*-regioner med en hög sysselsättningsgrad, som exempelvis Västervik och Oskarshamn, har haft både en minskad sysselsättning och en minskad befolkning i arbetsför ålder (20–64 år). Omvänt ser vi att LA*-regionerna med lägst sysselsättningsgrad, Malmö-Lund, Kristianstad-Hässleholm och Helsingborg, haft både en stor sysselsättnings- och befolkningstillväxt.

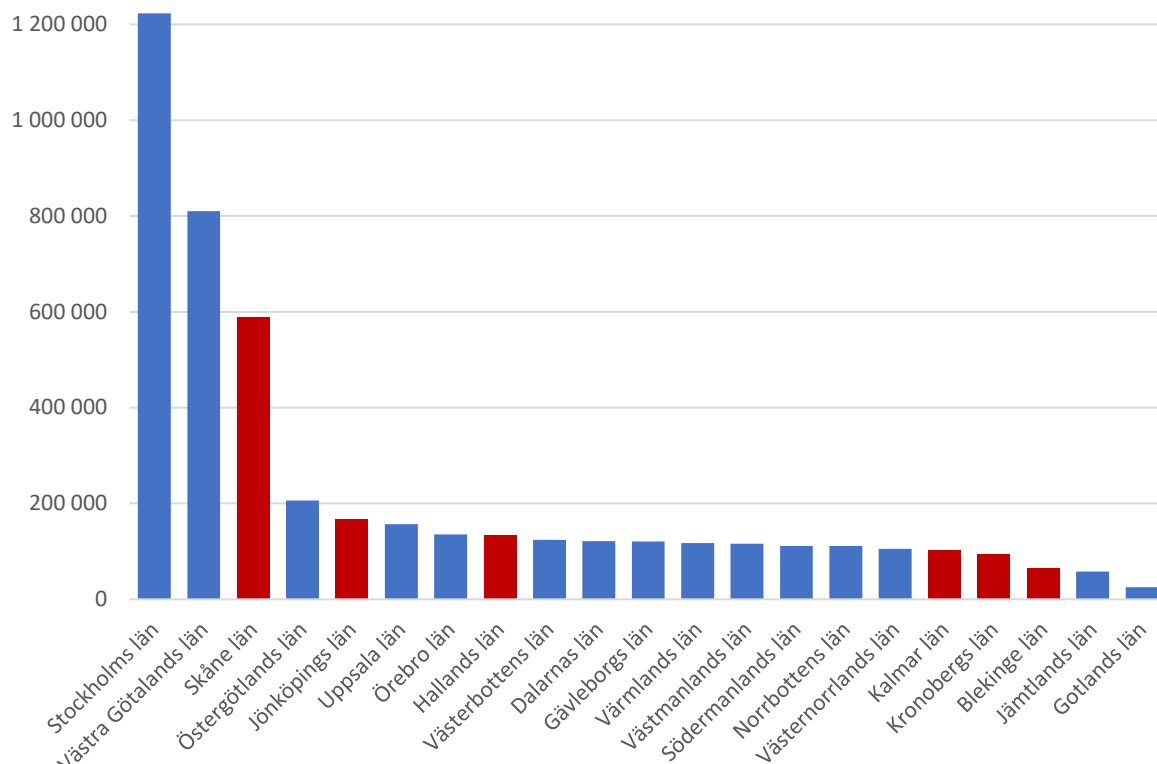
- Enligt den Nya ekonomiska geografin är en väl utbildad befolkning en annan faktor med stor betydelse för den regionala utvecklingen, bland annat genom att hög utbildningsnivå generellt samvarierar med hög tillväxt och produktivitet. Utbildningsnivån, mätt som andelen i befolkningen med en längre eftergymnasial utbildning, har ökat i alla sydsvenska län men olika mycket. Utbildningsnivån samvarierar starkt med regionstorlek. Andelen kvinnor med eftergymnasial utbildning har ökat kraftigt relativt männen i samtliga län under de senaste två decennierna. Yngre kvinnor är en av de grupper i befolkningen som är mest flyttbenägna. De söker sig till utbildningar och jobb utanför den egna regionen. Det är en utmaning för flera regioner som präglas av ett negativt inrikes flyttnetto.

3 Regionförstoring och pendling

3.1 Sysselsättning över tid

År 2021 var antalet sysselsatta i Sverige närmare 4,7 miljoner personer. Precis som befolkningen är sysselsättningen i hög grad koncentrerad till de tre storstadslänen. Drygt 2,6 miljoner personer är sysselsatta i storstadslänen, vilket motsvarar 55 procent av landets totala sysselsättning. Av de 4,7 miljoner sysselsatta i Sverige år 2020 var drygt 1,1 miljoner förvärvsarbetande i något av de sex länen i Sydsverige. Det innebär att Sydsverige tillsammans svarar för nästan en fjärdedel av Sveriges totala sysselsättning. Drygt hälften av de sysselsatta i Sydsverige finns i Skåne län medan övriga län svarar för mellan 6 procent (Blekinge län) och 15 procent (Jönköpings län) av total sysselsättning i Sydsverige.

Figur 25. Sysselsättningen (20–64 år) på länsnivå, år 2021



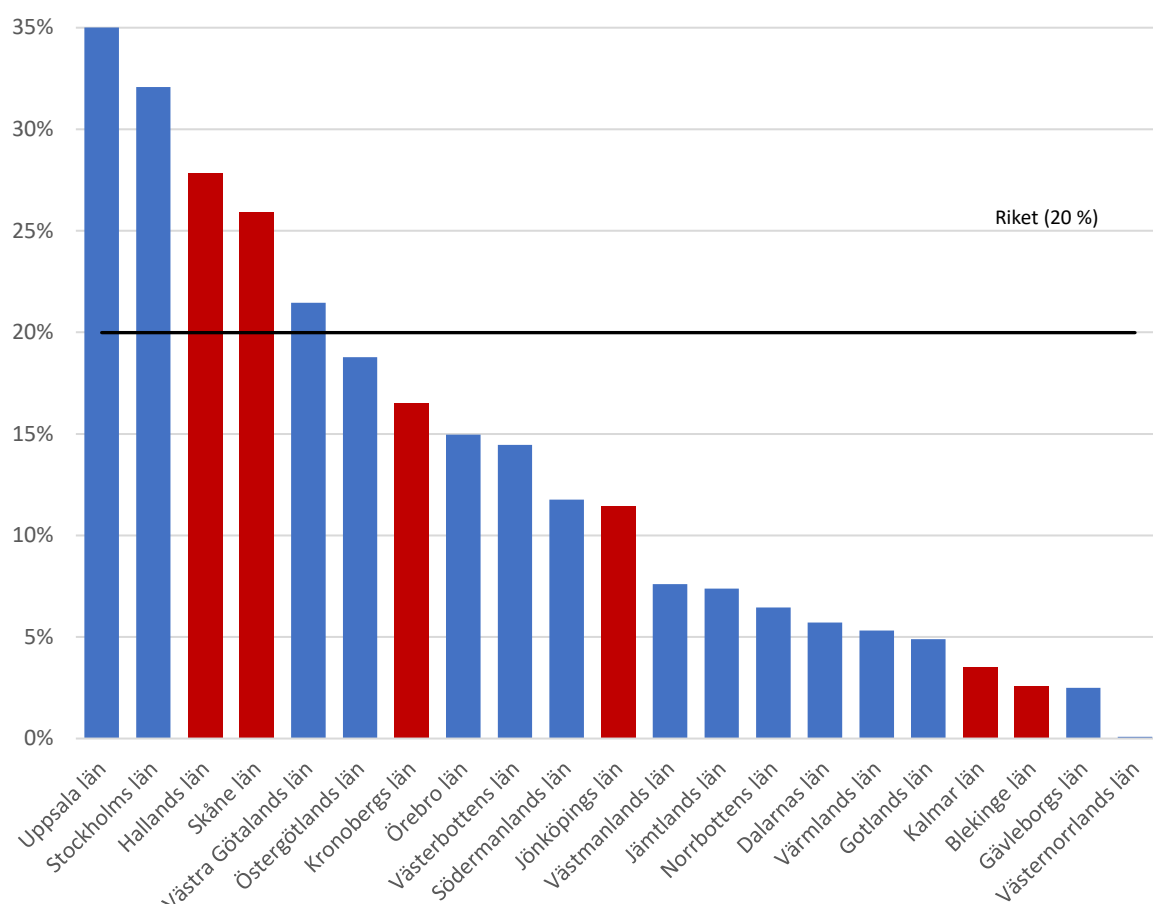
Källa: SCB

Mellan 2000 och 2021 växte sysselsättningen i Sverige med 736 000 arbetstillfällen, en ökning på 20 procent. Utöver storstadslänen var det endast Uppsala och Hallands län som uppvisade en kraftigare sysselsättningstillväxt jämfört med genomsnittet i riket. I Uppsala län ökade antalet sysselsatta med 37 procent under denna period vilket motsvarar nästan 2 000 tillkommande arbetstillfällen per år.

I Sydsverige växte den sysselsatta dagbefolkningen med drygt 185 000 personer mellan 2000–2021 vilket motsvarar en tillväxt på 19 procent. Därmed har sysselsättningstillväxten i Sydsverige nästan varit i nivå med rikets totala sysselsättningstillväxt under perioden. Nästan två tredjedelar av den Sydsvenska tillväxten i sysselsättning skedde i Skåne län och dryga 16 procent i Halland. Övriga fyra län i Sydsverige stod för drygt 4 procent.

I Sydsverige uppvisar Hallands län den starkaste sysselsättningsutvecklingen under perioden. I Halland tillkom nästan 29 000 arbetstillfällen mellan 2000 och 2021 vilket innebär att arbetsmarknaden i Halland växte med nästan 28 procent under perioden. I Skåne län växte den sysselsatta dagbefolkningen med 121 000 personer vilket motsvarar en tillväxt på 26 procent. Övriga län i Sydsverige uppvisade en lägre tillväxt. Svagast sysselsättningstillväxt har Blekinge (2,6 procent) och Kalmar län (3,5 procent) haft. På länsnivå finns en ostvästlig dimension där de västra länen i Sydsverige uppvisar högst sysselsättningstillväxt och ostkustlänen lägst.

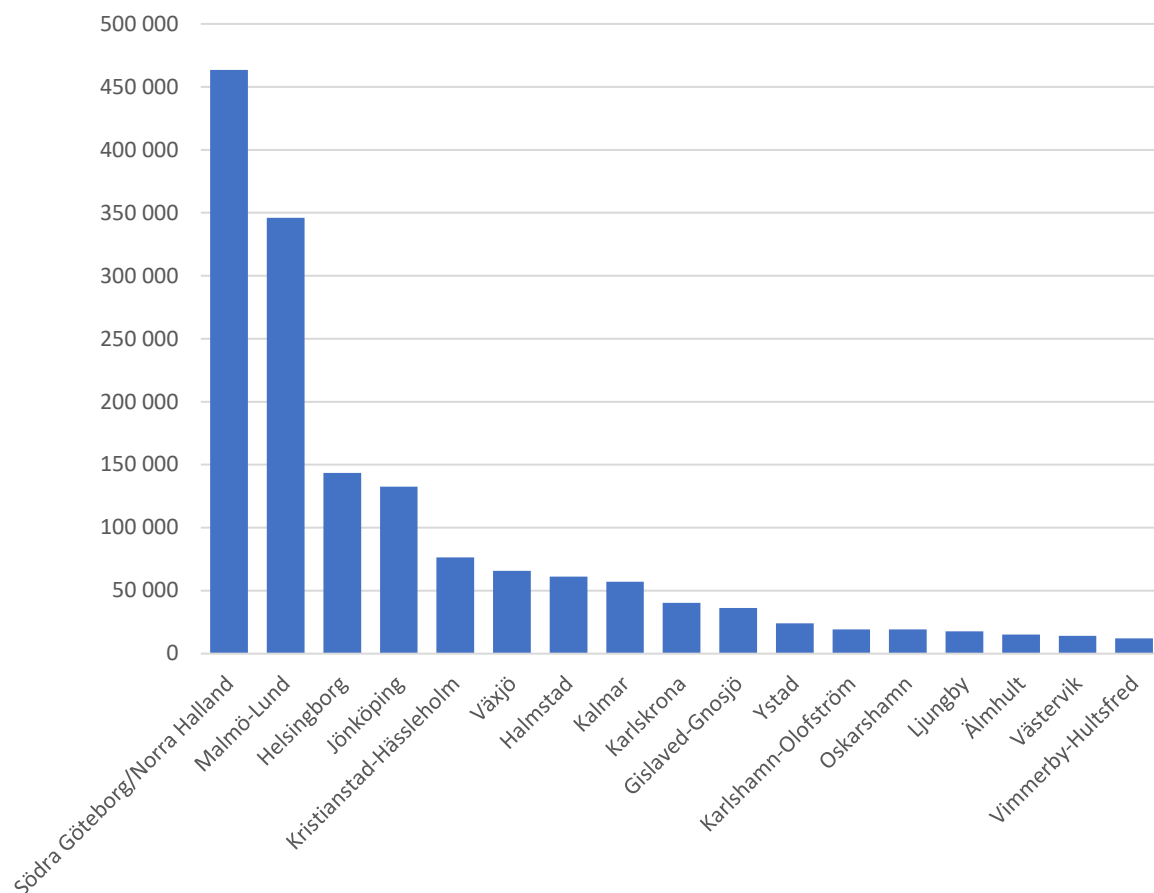
Figur 26. Sysselsättningsutveckling på länsnivå, år 2000–2021



Källa: SCB

I södra Sverige finns det sjutton LA*-regioner. Dessa skiljer sig kraftigt åt från varandra beträffande sysselsättningsstorlek. I LA*-regionerna Södra Göteborg/Norra Halland och Malmö-Lund uppgår den sysselsatta dagbefolkningen till 460 000 respektive 346 000 personer medan de tre minsta LA*-regionerna Vimmerby-Hultsfred, Älmhult, Västervik och Ljungby har under 20 000 sysselsatta vardera.

Figur 27. Antalet sysselsatta (20–64 år) på LA*-nivå i södra Sverige år 2021



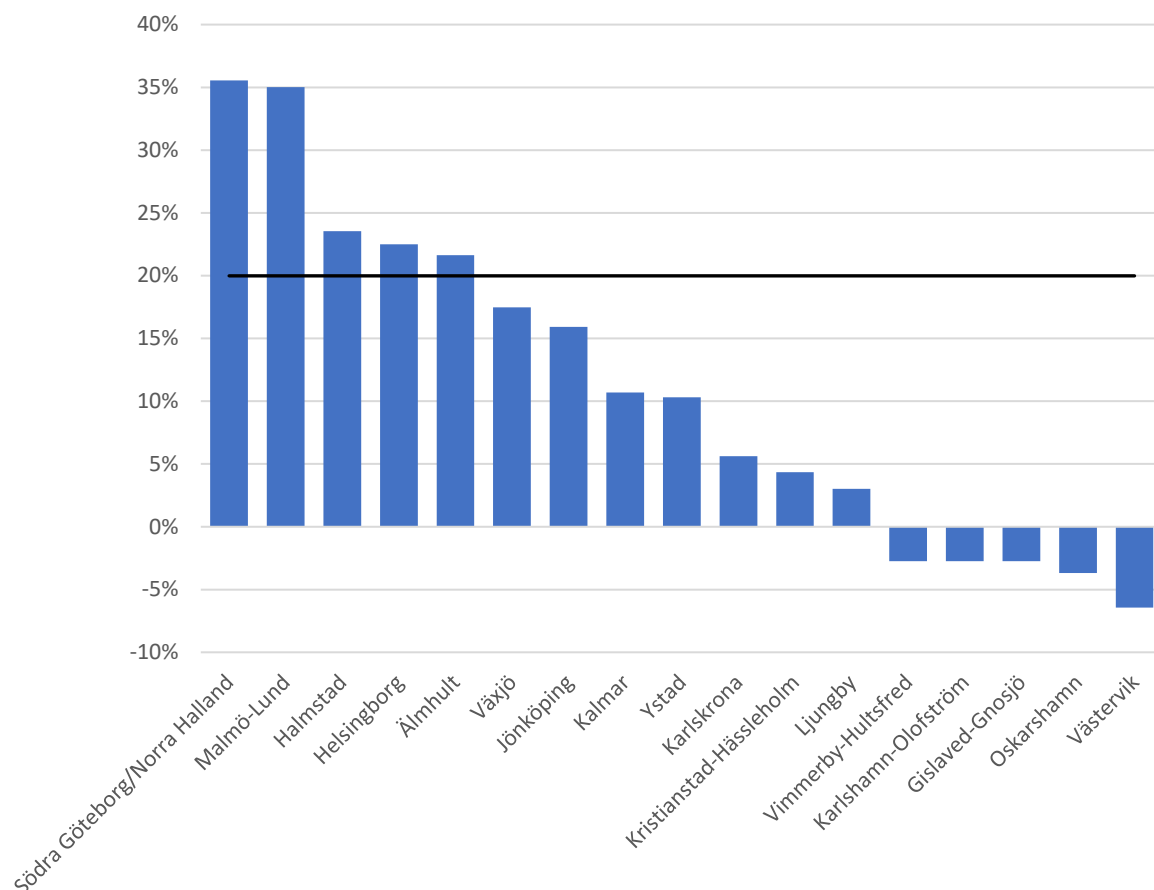
Källa: SCB

De tre största LA*-regionerna i södra Sverige – Södra Göteborg/Norra Halland, Malmö-Lund och Helsingborg – är även de som uppvisar starkast sysselsättningstillväxt i procentuella termer. Dessa tillsammans med Halmstad LA* och Älmhult LA* är de enda LA*-regioner i södra Sverige som uppvisar en starkare sysselsättningstillväxt än riksgenomsnittet på drygt 20 procent sedan år 2000. Övriga 12 LA*-regioner har utvecklats svagare och i fem LA*-regioner har den sysselsatta dagbefolkningen krympt under perioden. Det innebär att den lokala arbetsmarknaden i dessa regioner minskat vilket leder till försämrade förutsättningar för företagen att hitta rätt kompetens och för befolkningen att hitta ett jobb på den lokala arbetsmarknaden. Dessa fem krympande LA*-regioner har också det gemensamt att de i början av perioden hade en sysselsättning på färre än 20 000 personer. I exempelvis LA*-region Västervik har sysselsättningen minskat med drygt 6 procent vilket innebär att 1 000 arbetstillfällen har försvunnit under de två senaste decennierna.

Liksom på länsnivå framträder ett mönster på LA*-nivå där LA*-regioner i de västliga delarna av södra Sverige har haft en starkare sysselsättningsutveckling än jämnstora regioner i inlandet och på östra sidan. Exempelvis har Jönköpings LA* haft en sysselsättningstillväxt på 16 procent vilket är lägre än det jämnstora Helsingborg LA* (22 procent) och även det mindre Halmstad LA (24 procent).

Likt tidigare är detta en indikation på att regionstorlek inte är den enda avgörande faktorn för de funktionella regionernas utvecklingsförutsättningar. Regioners geografiska läge och tillgänglighet till närliggande större arbetsmarknader (grannregionerna) är andra viktiga faktorer. Regioner i ett så kallat "mellanläge" har ofta en gynnsam utveckling. Med "mellanläge" avses regioner som ligger inom ett rimligt pendlingsavstånd mellan två eller flera jämnstora eller större regioner och därmed kan utveckla starka funktionella relationer åt olika håll.

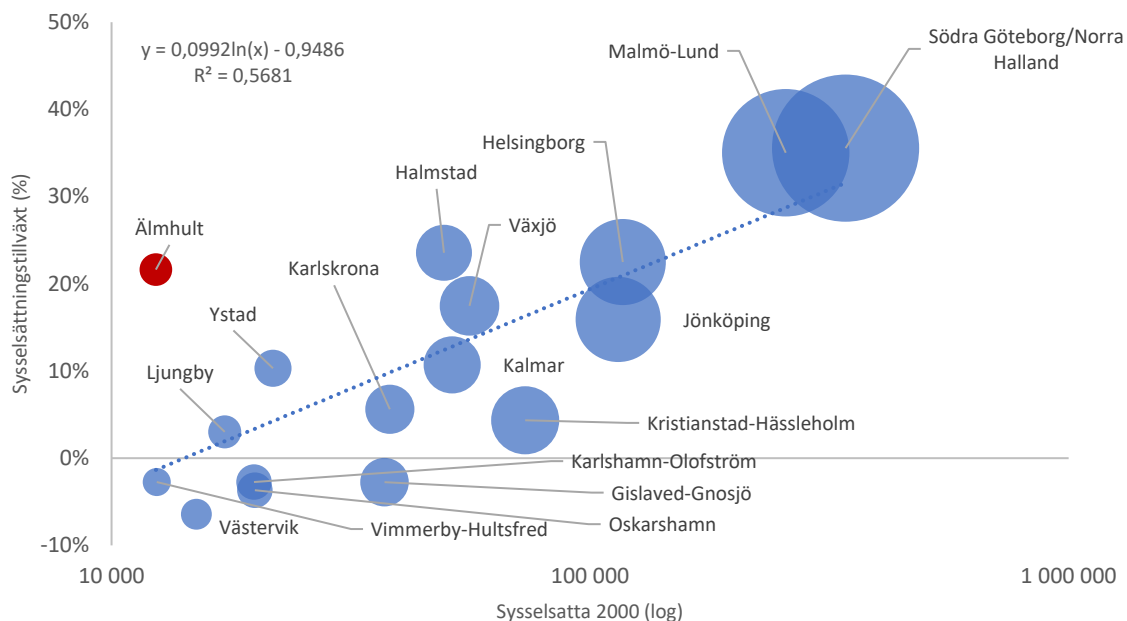
Figur 28. Sysselsättningsutvecklingen på LA*-nivå i södra Sverige, år 2000–2021



Källa: SCB

Som redan nämnts är det en central tes i NEG att stora och täta regioner har bättre utvecklingsförutsättningar att fortsätta växa. I figuren nedan visas sambandet mellan sysselsättningsstillväxten och regionernas storlek för LA*-regionerna i södra Sverige. Det finns ett generellt samband mellan sysselsättningsstorlek och procentuell tillväxt i antal sysselsatta där de större regionerna vuxit kraftigare än de mindre. Men de individuella variationerna är större än för befolkningstillväxten (se kapitel 2.2). Exempelvis har Älmhults LA* haft en påtagligt starkare jobbtillväxt än andra LA*-regioner i Sydsverige av motsvarande storlek. Förklaringsgraden med och utan Älmhults LA* är 57 respektive 78 procent. Regionstorleken (antal sysselsatta) förklarar därmed 57 eller 78 procent av variationen i procentuell sysselsättningsutveckling beroende på om Älmhults LA* är med eller exkluderas från beräkningen. Likt föregående avsnitt är detta ett intressant exempel på hur andra faktorer än storlek är viktiga för att förstå utvecklingsförutsättningarna för olika funktionella regioner.

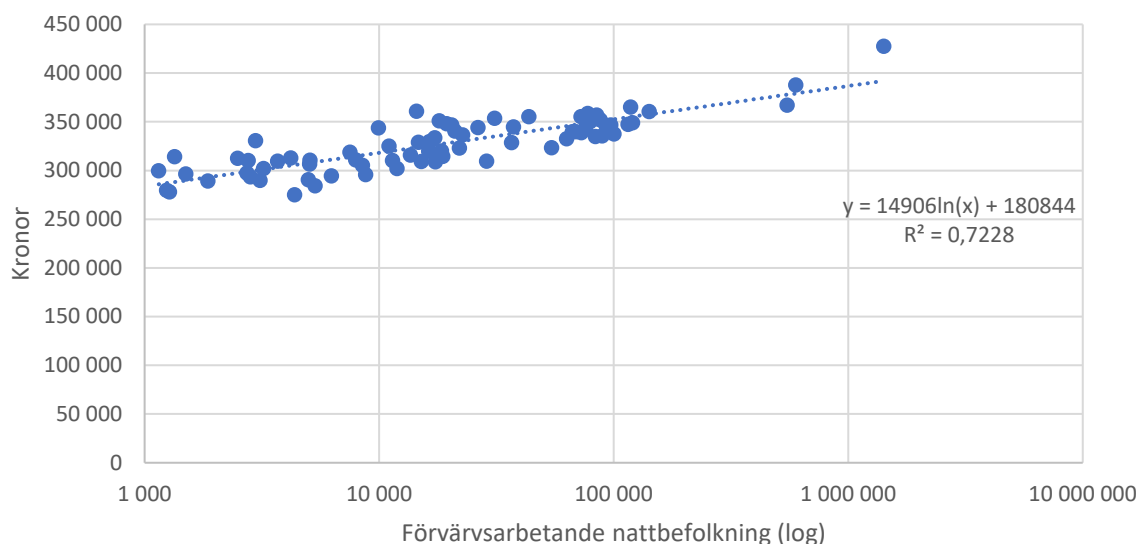
Figur 29. Samvariation mellan regionstorlek och sysselsättningsutveckling inom LA*-regioner i södra Sverige, 2000–2021



Källa: SCB. Anm. Sysselsättningsstorleken på x-axeln är i logaritmisk skala.

Också i linje med vad NEG stipulerar så finns det även ett starkt samband mellan regionstorlek och lönenivåer. Stora regioner utmärks ofta av mer kunskapsintensiva verksamheter och stor efterfrågan på specialistkompetenser. Detta gör det också attraktivt för högutbildade individer att söka sig till större regioner. Figur 30 nedan visar sambandet mellan LA-regioner och medellön (lönesumma/sysselsatt).

Figur 30. Samvariation mellan regionstorlek och medellön (lönesumma), 2020



Källa: SCB. Befolkningsstorleken på x-axeln är i logaritmisk skala. Kiruna LA resp. Gällivare LA är exkluderade ur diagrammet.

3.2 Regionförstoring, regionförstärkning och regionförtätning

Över tid har antalet LA-regioner i Sverige minskat till följd av förbättrad och utbyggd transportinfrastruktur. Ökad tillgänglighet och minskade restider har gjort det enklare för hushållen att i större utsträckning välja att arbeta och bo på olika platser. Samtidigt har det ökat möjligheterna för företagen att rekrytera arbetskraft och kompetens i en större geografi, vilket i sin tur leder till ökad attraktivitet för näringslivet och en bättre matchning på arbetsmarknaden.

Färre LA-regioner innebär att den geografiska utbredningen av arbetsmarknaderna har ökat. Med SCB:s definition av LA-regioner har dessa gått från att vara 90 till antalet år 2000 till 68 år 2021. Men denna förstoring av arbetsmarknaderna ger dock en förhållandevis endimensionell bild av de funktionella geografierna i landet. Regionförstoringsbegreppet ger ingen information om arbetsmarknadernas inre dynamik, till exempel variationen i styrkeförhållanden mellan olika kommuner eller rörlighet och funktionssätt på den lokala arbetsmarknaden. Detta är svåra frågor att studera i detalj. Men, genom att studera *regionförtätning* och *regionförstärkning* går det översiktligt att få en uppfattning om arbetsmarknadernas funktionssätt.

Regionförtätning

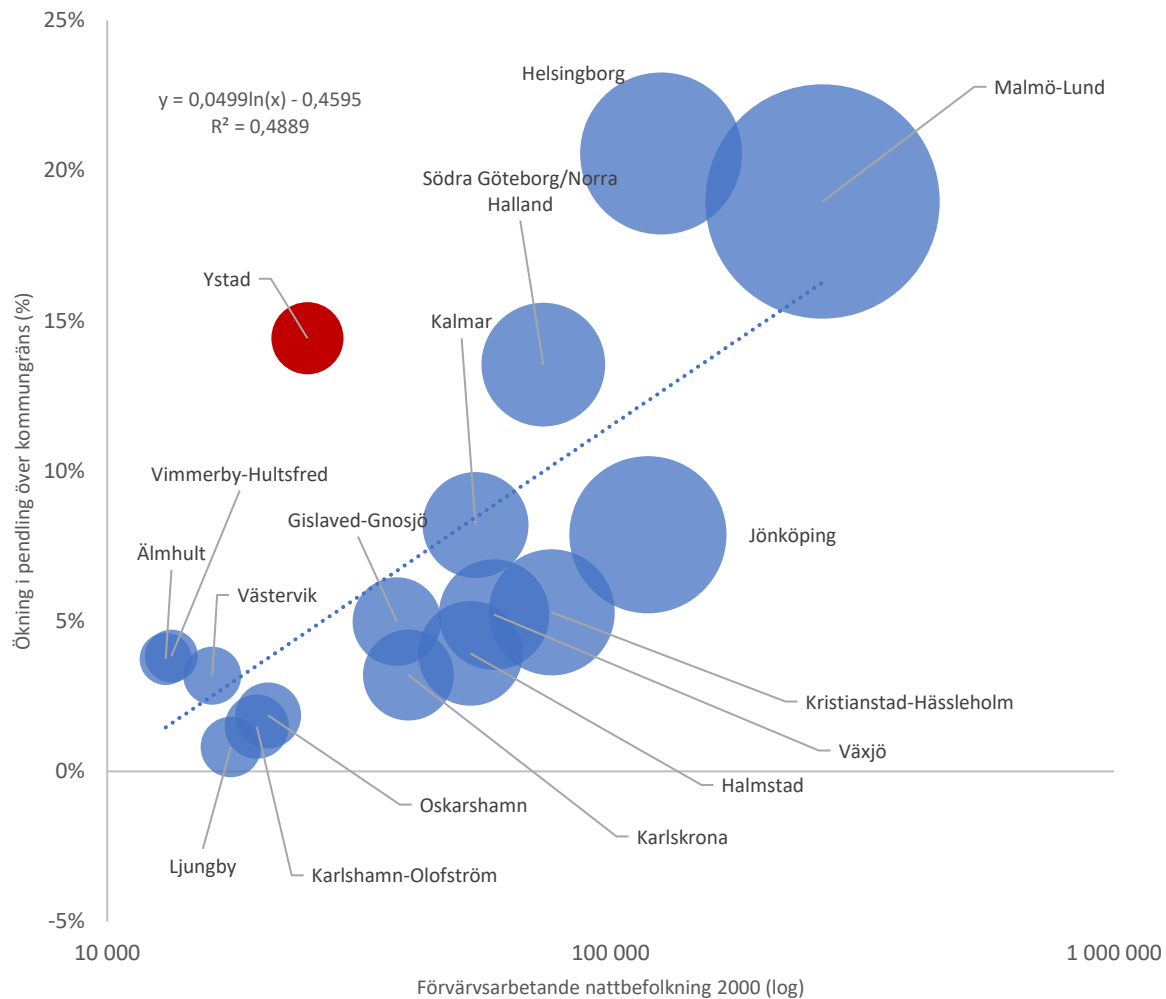
Regionförtätning definieras som en ökning av det totala antalet arbetspendlare mellan kommunerna inom en lokal arbetsmarknad i relation till den totala förvärvsarbetande nattbefolkningen vid periodens början. Ett ökat antal pendlare mellan kommuner i en LA-region är en indikation på ökad arbetsmarknadsintegrering inom LA-regionen. Om antalet pendlare minskat blir det i stället fråga om regionförtunning.

En stor positiv förtätning är ett tecken på att den generella rörligheten inom arbetsmarknadsregionen har ökat över tid, vilket i sin tur är en indikation på att den regionala funktionaliteten stärkts och att orterna i den lokala arbetsmarknaden blivit mer integrerade. Även om måttet regionförtätning kan uppfattas som något abstrakt så ger det ändå en översiktlig bild av storleksordningar och gör det möjligt att jämföra regioners funktionalitet med varandra.

Arbetsmarknadsintegrationen har ökat i samtliga LA*-regioner i södra Sverige under de senaste två decennierna, mest i de större LA*-regionerna. I många regioner har också integrationstakten ökat mer under de senaste tio åren jämfört med decenniet innan. Det är således ett tecken på att den funktionella sammankopplingen av kommunerna inom LA*-regionerna i södra Sverige har ökat.

LA*-regionerna Malmö-Lund, Helsingborg och Södra Göteborg/Norra Halland har haft den kraftigaste regionförtätningen medan den var svagast i de mindre LA*-regionerna Ljungby, Karlshamn-Olofström och Oskarshamn. Ystad LA*, som är en av de mindre lokala arbetsmarknaderna, avviker mot andra jämnstora LA*-regioner genom en påtagligt ökad pendling över kommungränsen inom arbetsmarknadsregionen. Som framgår av figur 31 är det statistiska sambandet mellan regionstorlek och regionförstärkning inte särskilt starkt (lägre än 0,5). Till stor del beror det just på att Ystad LA*-region haft en så stark regionförtätning under perioden. Skulle Ystad LA*-region undantas skulle sambandet mellan regionstorlek och regionförtätning vara mycket starkt.

Figur 31. Regionförtätning i LA*-regioner i södra Sverige, 2000 – 2021



Källa: SCB. Förvärsarbetande nattbefolkningens storlek på x-axeln är i logaritmisk skala

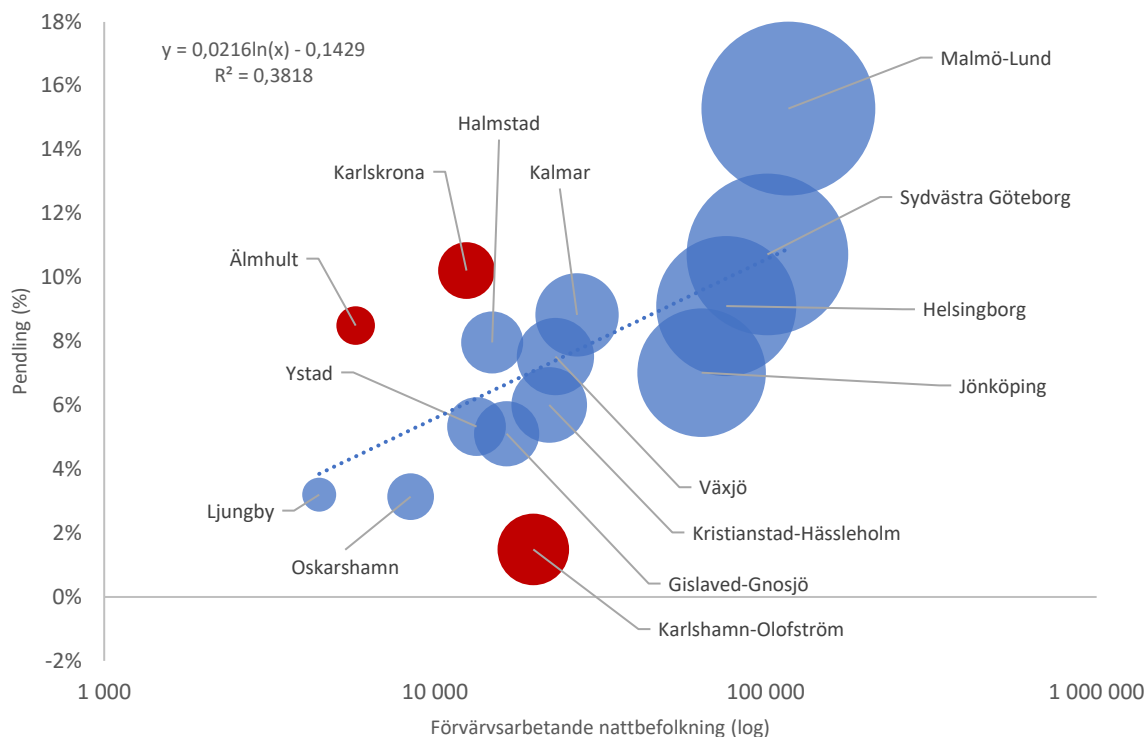
Regionförstärkning

Ett ytterligare mått för att förstå dynamiken på lokala arbetsmarknader är *regionförstärkning*. Medan regionförtätning beskriver pendlingsutvecklingen över samtliga kommungränser inom en LA-region är regionförstärkning ett mått på om de regionala centrumens betydelse har stärkts eller försvagats på de lokala arbetsmarknaderna. Det är ett sätt att observera om "den inre kraften" i centrumkommunen förändrats under en period. Med detta avses styrkan i det lokala centrumets dragningskraft på de övriga kommunerna i samma LA-region.

Regionförstärkning mäts som förändringen av det totala antalet inpendlare till centrumkommunen från övriga kommuner i den lokala arbetsmarknaden i relation till dessa kommuners förvärsarbetande nattbefolkning. Ökar mängden inpendlare till centrumkommunen innebär det att centrumkommunen stärkt sin roll som primärt arbetsmarknadscentrum för de övriga kommunerna i samma LA-region. I de fall pendlingsströmmarna minskat blir det i stället fråga om regionförsvagning.

Centrumkommunerna har stärkt sin roll relativt övriga kommuner under det senaste decenniet i de flesta LA-regioner i Sverige. I samtliga av LA*-regionerna i södra Sverige har regionförstärkningen ökat under de två senaste decennierna. Som framgår av figur 32 är den statistiska samvariationen mellan regionstorlek och regionförstärkning inte särskilt stark (förklaringsgrad under 0,4) och spridningen mellan LA*-regionerna är stor. I Karlshamn-Olofström har pendlingsströmmarna mellan de två kommunerna utvecklats svagt i förhållande till LA*-regionens storlek. Omvänt har pendlingsflödena till Älmhults och Karlskronas kommuner ökat starkt från övriga kommuner i respektive LA*-region i förhållande till deras storlek.

Figur 32. Regionförstärkning i LA*-regioner i södra Sverige, 2000 – 2021



Källa: SCB. Förvärvsarbetande nattbefolkning på x-axeln är i logaritmisk skala.

Man kan konstatera att det i alla LA*-regioner i södra Sverige finns en likartad utveckling av regionförstärkning där centralkommunerna stärkt sin roll som arbetsmarknadscentrum över tid, oavsett regionstorlek. Och att det finns ett visst samband mellan regionstorlek och hur mycket förstärkning som skett av centrumkommunen. Sambandet finns, men som visats flera gånger i kapitlet, är storlek inte ensamt en tillräcklig förklaring till skillnader i LA*-regionernas utveckling över tid.

Eftersom de lokala arbetsmarknadsregionerna över tid blivit färre och större, då fler människor arbetar i en annan kommun än de bor, har de administrativa gränserna minskat i betydelse i människors vardag. Samtidigt bestäms kommunernas skatteintäkter av var befolkningen är bosatt. Det innebär att även om en regionförstoring gynnar både företag och arbetstagare kan det skapa en regional obalans mellan kommunerna utifrån var skattebasen finns.¹⁹

I nästa kapitel studeras näringslivsstrukturen i olika delar av Sydsverige och vad den betyder för regionernas utveckling.

¹⁹ <https://www.regeringen.se/contentassets/39c4816961934a4ca8bd627868fd4423/starkare-kommuner--med-kapacitet-att-klara-valfardsuppdraget-sou-20208.pdf>

3.3 Sammanfattning

- Av de 4,7 miljoner sysselsatta i Sverige år 2020 var drygt 1,1 miljoner förvärvsarbetande i något av de sex länen i Sydsverige. Det innebär att Sydsverige tillsammans svarar för nästan en fjärdedel av Sveriges totala sysselsättning. Drygt hälften av de sysselsatta i Sydsverige finns i Skåne län medan övriga län svarar för mellan 6 procent (Blekinge län) och 15 procent (Jönköpings län).
- Precis som en växande befolkning är en viktig utvecklingsfaktor och indikator på regioners attraktivitet är en växande sysselsättning viktigt för regioners utveckling. Alla län i Sverige har haft en positiv sysselsättningsstillväxt under den senaste 20-årsperioden. Det är dock skillnad i hur stor ökningen varit. Störst har sysselsättningsstillväxten under perioden varit i Uppsala län, Stockholms län, Hallands län, Skåne län och Västra Götalands län. I Sydsverige växte den sysselsatta dagbefolkningen med drygt 185 000 personer mellan 2000–2021 vilket motsvarar en tillväxt på 19 procent. Därmed har sysselsättningsstillväxten i Sydsverige nästan varit i nivå med rikets totala sysselsättningsstillväxt under perioden (20 procent). Nästan två tredjedelar av den Sydsvenska tillväxten i sysselsättning skedde i Skåne län och dryga 16 procent i Halland. Övriga fyra län i Sydsverige stod för drygt 4 procent. I Sydsverige uppvisar Hallands län den starkaste sysselsättningsutvecklingen under perioden. Svagast sysselsättningsstillväxt har Blekinge (2,6 procent) och Kalmar län (3,5 procent) haft.
- De tre största LA*-regionerna i södra Sverige – Södra Göteborg/Norra Halland, Malmö-Lund och Helsingborg – är även de som uppvisar starkast sysselsättningsstillväxt. Dessa tillsammans med Halmstad LA och Älmhult LA är de enda LA*-regioner i södra Sverige som uppvisar en starkare sysselsättningsstillväxt än riksgenomsnittet för perioden 2000 - 2020. Övriga 12 LA*-regioner har utvecklats svagare och i fem LA*-regioner har den sysselsatta dagbefolkningen krympt under perioden. På samma sätt som på länsnivå framträder ett mönster på LA*-nivå där LA*-regioner i de västliga delarna av södra Sverige har haft en starkare sysselsättningsutveckling än jämnstora regioner i inlandet och på östra sidan.
- Det finns ett starkt samband mellan regionstorlek och tillväxt i antal sysselsatta där de större LA*-regionerna vuxit kraftigare än de mindre. Likaså finns det ett starkt samband mellan regionstorlek och lönenivå. Sambanden är dock inte lika starka som det mellan regionstorlek och befolkningstillväxt (se kapitel 2). Exempelvis har Älmhults LA haft en påtagligt starkare jobbtillväxt än andra LA*-regioner med motsvarande storlek i södra Sverige.
- Ett ökat antal pendlare mellan kommuner i en LA-region är en indikation på ökad funktionalitet mellan kommuner inom samma LA-region. Det brukar kallas för regionförtätning. Arbetsmarknadsintegrationen har ökat i samtliga LA*-regioner i södra Sverige under de senaste två decennierna, mest i de större LA*-regionerna. I många regioner har också integrationstakten ökat det senaste decenniet jämfört med decenniet innan. LA*-regionerna Malmö-Lund, Helsingborg och Södra Göteborg/Norra Halland har haft den kraftigaste regionförtätningen medan den var svagast i de mindre LA*-regionerna Ljungby, Karlshamn-Olofström och Oskarshamn.
- Det har också skett en ökad regionförstärkning i LA*-regionerna i södra Sverige under perioden 2000 – 2021. Regionförstärkning ett mått på om de regionala centrumkommunernas betydelse har stärkts eller försvagats på de lokala arbetsmarknaderna. I samtliga av LA*-regionerna i södra Sverige har regionförstärkningen ökat under de två senaste decennierna. Det finns dock inget tydligt samband mellan regionstorlek och regionförstärkning. Mönstret som framträder är snarare att det finns en generell trend till ökad koncentration av arbetsstillfällena till centralorten oavsett storlek på arbetsmarknadsregionen.

4 Näringsstrukturer

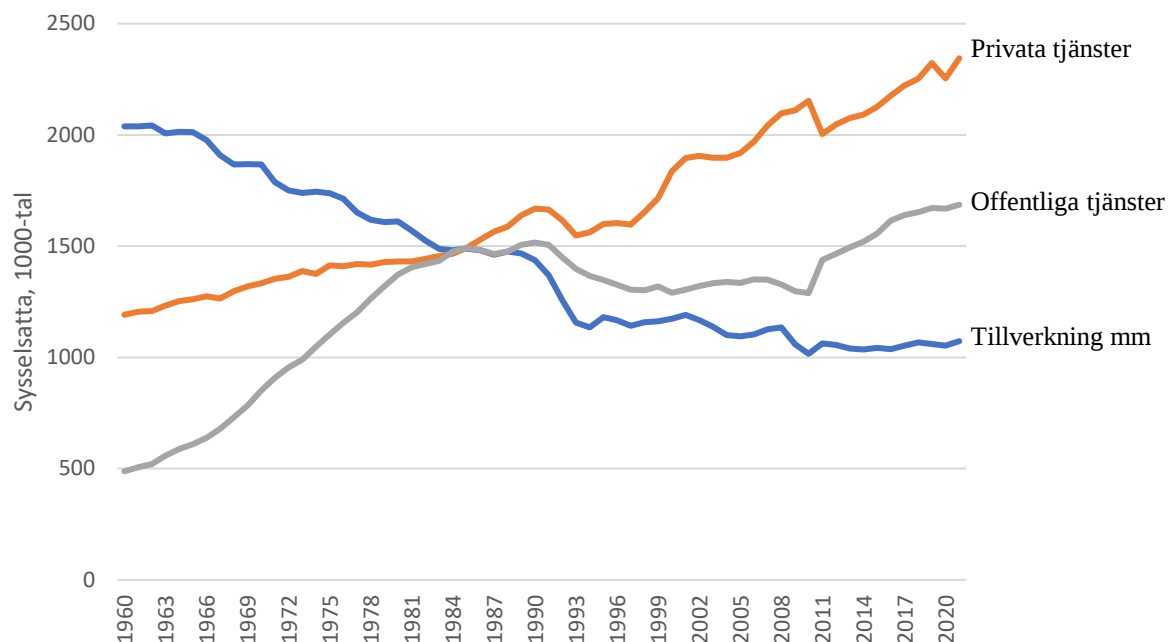
4.1 En pågående struktumvandling

I kapitel 3 konstaterades bland annat att det finns ett starkt samband mellan regionstorlek och sysselsättningsutveckling. Men det framgick också att storlek inte är den enda faktorn som påverkar förutsättningarna för hur regioner utvecklas. I detta kapitel analyseras vilken påverkan näringsstrukturen kan ha på de funktionella regionernas tillväxtförutsättningar.

I den Nya ekonomiska geografin (NEG) betonas att övergången från industri- till tjänsteproduktion är en global trend som i västvärlden särskilt gynnat stora och täta regioner. Tjänsteföretag har starka incitament att vara lokaliserade nära stora konsumtionsmarknader och platser med bra transportinfrastruktur och hög tillgänglighet. I stora och funktionella regioner är också tillgången på specialiserad arbetskraft högre.

Mindre och glesare regioner med en stark industristruktur har i många fall stått inför en dubbel utmaning: Den globala konkurrensen har gjort att många arbetstillfällen inom industrin försvunnit samtidigt som det inte funnits en tillräckligt mogen tjänstesektor som kunnat suga upp arbetskraften. Industrin är fortfarande en viktig sektor i många regioner. För att överleva och vara konkurrenskraftig blir allt fler av företagens produktionsprocesser automatiserade och produktionen alltmer kunskapsintensiv. Detta kan få till följd att ytterligare arbetstillfällen försvinner samtidigt som företagen har svårt att hitta personal med rätt kompetenser som krävs för en mer avancerad produktion.

Figur 33. Struktumvandling. Sysselsättningsutvecklingen efter sektor, riket 1960 – 2021. Källa SCB.



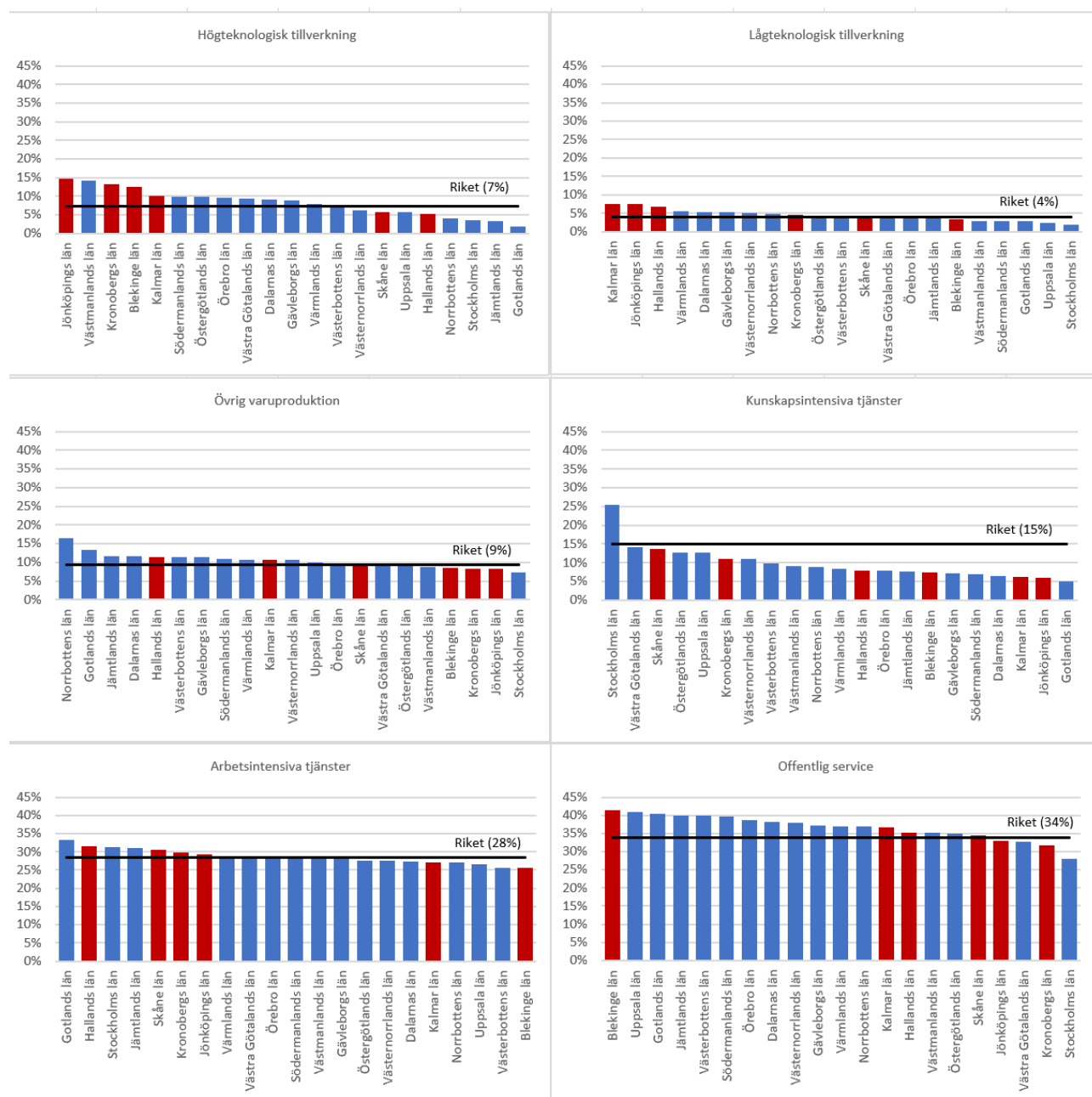
Sett över en längre tidsperiod blir det uppenbart att strukturomvandlingen från industri till tjänsteproduktion pågått länge i Sverige. I början av 1960-talet arbetade mer än 2 miljoner människor i tillverkningsindustrin och andra varuproducerande branscher. Industrisysselsättningen har sedan dess successivt minskat. Den ekonomiska krisen i början av 1990-talet innebar att hundratusentals industrijobb försvann på bara några år. Även under finanskrisen, 2008 – 2009, försvann många industrijobb. Under de senaste 15 åren har sysselsättningen i varuproduktionen legat relativt stabilt runt en miljon sysselsatta. Samtidigt är befolkningen betydligt större idag än på 1960-talet så andelsmässigt är sysselsättningen i varuproduktionen betydligt mindre.

Under åren mellan 1960 och 1980 byggdes offentlig service ut kraftigt i landet vilket resulterade i att allt fler kom att arbeta inom vård, skola och omsorg. Under första halvan av 1980-talet bromsade sysselsättningsökningen i offentlig sektor. Och i spåren av 1990-talskrisen minskade antalet sysselsatta i offentlig verksamhet kraftigt. De senaste 15 åren har dock sysselsättningen i offentlig sektor åter ökat. Utbyggnaden av offentlig sektor under rekordåren och senare bidrog till kvinnors möjlighet att ta sig ut på arbetsmarknaden. Då arbetsmarknaden är starkt könssegregerad domineras offentlig sektor idag fortfarande av kvinnor.

Sysselsättningsökningen i den privata tjänstesektorn syns redan under perioden från 1960 till 1980. Men det var framför allt under åren efter 1980 som sysselsättningen i den privata tjänstesektorn tog fart på allvar. Med mindre avbrott under 90-talskrisen och finanskrisen har sysselsättningen stadigt ökat.

Dessa trender återspeglas även på regional nivå, men mönstret ser olika ut i olika regioner. Flera av länen i Sydsverige har en tydlig industriprofil: Jönköping, Kronoberg, Blekinge och Kalmar. Dessa fyra län har alla en betydligt högre andel industrisysselsatta än rikssnittet, särskilt inom högteknologisk tillverkning. Även inom mer lågteknologisk tillverkning utmärker sig alla län i Sydsverige, utom Blekinge, av att ha en högre andel sysselsatta eller motsvarande genomsnittet för riket.

Figur 34. Näringsstrukturen efter län, 2021



Källa: SCB

Högteknologisk tillverkning utgörs av branscher som: Kemi- och läkemedelsindustri, Dator- och elektronikindustri, Maskinindustri och Transportmedelsindustri. Branscher som klassas som tillhörande Lågteknologisk tillverkning är: Livsmedelsindustri, Textilindustri, Trä-, massa- och pappersindustri, Gummi- och plastindustri, Stål- och metallindustri samt Möbelindustri.

Tjänstesektorn kan delas upp i offentlig respektive privat service. Den senare kan också delas upp i arbets- respektive kunskapsintensiva tjänster. Sysselsättningen i offentlig sektor är i hög grad demografiskt driven. I de flesta län är andelen sysselsatta i offentlig service någonstans mellan 30 och 40 procent av den totala

sysselsättningen. Det som kanske är mest iögonfallande i figur 34 är den låga andelen sysselsatta i offentlig service i Stockholms län. I Sydsverige utmärker sig Blekinge, Kalmar och Hallands och Skåne län av en högre andel sysselsatta i offentlig sektor än rikssnittet. Jönköpings och Kronobergs län har däremot en lägre andel sysselsatta än rikssnittet.

I riket som helhet arbetar cirka 15 procent inom Kunskapsintensiva tjänster. Stockholms län intar en helt egen nivå med 25 procent av sysselsättningen i sektorn. Stockholms andel är så hög att inga andra län kommer upp i rikssnittet. Högst andel sysselsatta i kunskapsintensiva tjänster i Sydsverige finns i Skåne och Kronoberg. Lägst är andelen i Kalmar och Jönköpings län.

En betydligt större andel av de sysselsatta finns i Arbetsintensiva tjänster såsom handel, hotell och restaurang, transporter och bemanning. För riket som helhet är det 28 procent som arbetar i sektorn. Halland, Skåne, Kronoberg och Jönköpings län har alla en högre sysselsättningsandel än riket. Blekinge utmärker sig genom att ha den lägsta andelen av alla län.

Till Kunskapsintensiva tjänster räknas: Film- radio- och TV-bolag, Telekommunikation och datakonsulter, Banker och försäkringsbolag, Fastighetsbolag, Forskning och utveckling, Konsultföretag inom juridik, ekonomi och teknik samt Reklambyråer och andra företagstjänster.

Branscher inom Arbetsintensiva tjänster är: Detaljhandel, Partihandel, Person- och Godstransporter, Stödtjänster till transport och magasinering, Hotell- och restaurang, Bemanningsföretag och Fastighetsservice.²⁰

4.2 Produktivitetens geografi

I figur 35 nedan visas produktivitetstillväxt respektive sysselsättningstillväxt i näringslivet i Sveriges samtliga LA*-regioner med fler än 2 000 sysselsatta. Produktivitet avser här arbetsproduktivitet och definieras som förädlingsvärde (fasta priser) per sysselsatt. Arbetsproduktiviteten är ett mått på produktionen per arbetsinsats. Om produktiviteten ökat, jämfört med föregående period, betyder det att mer har kunnat produceras med samma arbetsinsats eller att lika mycket har kunnat produceras fast med en mindre arbetsinsats. Hög produktivitetstillväxt brukar indikera god konkurrenskraft. På LA-nivå finns endast tillgänglig statistik för perioden 2012 – 2019.

Storleken på cirkarna anger sysselsättningsstorleken år 2012. LA*-regionerna i södra Sverige är markerade i röd färg, LA-regioner i andra delar av landet är markerade i grått. Malmö-Lund, Helsingborg, Ystad och Södra Göteborg/Norra Halland är fyra LA*-regioner som utgör delmängder av SCB:s LA-indelning (se kapitel 1.3). Som referensregioner redovisas också Malmö-Lund LA och Göteborg LA, enligt SCB:s definition.

Under perioden 2012 - 2019 var den genomsnittliga årliga sysselsättningstillväxten i riket 1,1 procent och produktivitetstillväxten 1,7 procent. Samtliga LA*-regioner i södra Sverige har under perioden haft en positiv produktivitetsutveckling. När det gäller sysselsättningsutvecklingen är bilden mer blandad.

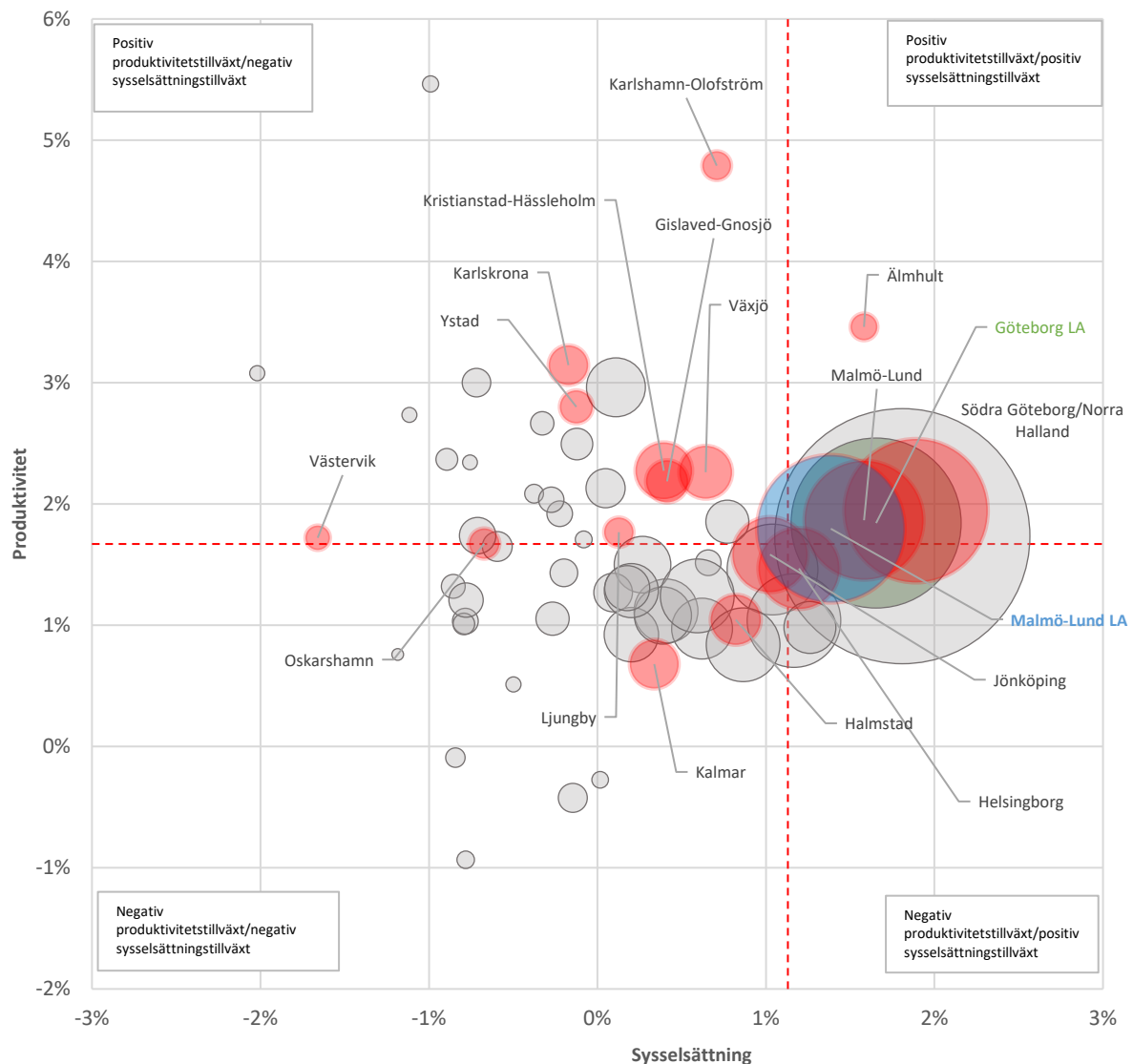
De största LA-regionerna i landet, Stockholm-Solna, Göteborg och Malmö-Lund har haft både en sysselsättningstillväxt och produktivitetstillväxt som ligger över rikssnittet. Älmhult LA* finns också i denna grupp med en årlig sysselsättningstillväxt på 1,6 procent och en produktivitetstillväxt på 1,8 procent årligen.

Jönköpings LA* och Helsingborgs LA* har haft en utveckling i linje med rikssnittet. Bland de medelstora LA*-regioner har Halmstad och Kalmar haft en positivt sysselsättnings- och produktivitetstillväxt men den har varit

²⁰ Produktivitetens nya geografi (2017), Pernilla Johansson,

lägre än genomsnittet. Andra medelstora LA-regioner som Kristianstad-Hässleholm och Växjö som också haft en positiv men svagare sysselsättningsstillväxt än riket utmärker sig genom en produktivitetstillväxt över rikssnittet. Även några mindre LA*-regioner som Karlshamn-Olofström och Gislaved-Gnosjö tillhör den gruppen. LA*-regionerna Karlskrona och Ystad har haft en negativ sysselsättningsutveckling under perioden men en betydligt starkare produktivitetsutveckling än för riket som helhet. Oskarshamns LA* och Västerviks LA* har haft en negativ sysselsättningsstillväxt och en produktivitetsutveckling som följer genomsnittet.

Figur 35. Sysselsättnings- och produktivitetsutveckling i näringslivet, LA*-regioner. År 2012 - 2019

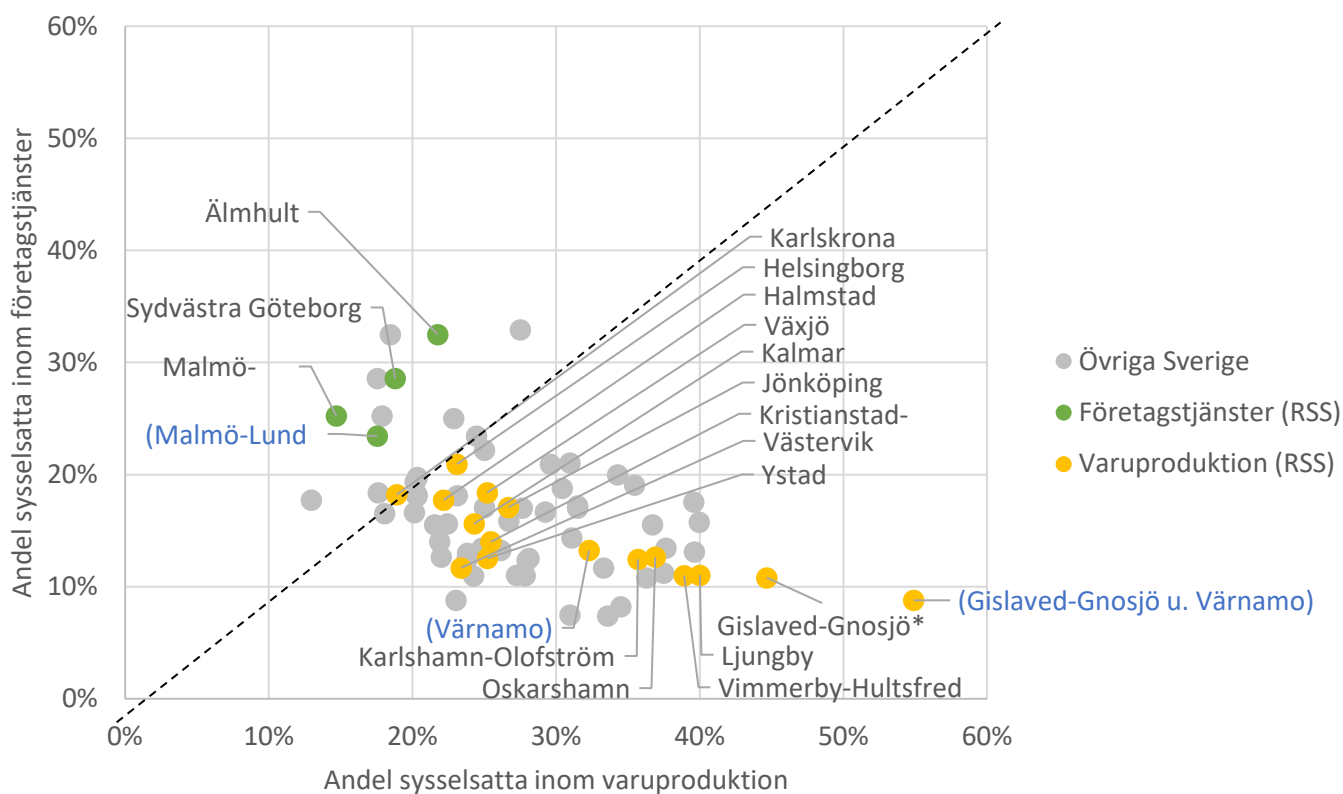


Källor: SCB, Regionalräkenskaper. Bearbetning WSP. Not: LA-regioner med färre än 2000 förvärvsarbetande är exkluderade.

Den övergripande bilden är att det finns ett ganska starkt samband mellan regionstorlek och sysselsättningsutveckling. Men det finns också intressanta avvikelser som till exempel Älmhults LA. När det kommer till produktivitetstillväxten är bilden mer blandad. Det finns flera mindre LA-regioner som haft en produktivitetstillväxt antingen över eller under snittet.

Men som framgår av figur 35 ovan är inte storlek den enda förklaringen till de skilda utvecklingsmönstren. En del av förklaringen kan antas ligga i skillnaden i näringsstrukturen i de olika regionerna. De LA*-regioner i södra Sverige som både haft en stark sysselsättnings- och produktivitetstillväxt är alla regioner som utmärker sig genom en hög andel sysselsatta inom företagstjänster: Malmö-Lund, Södra Göteborg/Norra Halland och Älmhult. Men vi kan också se att flera av de LA*-regioner som haft en sysselsättningstillväxt under snittet och samtidigt en produktivitetstillväxt över snittet utmärker sig som tydliga varuproducerande regioner: Gislaved-Gnosjö och Karlshamn-Olofström. Andra LA*-regioner som Oskarshamn är också utpräglade varuproducerande regioner men har haft en produktivitetstillväxt motsvarande rikssnittet. Både Karlskrona LA* och Ystad LA* har haft en stark produktivitetstillväxt men har ganska olika näringsstruktur. Ystad LA* har en tydligare profil mot varuproduktion medan Karlskrona har en mer blandad branschstruktur. Se figur 36 nedan.

Figur 36. Övergripande näringsstruktur på LA*-nivå. Sysselsatta (20-64 år) efter näringsgren, 2020



Källa: SCB

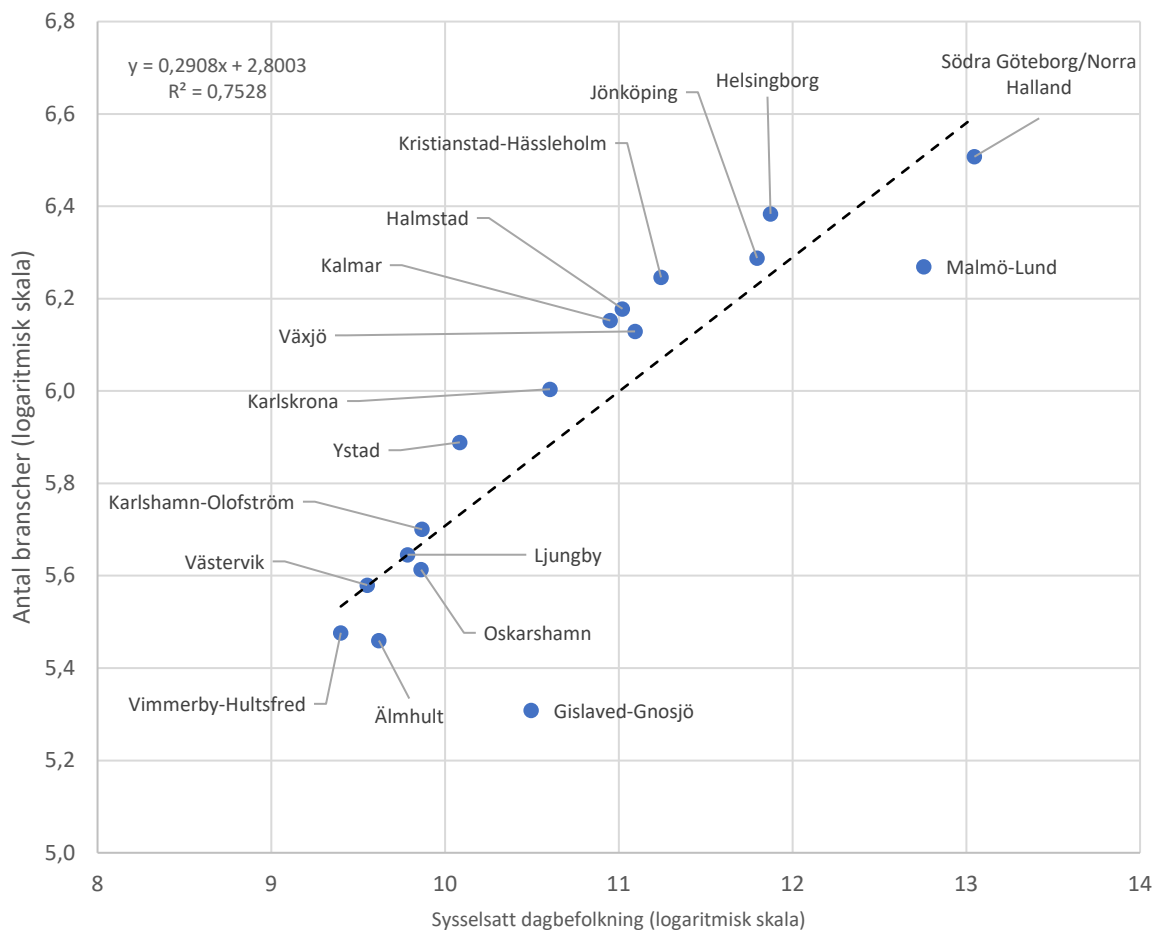
Den övergripande näringsstrukturen säger något om regionernas struktur. Men ofta är regioner specialiserade i specifika branscher inom aggregaten företagstjänster och varuproduktion. Regioner skiljer sig också åt i vilken grad de har ett diversifierat näringsliv, det vill säga hur stor branschbredd de har. Hur regionernas specialisering och diversifiering ser ut analyseras härnäst.

4.3 Branschbredd och specialisering

Branschstruktur innebär vanligtvis att undersöka antalet sysselsatta inom olika branscher. Som beskrevs ovan skiljer sig branschstrukturen åt mellan regionerna. Vissa är koncentrerade kring varutillverkning, andra kring tjänstebaserade näringar.

En annan faktor som påverkar förutsättningarna för regional utveckling och som är nära kopplad till branschstrukturen är *branschbredden*. En stor branschbredd indikerar en hög grad av diversifiering i näringslivet. Stor branschbredd betyder att en region är mindre känslig för konjunktursvängningar eller strukturella kriser. Stora regioner har bättre förutsättningar för en mångfald av branscher vilket förklaras av att regioner med en stor marknadspotential skapar underlag för efterfrågan på andra produkter och tjänster både av företag och hushållen. Det starka sambandet mellan regionstorlek och branschbredd bekräftas mycket tydligt av strukturen i södra Sverige, se figur 37 nedan. LA*-regioner med stor sysselsättning har i genomsnitt fler branscher representerade i sitt näringsliv.

Figur 37. Samvariation mellan regionstorlek och branschbredd. LA*-regioner i södra Sverige, 2021



Källa: SCB

Anm. Både x- och y-axeln är i logaritmisk skala. Ju större sysselsättning (antal arbetstillfällen) som en region har desto fler branscher i genomsnitt.

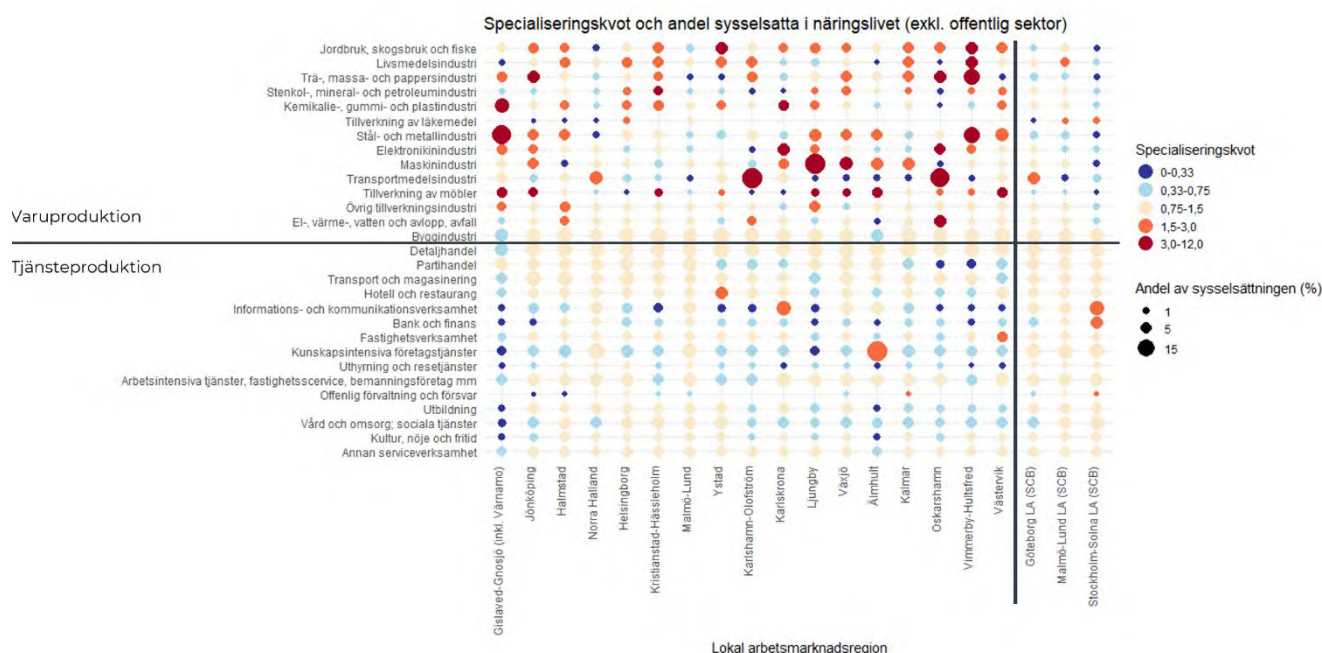
Specialisering

Smart specialisering (ibland förkortat till S3) är en central del i EU:s regionala utvecklingsstrategi. Grundtanken är att regionernas egna specialiseringsstrategier ska utgå från identifierade styrkeområden och ta fram prioriteringar för dessa samt utarbeta strategier utifrån specifika regionala förutsättningar.²¹ Ett vanligt sätt att belysa regional specialisering är att beräkna det som kallas specialiseringskvot. Specialiseringskvoter indikerar om en region uppvisar en specialisering eller inte inom ett specifikt område. Kvoterna är avseende sysselsatta och beräknas enligt följande:

$$\frac{\text{Andel sysselsatta i bransch } X \text{ i regionen relativt regionens totala sysselsättning}}{\text{Andel sysselsatta i bransch } X \text{ i riket relativt rikets totala sysselsättning}}$$

En specialiseringskvot över 1 betyder att andelen sysselsatta i en specifik bransch är större i regionen jämfört med jämförelseregionen, i detta fall riket. En kvot på exempelvis 2 betyder att andelen sysselsatta i bransch X är den dubbla jämfört med motsvarande andel i riket. Ju högre kvot en bransch har desto högre grad av regional specialisering för denna bransch. Det finns inget givet värde som indikerar att en bransch kan anses vara regionalt specialiserad. Ett vanligt förekommande gränsvärde är 1,5. Alltså en kvot som visar att en viss bransch har 50 procent högre andel sysselsatta i regionen jämfört med riket. En kvot på 1,5 eller högre brukar anses vara uttryck för "hög specialisering".

Figur 38. Branschspecialisering i LA*-regioner i södra Sverige, 2020. Källa SCB



Figur 38 ovan visar specialiseringskvoterna för 29 branschaggregat i de sjutton LA*-regionerna i södra Sverige. Till höger i figuren visas också de tre största LA-regionerna i riket som referensregioner. Det är betydligt fler branscher inom varuproduktion än inom tjänsteproduktion som är högt specialiserade i Sydsverige. Flera av de högt specialiserade branscherna inom varuproduktionen är också branscher med en relativt hög andel av den totala sysselsättningen. Exempelvis har Stål- och metallindustrin i Gislaved-Gnosjö en specialiseringskvot över 3 och svarar för 15 procent av LA*-regionens sysselsättning. På motsvarande sätt är Karlshamn-Olofström och Oskarshamn högt specialiserade inom Transportmedelsindustrin och Ljungby inom Maskinindustri samtidigt som en hög andel av sysselsättningen finns i dessa branscher.

21 <https://liu.diva-portal.org/smash/get/diva2:1647153/FULLTEXT02.pdf>

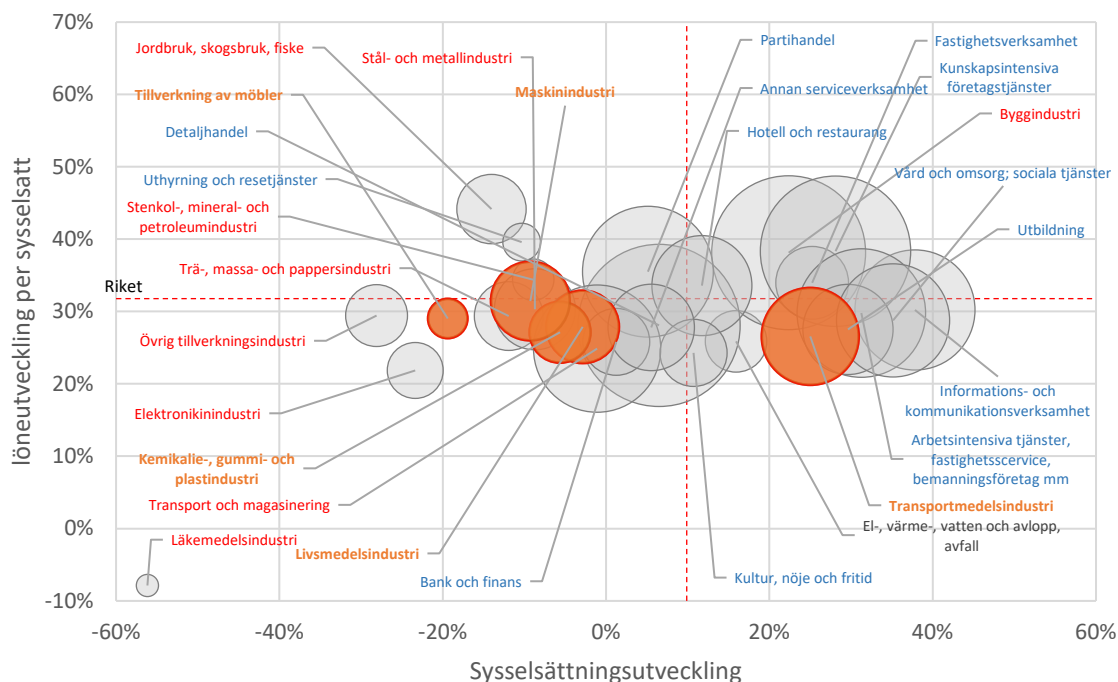
På tjänstesidan är det betydligt färre branscher i Sydsverige som har en hög specialisering. Mest framträdande är Älmhult LA med en stark specialisering inom *Kunskapsintensiva företagstjänster* med en specialiseringskvot på 1,5 – 3,0 och mer än 15 procent av sysselsättningen i branschen. Karlskrona är högt specialiserade inom Informations- och kommunikationsverksamhet och Ystad inom Hotell- och restaurang.

En hög specialisering är dock inte tillräckligt för att bedöma konkurrenskraften för en specifik bransch och region. Analysen behöver kompletteras med indikatorer som säger något om utvecklingen över tid. I figur 39 nedan visas sysselsättningsutvecklingen respektive löneutvecklingen (medellönesumman) för samma 29 branschaggregat som i figur 38 ovan men för södra Sverige som helhet. Utvecklingen relateras till den genomsnittliga sysselsättnings- och löneutvecklingen i riket 2010 – 2020. Branscher som uppvisar både en stark sysselsättningsutveckling och löneutveckling antas vara mer konkurrenskraftiga.

Branscher markerade i rött är varuproducerande branscher och branscher i blått är branscher i tjänstesektorn. De fem branscherna i orange är branscher med ett specialiseringsindex på 1,2 eller högre. Man kan konstatera att Transportmedelsindustrin i södra Sverige haft en sysselsättningsutveckling över rikssnittet under perioden. Dock har löneutvecklingen inte varit lika stark. Både Maskinindustrin, Livsmedelsindustrin, Möbelindustrin och Kemikalie-, Gummi- och Plastindustrin har minskat i sysselsättningstermer. Med undantag för Maskinindustrin har dessa branscher också haft en svagare löneutveckling än rikssnittet.

Bland branscher som inte definierats som specialiserade finns dock flera som haft både en starkare sysselsättnings- och löneutveckling än rikssnittet. Det gäller framförallt flera branscher i tjänstenäringsarna. Kunskapsintensiva företagstjänster, Fastighetsverksamhet och Hotell och restaurang är tre branschaggregat som särskilt utmärker sig genom att haft både en sysselsättnings- och löneutveckling över rikssnittet under perioden. Andra branschaggregat som Arbetsintensiva tjänster, Vård- och omsorg, Utbildning och Informations- och kommunikationsverksamhet utmärker sig genom en starkare sysselsättningsstillväxt än riket men en löneutveckling under snittet.

Figur 39. Sysselsättnings- och löneutveckling per bransch i södra Sverige, 2010 – 2020. Källa SCB



Sammantaget indikerar utvecklingen att hög specialisering inte är tillräckligt för att mäta regional konkurrenskraft. Analysen indikerar också att de varuproducerande branscherna troligen inte kommer vara sysselsättningsdrivande framåt utan jobben kommer främst växa inom tjänstebansherna. Det får inte tolkas som att industrin spelat ut sin roll och ska nedprioriteras i det regionala utvecklingsarbetet. Industrin svarar ofta för höga förädlingsvärden och är en betydelsefull kund för industrinära tjänster och underleverantörer i olika branscher.

En hög specialiseringsgrad kan alltså vara uttryck för en regional styrka men det behöver inte vara så. Som visats är vissa branscher både högt specialiserade och svarar för en stor andel av arbetstillfällena i en del regioner. Det kan vara tecken på regional sårbarhet om en stor andel av sysselsättningen är koncentrerad till ett fåtal företag och om andra branscher i regionen samtidigt saknar förmåga att suga upp den arbetskraften vid en eventuell nedgång eller kris.²²

I figur 40 nedan visas sysselsättningsutvecklingen i LA*-regionerna i södra Sverige under perioden 2010 – 2020 samt andelen arbetsställen i respektive LA*-region som svarar för hälften eller mer av den samlade lönesumman. Bilden som framträder är att några LA*-regioner med en typisk industriprofil har haft en svagare sysselsättningsutveckling än riket samtidigt som den totala lönesumman är koncentrerad till ett fåtal arbetsställen. Här hittar vi exempelvis Oskarshamn, Karlshamn-Olofström och Älmhult. Andra typiska industriregioner som Kalmar, Växjö, Jönköping, Gislaved-Gnosjö har också haft en positiv men svagare sysselsättningsutveckling än riket men har inte en lika stor koncentration av lönesumman till ett fåtal arbetsställen. Man ser också att de större LA*-regionerna haft en starkare sysselsättningstillväxt än riket men att i dessa regioner är den totala lönesumman starkt koncentrerad till ett fåtal arbetsställen. Utvecklingen i Malmö-Lund LA* under senare år, med avvecklingen av AstraZeneca och neddragningar inom telekomindustrin och delar av maskinindustrin visar att även stora regioner med ett kunskapsintensivt näringsliv kan vara sårbara.

Figur 40. Andel arbetsställen som svarar för 50 procent eller mer av lönesumman i näringslivet 2020.



Källa: SCB. Not: LA*-regioner med färre än 2000 förvärvsarbetande är exkluderade

22 https://www.regionhalland.se/app/uploads/2020/06/S%C3%A5rbarhetsanalys-av-n%C3%A4ringslivet-i-Halland_Region-Halland_april-2020.pdf

4.4 Sammanfattning

- Ett dynamiskt och växande näringsliv är en viktig förutsättning för regioners utveckling. Det har länge pågått en strukturell omvandling av näringslivet med där sysselsättningen i tillverkningsindustrin minskat medan sysselsättningen i tjänstesektorn ökat. Enligt den Nya ekonomiska teorin har detta gynnat redan stora regioner som attraherar tjänsteföretag. Och omvänt inneburit utmaningar för mindre regioner där industribranscher som är globalt konkurrensutsatta i hög grad är mer dominerande. Den globala konkurrensen har inneburit att många industriföretag slagits ut eller omlokaliserats. Den kvarvarande industrin rationaliserar hårt för att klara konkurrensen vilket också gör att industrin inte längre är sysselsättningsskapande på samma sätt som tidigare.
- Branschstrukturen skiljer sig åt mellan de sex länen i Sydsverige. Jönköping, Kronoberg, Blekinge och Kalmar är län som har en högre andel sysselsatta i tillverkningsindustri och då särskilt högteknologisk tillverkning. Skåne och Kronoberg är de Sydsvenska länen med högst andel sysselsatta inom kunskapsintensiva tjänster. Andelen sysselsatta i arbetsintensiva tjänster är snarlik i alla länen. Blekinge län utmärker sig genom en hög andel sysselsatta i offentlig service.
- Det finns ett starkt samband mellan regionstorlek (antalet sysselsatta) och branschbredd. Stora LA*-regioner har i genomsnitt en större branschbredd. En stor branschbredd är en avspeglning av att det krävs större marknader för att kunna ge förutsättningar till diversifiering. Branschbredd bedöms vara en fördel för att parera konjunkturförändringar på arbetsmarknaden eller mer strukturella förändringar.
- Det finns ett visst samband mellan storleken på LA*-regioner och deras sysselsättningstillväxt över tid. Men det är inte lika starkt som sambandet mellan regionstorlek och branschbredd. Och sambandet mellan regionstorlek och produktivitetstillväxten är än svagare. Flera mindre LA*-regioner som Karlskrona, Karlshamn-Olofström, Kristianstad-Hässleholm och Växjö haft en starkare produktivitetstillväxt än rikssnittet och även jämfört med utvecklingen i de större LA*-regionerna.
- Flera LA*-regioner i Sydsverige utmärker sig genom en hög specialisering inom vissa branscher. Det gäller framförallt i varuproducerande branscher som Stål- och metallindustri, Maskinindustri och Transportmedelsindustri. En stark branschspecialisering kan vara en regional styrka men det förutsätter en konkurrenskraftig utveckling över tid. Bland de specialiserade branscherna i Sydsverige är det endast Transportmedelsindustrin som haft en sysselsättningsutveckling större än riksgenomsnittet under perioden 2010 - 2020. Flera andra branscher, som ej definieras som starkt specialiserade i Sydsverige, har haft en starkare sysselsättningstillväxt. Det gäller särskilt flera tjänstebanscher.
- Stark specialisering i kombination med en hög koncentration av de sysselsatta till ett fåtal arbetsställen kan innebära en sårbarhet för regioner. Analysen visar att en sådan sårbarhet kan finnas i både mindre och industridominerade LA*-regioner och större mer kunskapsbaserade LA*-regioner i Sydsverige.

5 Tätorter i Sydsverige

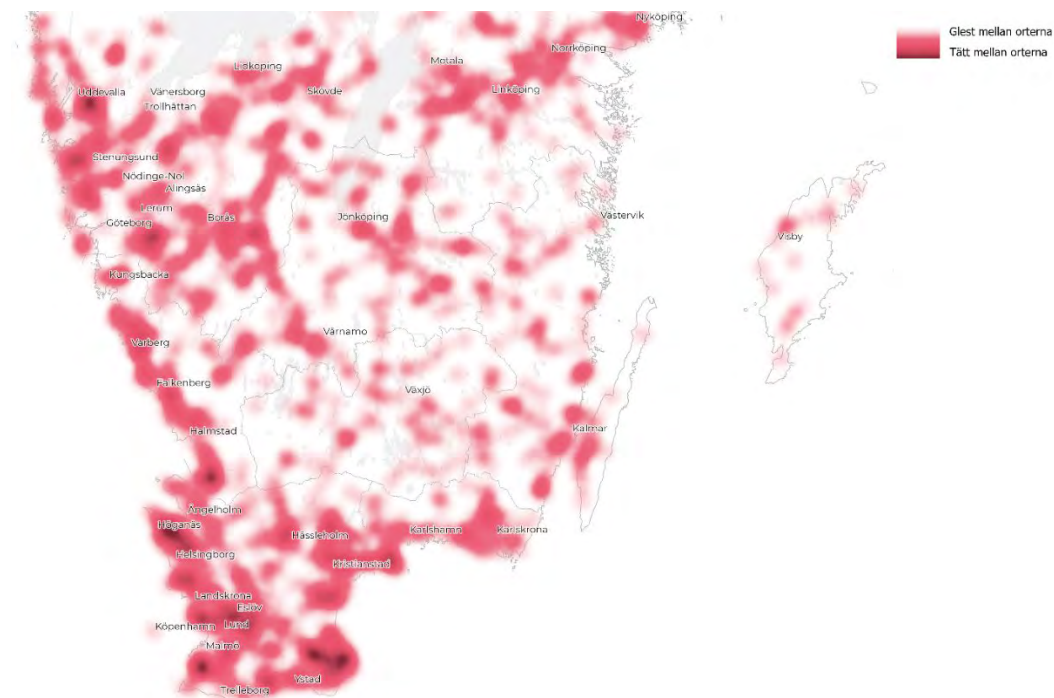
I avsnitt 2 – 4 har de Sydsvenska länens och LA*-regionernas utveckling och tillväxtförutsättningar beskrivits på en övergripande nivå. I detta och följande avsnitt fördjupas analysen för att skapa en djupare förståelse för de mekanismer som påverkar utvecklingen inom de funktionella geografierna. Platser har olika karaktär och unika kombinationer av tillväxtfaktorer. För att fånga dessa egenskaper är kommuner en för trubbig geografisk byggsten. Fortsättningsvis kommer analysen gå ned på en lägre geografisk nivå och utgå från begreppen *Funktionella tätorter* och *Tätortsbaserade arbetsmarknadsregioner* (TA), tidigare beskrivna i avsnitt 1.3.

Likt tidigare kommer analysen att utgå från samhällsstrukturer och utvecklingstendenser inom områdena befolkning, arbetsmarknad och näringsliv. Även analysen av regionförstoring, regionförtätning och regionförstärkning återkommer, nu med fokus på de funktionella tätorterna och TA-regionerna. En stor del av analysen behandlar samspelet mellan tätorterna och TA-regionernas utvecklingsmöjligheter, samt tillgängligheten i transportsystemen.

5.1 Hög tätortsgrad i Sydsverige

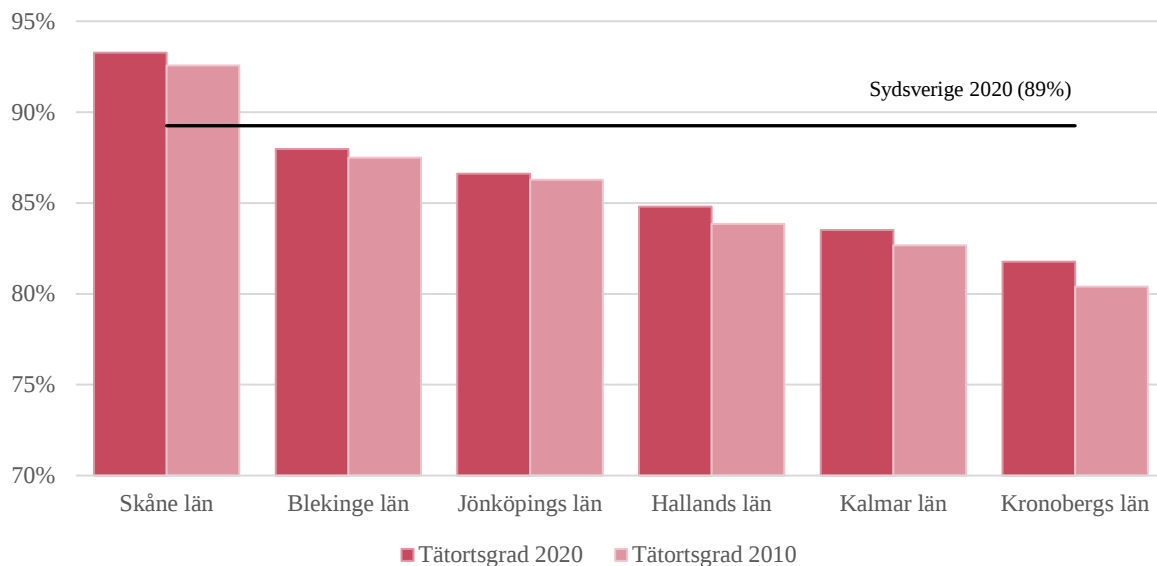
I södra Sverige finns idag totalt 505 *Funktionella tätorter*. I rapporten används generellt ordet tätort i betydelsen *funktionell tätort* om inget annat anges. Koncentrationen av tätorter är i södra Sverige högre längst västkusten, i södra Skåne och Blekinge än i inlandet och längst östkusten.

Figur 41. Heatmap över antal tätorter, oaktat storlek. Visar den geografiska fördelningen av tätorterna i Sydsverige, 2020. Källa: SCB, Stativ. Karta: WSP.



Befolkning och arbetstillfällen i Sydsverige är påtagligt koncentrerade till tätorterna i förhållande till landsbygden. Trenden över tid är dessutom att allt fler bor i tätorterna vilket visas i figur 42 nedan. Utvecklingen brukar beskrivas med måttet *tätortsgrad* som avser hur stor andel av befolkningen i exempelvis länet som bor i tätorter. År 2020 var den genomsnittliga tätortsgraden 89 procent för befolkningen i de sydsvenska länen. Högst tätortsgrad hade Skåne (93 procent). Lägst tätortsgrad hade Kronoberg (82 procent). Samtidigt är Kronoberg det län där tätortsgraden ökat mest under de senaste 10 åren.

Figur 42. Tätortsgrad i länen i Sydsverige (befolkning), 2010 och 2020

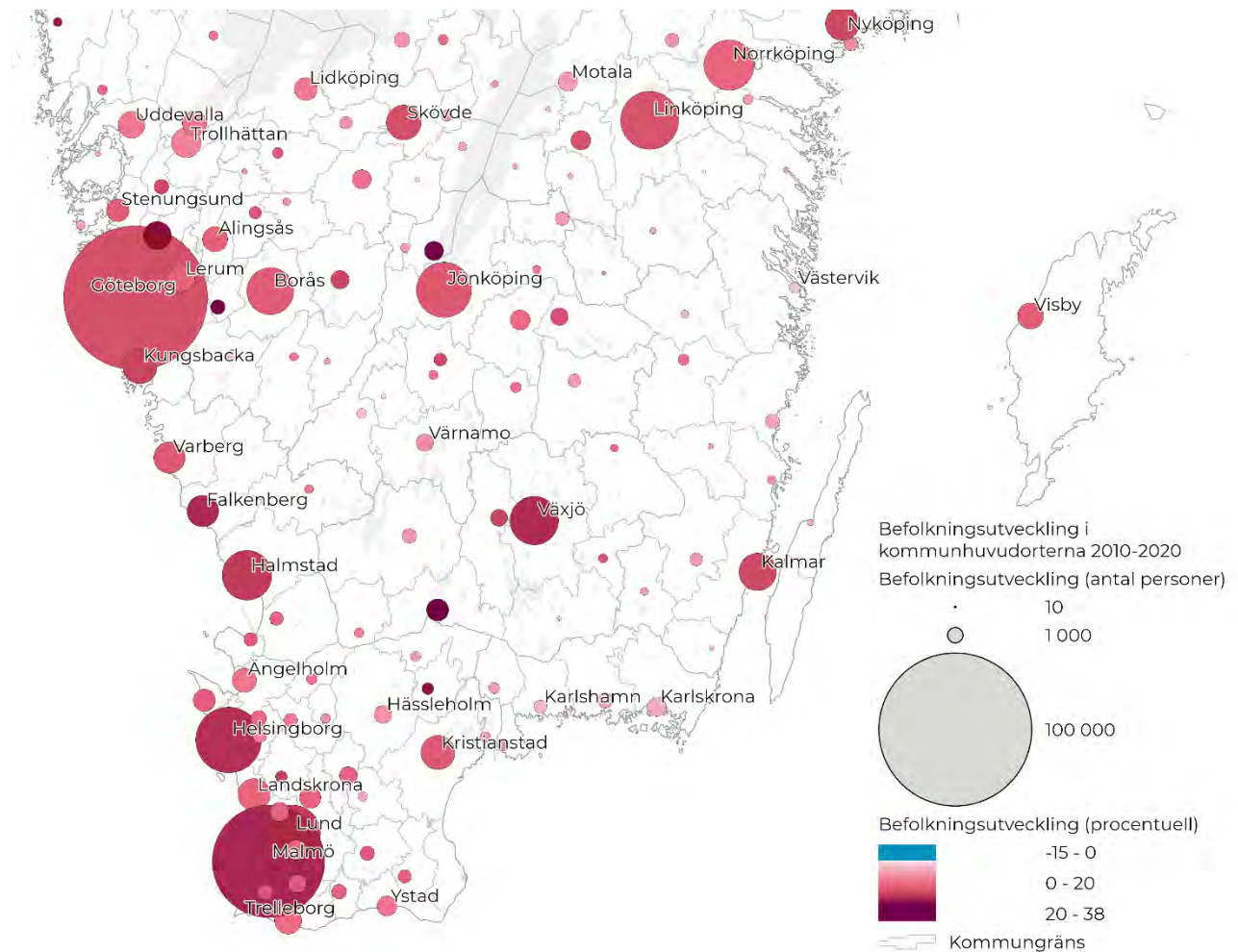


Källa: SCB, Stativ. Anm. Här mäts tätortsgraden på funktionella tätorter och inte enligt SCB:s tätortsindelning.

Befolkningen är dessutom särskilt koncentrerad till kommunhuvudorterna, där i genomsnitt 76 procent av all tätortsbefolkning i länen bor. Störst koncentration till kommunhuvudorterna finns i Skåne (79 procent) och lägst koncentration i Kalmar län (65 procent). Kronoberg är det län där koncentrationen till kommunhuvudorterna ökat mest under perioden 2010 – 2020. Mer än 80 procent av befolkningsökningen i Sydsverige mellan 2010 och 2020 har skett i kommunhuvudorterna. Urbaniseringstrenden är således stark i alla Sydsvenska län, i synnerhet gäller detta de administrativa kommunhuvudorterna.

Kommunhuvudorternas befolkningsutveckling år 2010 – 2020 visas i figur 43 nedan. Samtliga kommunhuvudorter i Sydsverige hade en positiv befolkningsutveckling under perioden. Älmhult hade den största procentuella befolkningstillväxten (+22 procent) följt av Habo (+20 procent) och Broby (+18 procent). I absoluta tal har de större kommunhuvudorterna vuxit mest. Ett generellt mönster som framgår i kartbilden är att många av de mindre kommunhuvudorterna längs västkusten (exempelvis Falkenberg, Höganäs och Landskrona) har vuxit mer (i antal personer och procentuellt) än både de mindre och de större kommunhuvudorterna i Kalmar- och Blekinge län, med undantag för Kalmar tätort. I Jönköpings och Kronobergs län finns det stora variationer mellan kommunhuvudorterna.

Figur 43. Befolkningsutveckling (i antal personer och i procent) i kommunhuvudorterna i södra Sverige, 2010 – 2020.



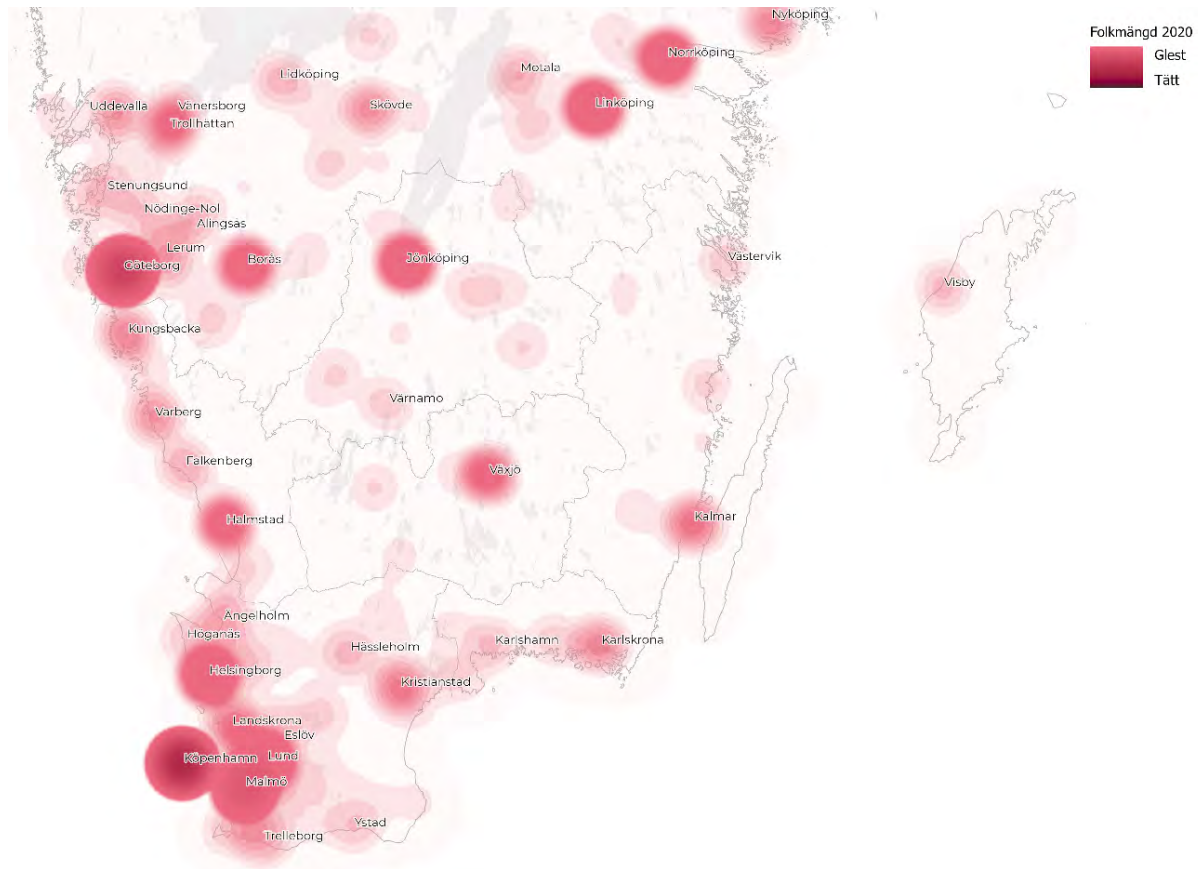
Källa: SCB, Stativ. Karta: WSP

5.2 Befolkning

En av de grundläggande teserna i den Nya ekonomiska geografin (avsnitt 1.4) är att en plats storlek och läge är avgörande för dess långsiktiga utveckling. Ju större, tätare och tillgänglig en plats är, desto starkare utveckling kan också förväntas. Tidigare visades hur tesen har starkt statistiskt stöd i analysen över befolknings- och sysselsättningsutvecklingen på läns- och LA*-nivå. Är sambandet lika starkt för de funktionella tätorterna och de tätortsbaserade arbetsmarknadsregionerna?

Den samlade befolkningen i Sydsverige är 2,7 miljoner personer. Nio av tio invånare bor i någon av de 505 funktionella tätorterna. Som framgår av figur 44 nedan är flertalet av tätorterna små och endast några få är stora. Fyra tätorter i Sydsverige har fler än 100 000 invånare: Malmö, Helsingborg, Jönköping och Lund. Tre av dessa finns i Skåne. Ytterligare två tätorter har en befolkning större än 50 000: Halmstad och Växjö. Totalt 42 tätorter har en befolkning som överstiger 10 000 och 203 tätorter har en befolkning som överstiger 1 000 invånare. En majoritet av de Sydsvenska tätorterna är därmed orter med en befolkning under 1 000 invånare.

Figur 44. Övergripande befolkningsstruktur baserad på tätortsdata i södra Sverige, 2020

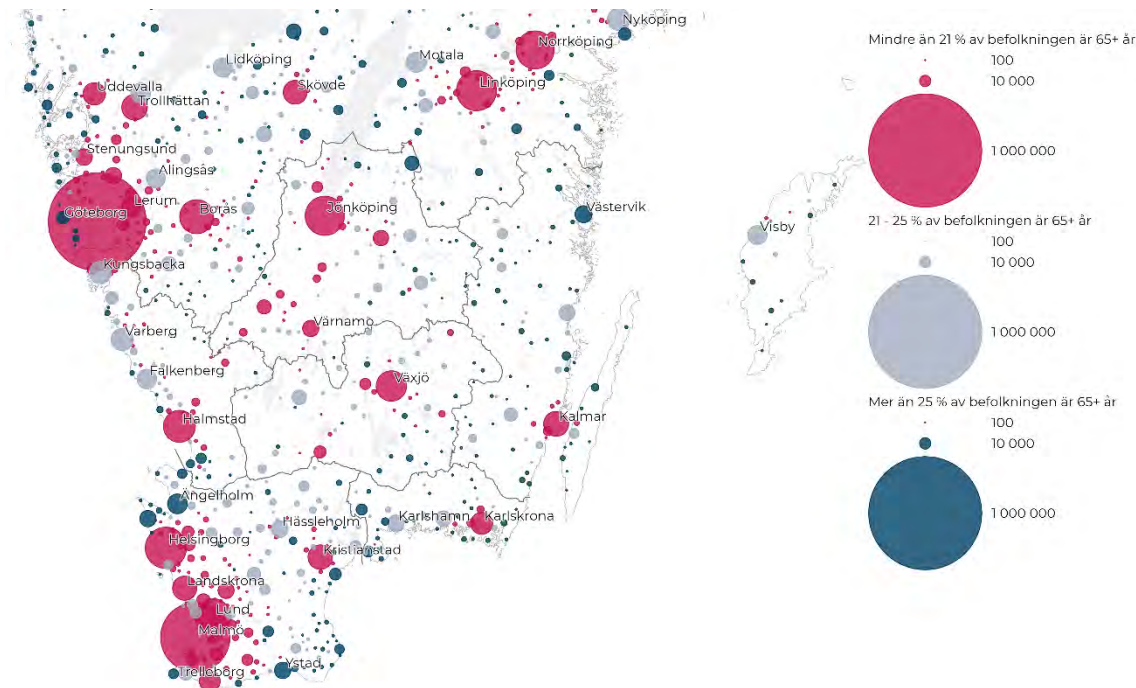


Källa: SCB, Stativ och Örestat. Karta: WSP

Åldersstruktur

Åldersstrukturen i Sydsveriges tätorter gör att de större orterna generellt har en åldersstruktur med mer gynnsamma förutsättningar till utveckling jämfört med de mindre orterna. Ett tydligt mönster framträder i hela Sydsverige där större centralorter och mindre orter nära dessa generellt har en yngre befolkning än andra orter på längre avstånd. Det finns också en skillnad mellan öst och väst där mindre tätorter i de västra delarna av Sydsverige generellt har en yngre befolkning än orter av motsvarande storlek i de östra delarna. Totalt i Sydsverige är 21 procent av befolkningen 65 år eller äldre. De blå cirkelarna i figur 45 visar orter som har en större andel äldre än Sydsverige totalt.

Figur 45. Åldersstrukturen i södra Sverige, 2020. Andelen äldre (65+) i Sydsverige är 21 procent.

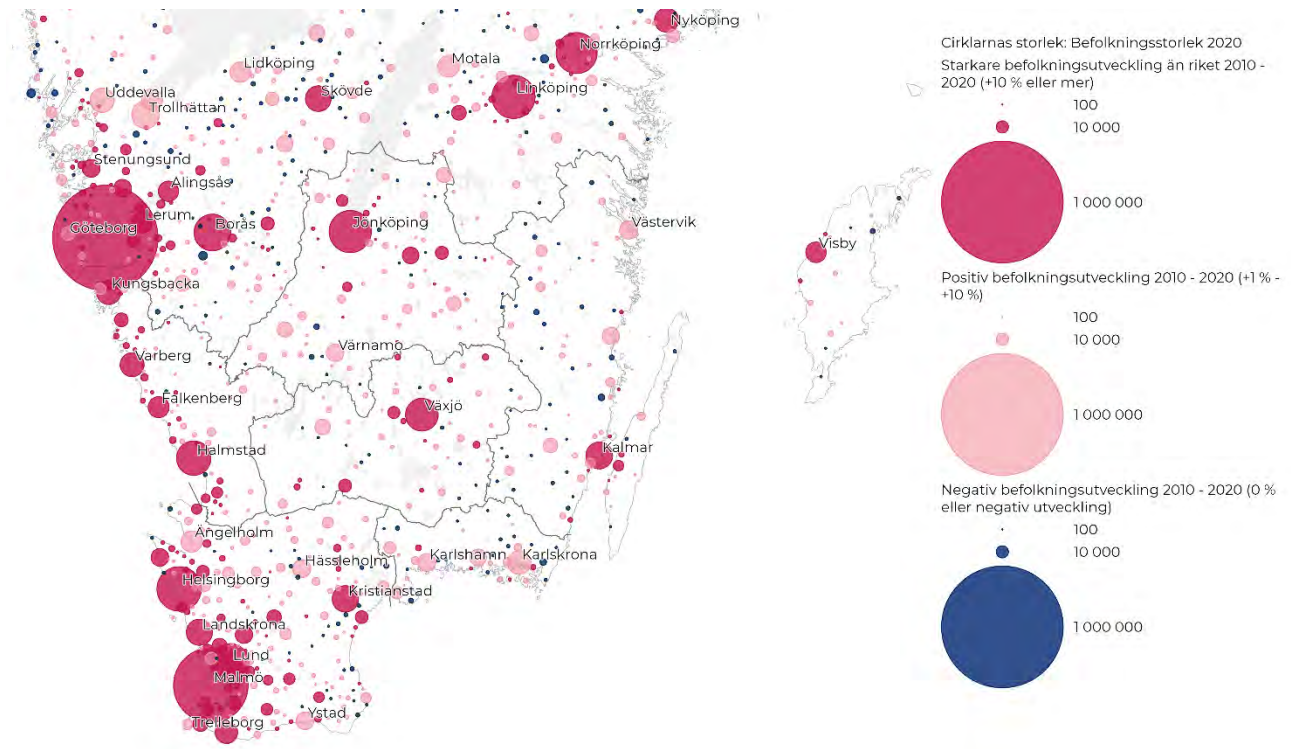


Källa: SCB, Stativ. Karta: WSP

Befolkningsutveckling

Det senaste decenniet har befolkningstillväxten på tätortsnivå generellt varit högre i de västra delarna av Sydsverige än i de centrala och östra, se figur 46 nedan. Det är vanligare med befolkningsmässigt krympande tätorter ju längre österut orten befinner sig. Däremot återfinns orter med stagnerad eller svagt positiv befolkningsutveckling i alla delar av Sydsverige. Närhet till en större ort är generellt sett en attraktiv egenskap för mindre orter. Invånarna i dessa orter har tillgång till arbetstillfällen samt offentlig och privat service i den större orten. Ofta är dessa närliggande mindre orter i praktiken en del av den större orten ur ett funktionellt perspektiv, även om de har ett (kort) geografiskt avstånd emellan sig. Den stora ortens funktionella geografi sträcker sig ut över ett omland innehållande både andra tätorter och landsbygder.

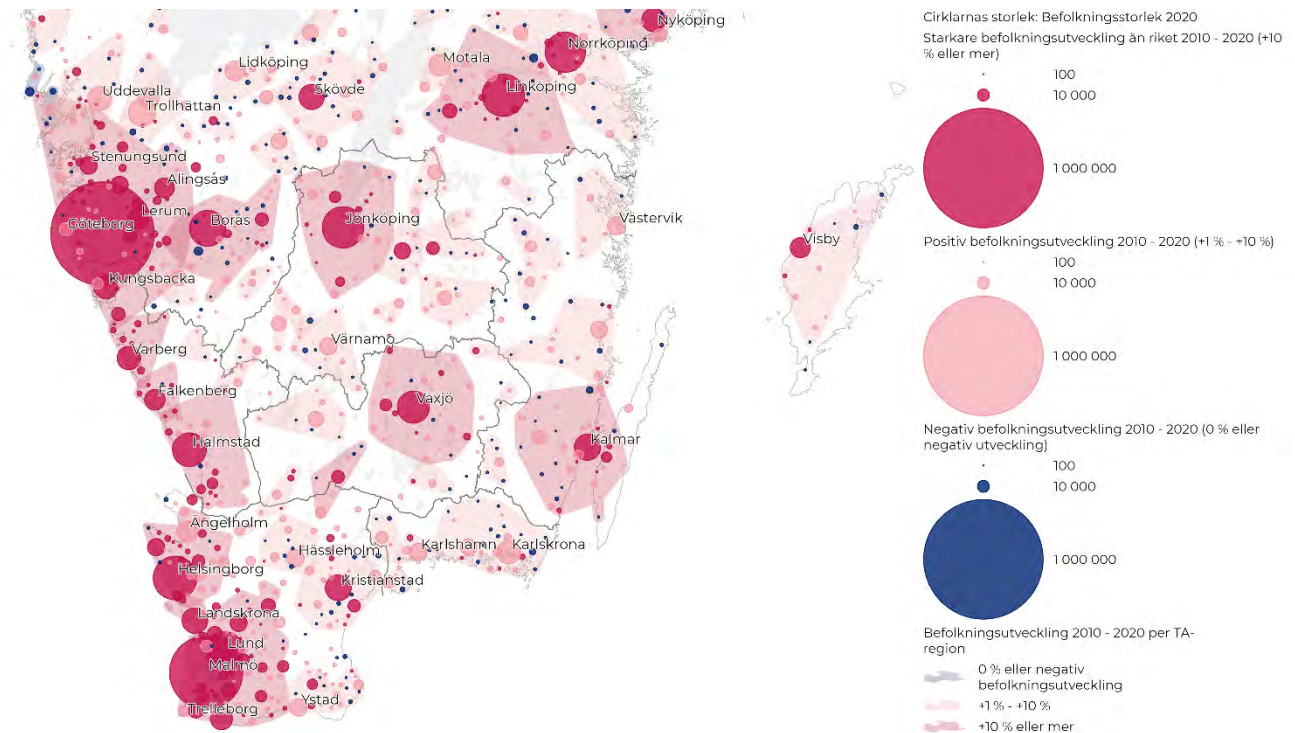
Figur 46. Befolkningsutvecklingen i de funktionella tätorterna i södra Sverige, 2010 – 2020.



Källa: SCB (Stativ) och Örestat. Karta: WSP

Samtliga tätortsbaserade arbetsmarknadsregioner (TA-regioner, se avsnit 1.2) i Sydsverige hade en positiv befolkningsutveckling åren 2010 – 2020 (visas som rosa ytor i kartbilden i figur 47). De TA-regioner som procentuellt sett växte mest under denna period var generellt de med ett arbetsmarknadscentrum med stor befolkning (cirklarnas storlek representerar tätortens befolkningsstorlek). Älmhults TA-region är tillsammans med flera TA-regioner längs västkusten undantag från regeln då de trots relativt små centrumorter växte med mer än 10 procent mellan åren 2010 och 2020. I motsats till det växte Karlskronas och Kristianstads TA-regioner med mindre 10 procent under samma period, trots att de är befolkningsmässigt stora arbetsmarknadscentrum.

Figur 47. Befolkningsutvecklingen i de funktionella tätorterna och TA-regionerna i södra Sverige, 2010 – 2020.



Källa: SCB, Stativ och Örestat. Karta: WSP

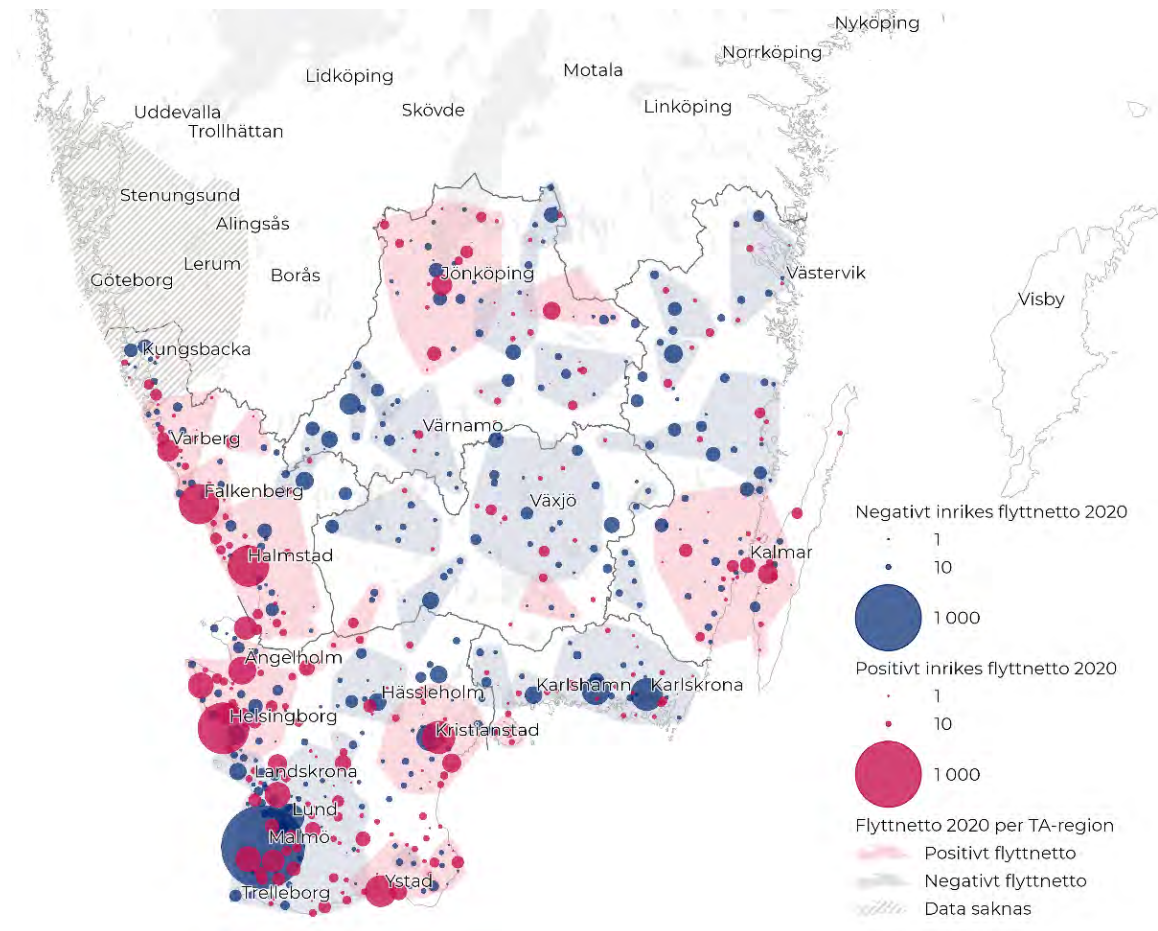
I avsnitt 2.1 konstaterades att befolkningstillväxten i många delar av Sydsverige främst skett genom en ökad invandring. Endast Skåne och Halland har haft en mer omfattande inflyttning från övriga delar av Sverige, både på läns- och LA*-nivå. När inrikes flyttnetto studeras på ortsnivå i figur 48 nedan framträder ett mer nyanserat mönster. Av de 43 primära TA-regionerna är det endast 14 som haft ett positivt inrikes flyttnetto. Det gäller exempelvis Jönköping, Varberg, Falkenberg, Helsingborg, Ystad, Kristianstad och Kalmar. TA-regioner med negativt inrikes flyttnetto är exempelvis Malmö, Hässleholm, Karlskrona, Värnamo, Växjö, Oskarshamn och Västervik.

I samtliga TA-regioner med en positiv inrikes inflyttning har också centralorten haft en positiv inrikes nettoinflyttning. Det samma gäller inte för de TA-regioner som haft ett negativt inrikes flyttnetto. I TA-regionerna Oskarshamn, Västervik och Värnamo har centralorten haft en positiv inrikes inflyttning medan centralorterna i TA-regioner som Malmö, Hässleholm, Karlshamn, Karlskrona och Växjö haft en utflyttning.

Sett till enskilda tätorter framträder dock en mer blandad bild. I alla TA-regioner finns det både orter som haft en positiv inrikes inflyttning och de som haft en utflyttning. En förklaring till att centralorter som Malmö, Karlskrona och Växjö haft en inrikes utflyttning är sannolikt att personer som tidigare bott i centralorten valt att flytta till någon av de mindre omgivande orterna. För att veta om det stämmer behöver en närmare analys av riktad flyttning mellan tätorter göras.

Det statistiska underlaget som varit tillgängligt för projektet avser endast flyttnettot för inrikes flyttningar, inte riktad flyttning mellan orter, och avser dessutom ett enskilt år och pandemiåret 2020. Försiktighet bör därför antas i att dra alltför långt gångna slutsatser kring utvecklingen i enskilda tätorter utifrån detta material. Värdet i underlaget finns i stället i att se till de övergripande strukturerna; var nettot är positivt eller negativt för flera närliggande orter eller vilka typer av orter som haft ett positivt netto.

Figur 48. Inrikes flyttnetto för tätorter i Sydsverige, 2020



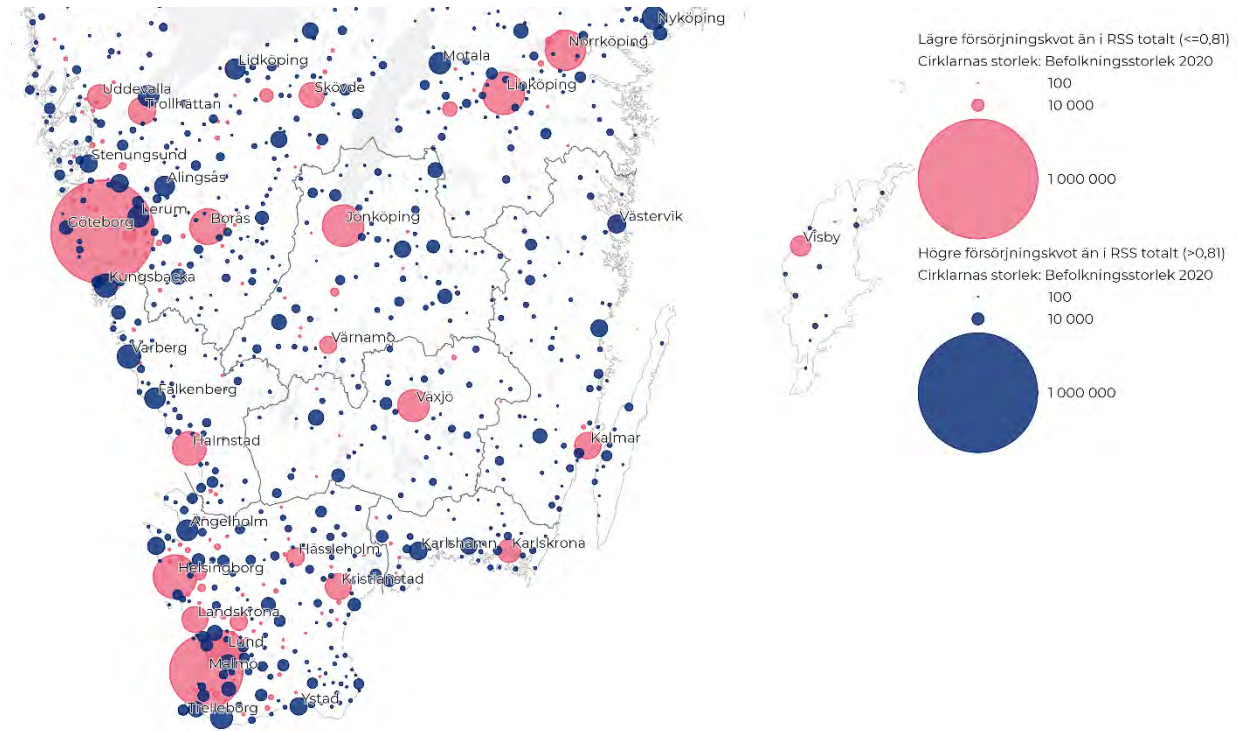
Källa: SCB, Stativ. Karta: WSP. Not: Här används SCB:s tätortsdefinition och inte funktionella tätorter som i övriga delar av analysen.

Försörjningskvot

Ett enkelt mått på orternas åldersstruktur är demografisk försörjningskvot (antal yngre och äldre i förhållande till antal personer i yrkesverksamma åldrar). En hög försörjningskvot innebär enkelt uttryckt att få ska försörja många. På lokal nivå ger måttet en översiktlig bild av variationer i åldersstrukturen mellan olika platser, vilket i sin tur är en indikation på den framtida utvecklingspotentialen för orterna.

Generellt är försörjningskvoten låg i större orter, vilket indikerar att dessa orter har en högre attraktivitet för yngre människor. De större städerna erbjuder ett brett utbud av arbetstillfällen, större nöjesutbud och utbildning. Tidigare såg vi hur Västervik LA hade den högsta kvoten bland LA*-regioner (1,002). På tätortsnivå sjunker kvoten för Västervik samtidigt som kringliggande orter uppvisar kvoter över 1. Västerviks tätort är därmed inte drivande i LA*-regionens höga försörjningskvot, även om också tätorten har en högre kvot än genomsnittet i Sydsverige.

Figur 49. Försörjningskvoten i tätorterna i södra Sverige, 2020

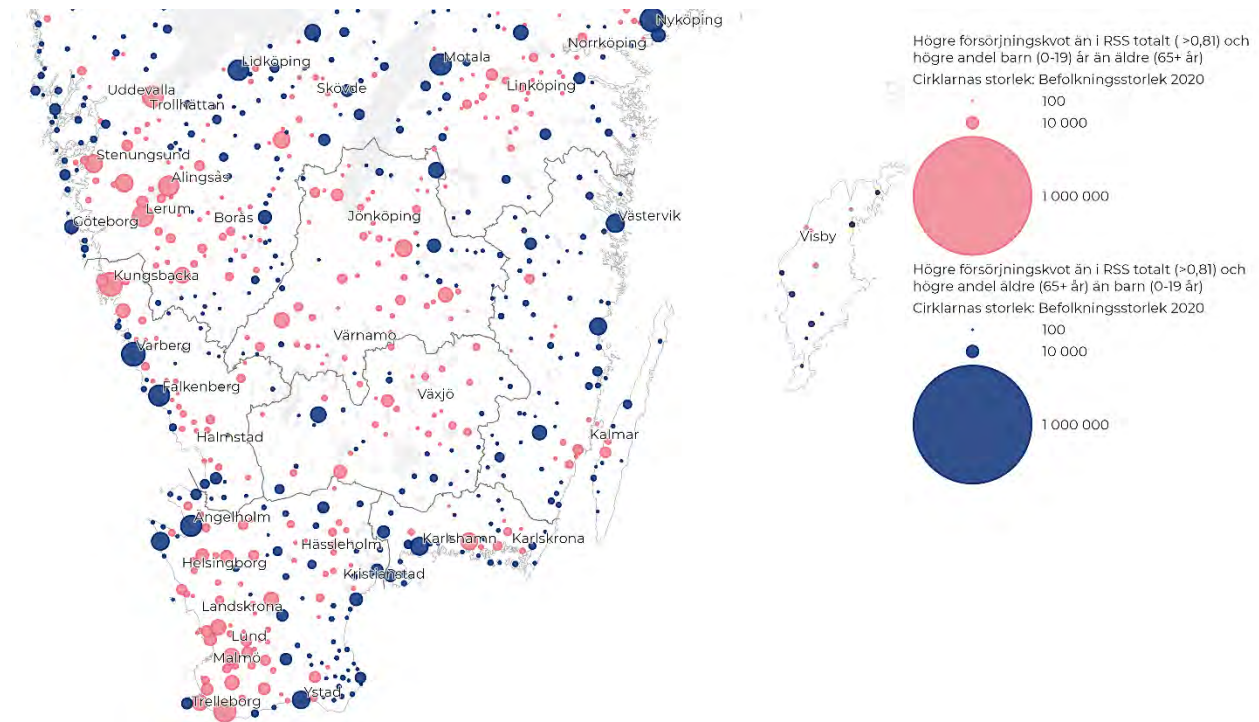


Källa: SCB, Stativ. Karta: WSP

Tätorterna med hög försörjningskvot är utspridda över hela Sydsverige. Figur 50 nedan fokuserar på tätorter med en högre försörjningskvot än i Sydsverige totalt (0,81) och om det är framför allt andelen äldre eller andelen barn som bidrar till den höga försörjningskvoten.

- Tätorterna där andelen äldre är den drivande faktorn ligger längs hela östkusten, från Kalmars norra gräns ända till Österlen, och vidare längs västkusten i Halland och norra Skåne.
- I Jönköpings, Kronobergs och västra Skåne län är det generellt vanligare att andelen barn är den drivande faktorn bakom en hög försörjningskvot. Det gäller även för tätorter i närheten av andra större tätorter, exempelvis orterna runt Kalmar och Karlskrona.

Figur 50. Tätorter med hög försörjningskvot i södra Sverige, 2020



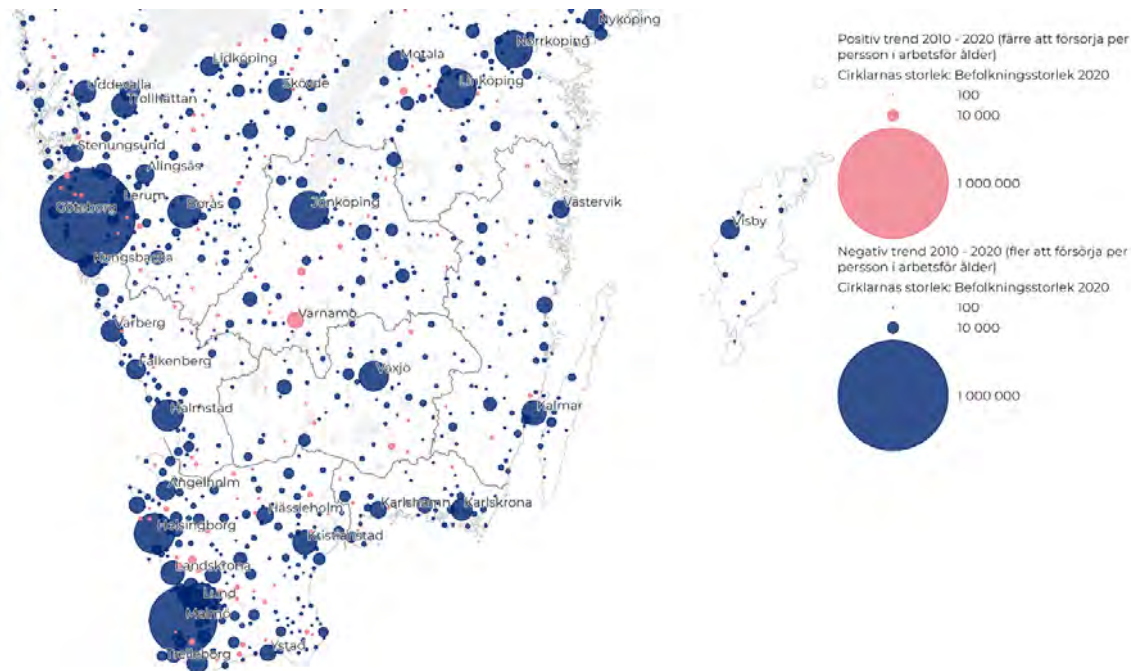
Källa: SCB, Stativ. Karta: WSP

Försörjningskvotens förändring förstärker bilden av att det är de större orterna, och mindre orter i deras direkta närhet, som har en mer gynnsam befolkningsutveckling. Här finns både en växande befolkning och en lägre försörjningskvot.

De största tätorterna i respektive län har alla utvecklats starkare än genomsnittet i landet, se figur 51. Generellt är det i mindre orter som andelen att försörja har ökat mer än genomsnittet i landet, men det finns några undantag: Västervik, näst största tätort i Kalmar län, är en ort där andelen att försörja har ökat mer än genomsnittet. Vidare finns det ett antal större orter där utvecklingen faller inom kategorin "genomsnittlig". Här hittar vi orter som Varberg, Lund, Landskrona, Ystad, Oskarshamn och Karlshamn.

De allra flesta orterna har haft en ökande försörjningskvot under perioden 2010 – 2020 med en högre andel att försörja vid periodens slut än vid dess inledning. Det finns dock platser i samtliga län vars demografiska försörjningskvot har minskat. Den största orten i Sydsverige med stor (och växande) andel av befolkningen i arbetsför ålder är Värnamo.

Figur 51. Försörjningskvotens förändring i de funktionella tätorterna i södra Sverige, 2010 - 2020



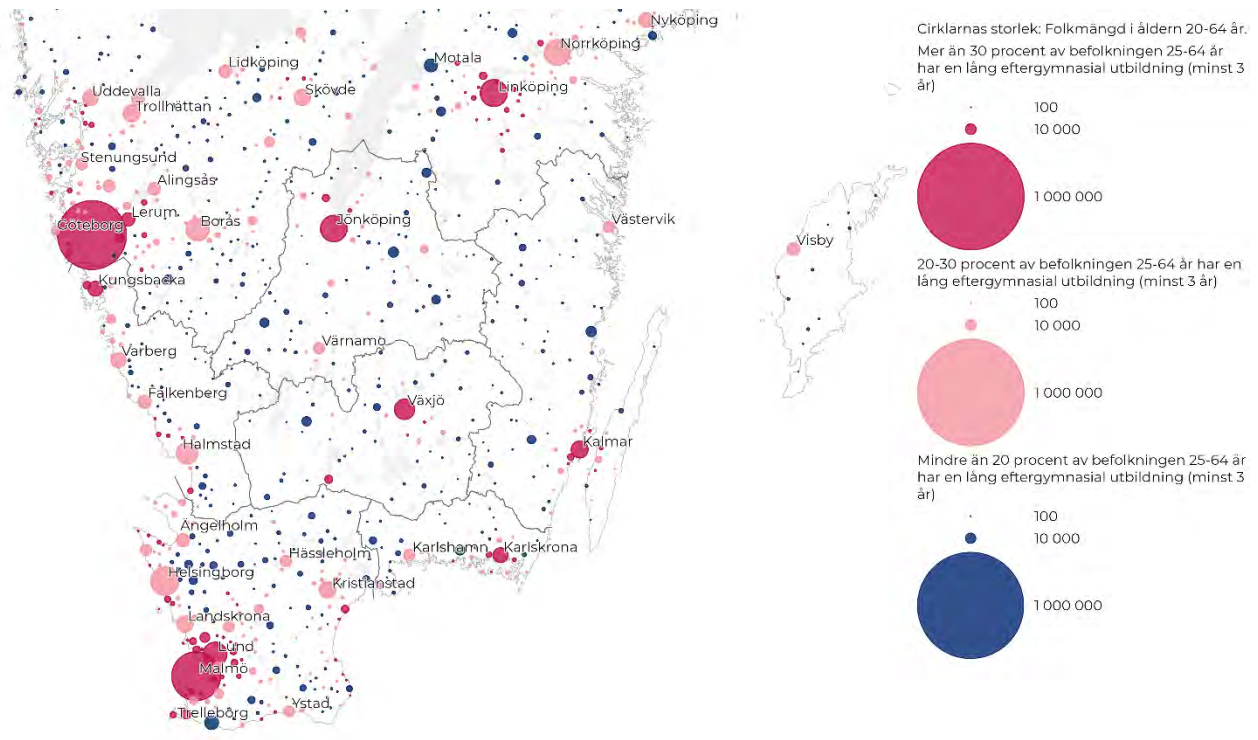
Källa: SCB, Stativ. Karta: WSP

5.3 Kompetens och utbildning

Som beskrivits tidigare i avsnitt 2.4 är befolkningens utbildningsnivå en viktig faktor för de funktionella regionernas utveckling. På en arbetsmarknad med allt högre kvalifikationskrav är befolkningens utbildningsnivå en viktig faktor för utvecklingspotentialen. Frågan om kompetens- och arbetskraftsförsörjning är därför central för landets administrativa regioner. Platser med tydliga obalanser mellan näringslivets efterfrågan och arbetskraftsutbudets kvalifikationer står inför stora utmaningar om inte efterfrågan kan mötas av en ökad inpendling från kringliggande geografier.

I figur 52 nedan visas andelen i befolkningen 25 – 64 år med en längre eftergymnasial utbildning, minst 3 år. Kartan visar hur den högt utbildade befolkningen i södra Sverige i hög grad är koncentrerad till de större städerna (inte minst universitets- och högskoleorterna) och mindre orter inom pendlingsavstånd från de storstäderna.

Figur 52. Andelen i befolkningen (25–64 år) med minst tre års eftergymnasial utbildning, 2021



Källa: SCB, Stativ. Karta: WSP

Den höga koncentrationen av högutbildade till de större städerna samverkar med varför kunskapsintensiva företag i hög grad är lokaliserade i samma orter. Här är möjligheterna att rekrytera personer till tjänster som kräver längre utbildning större, inte minst då även lärosäten och forskningsinstitut också är lokaliserade till de dessa platser. Av samma skäl finns det starka incitament för individer som vill vidareutbilda sig eller som har en högre utbildning att lokalisera sig där det finns goda möjligheter till kvalificerade jobb.

Mindre orter med hög andel högutbildade återfinns ofta i vattennära lägen, vilket indikerar en större köpkraft hos personer med längre utbildning som kan efterfråga bostäder med goda lägeskvaliteter. Ett vanligt mönster är att personer med högre utbildning och högre inkomster bosätter sig i attraktiva områden i centralorternas närhet vilket också avspeglar funktionaliteten mellan orter där vissa är mer utpräglade boendeorter medan andra, oftast centralorterna, präglas av hög koncentration av arbetsplatser men också offentlig och kommersiell service.

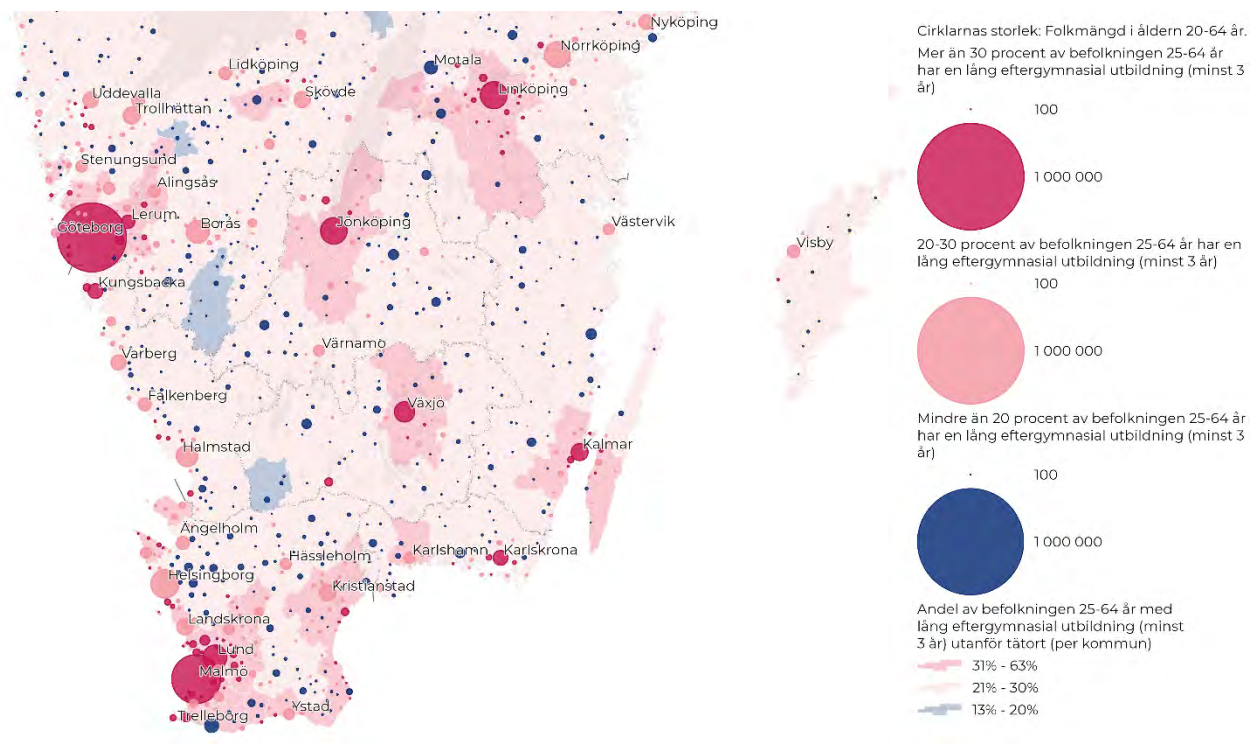
Om man i tätortskartan också lägger till information om utbildningsnivån hos kommunbefolkningen utanför tätort framträder vissa mönster, se figur 53 nedan:

- Stora kommunhuvudorter med hög andel högutbildade åtföljs i många fall också av en högre utbildningsnivå bland bosatta i landsbygder än andra kommuner i Sydsverige, se exempelvis Jönköping, Växjö och Kalmar. Intressant är också skillnaden mellan Jönköping och Norrköping, där skillnader i centralorternas näringsliv också avspeglas i deras omland (både i och utanför tätorterna). Delvis har detta historiska orsaker vilket visar hur stigberoendet i det lokala näringslivet även påverkar kringliggande orter såväl som framtida möjligheter till kompetensförsörjning av näringslivet.

- En storleksskall ned bland kommunhuvudorterna är mönstret istället ofta det omvända. Kristianstad och Karlshamn är exempel på kommuner där andelen högutbildade är högre i kommunens landsbygder än i centralorten, liksom såväl Tranås och Ljungby som Oskarshamn och Trelleborg.
- För befolkningen utanför tätorterna framträder också två andra intressanta mönster: (1) En stor andel av befolkningen, som bor runt de större städerna som har stora lärosäten samt i de välbärgade kustområdena, är högutbildade och (2) i områden med stora avstånd till ett lärosäte (framför allt delar av Kalmar, Kronoberg och Jönköping) är andelen högutbildade större utanför centralorten än i centralorten.

Det ger också en intressant indikation på hur starkt samspelet är mellan näringslivsstrukturen och befolkningens utbildning. Strukturomvandlingen och utvecklingen i näringslivet bestäms i hög grad av vilka kompetenser som finns att rekrytera och omvänt påverkar företagens utveckling och förändrade produktionsprocesser vilka jobb som finns för invånarna på orten.

Figur 53. Andelen i befolkningen (25–64 år) med minst tre års eftergymnasial utbildning inklusive befolkningen utanför tätort (redovisat per kommun), 2021



Källa: SCB, Stativ. Karta: WSP

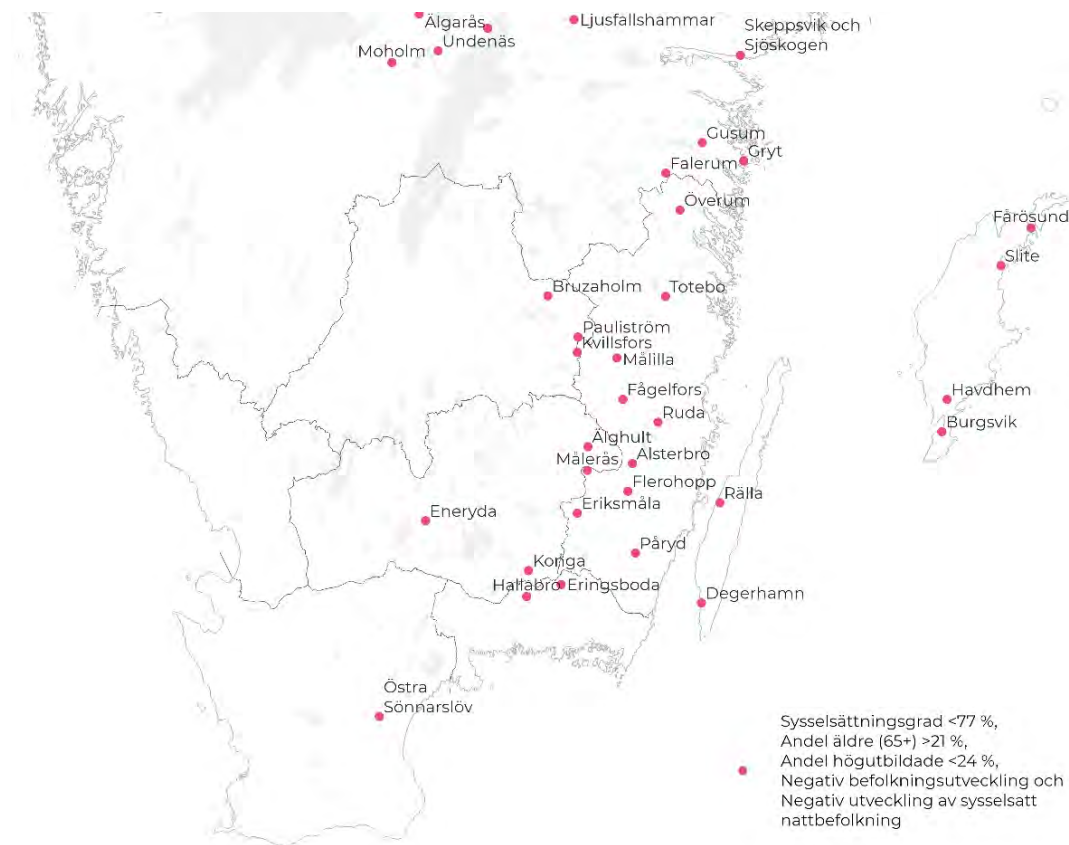
5.4 Gränsbygder med utmaningar

Vissa mindre orter i Sydsverige, ofta långt från de större tätorterna, präglas av stagnation eller tillbakagång i befolkning och sysselsättning. Andra småorter lyckas istället locka till sig nya invånare och företag.²³ För att undersöka vilka tätorter i Sydsverige som utmärks av strukturella utmaningar, var de tätorterna ligger och vad de har gemensamt har en multikriterieanalys genomförts kopplat till de ämnesområden som beskrivs i tidigare avsnitt: befolkningsstruktur och -utveckling, sysselsättningsgrad och utbildningsnivå.

Figur 54 visar orter som uppfyller samtliga av följande kriterier:

- Högre andel äldre (65+) än i Sydsverige totalt (>21 procent) år 2020
- Negativ befolkningsutveckling 2010–2020
- Lägre andel förvärvsarbetande i åldern 20–64 år än i Sydsverige totalt (<77 procent) år 2020
- Negativ utveckling av sysselsatt nattbefolkning (20–64 år) 2010–2020
- Lägre andel högutbildade (minst 3 års eftergymnasial utbildning) i arbetsför ålder (20–64 år) än i Sydsverige totalt (<24 procent)

Figur 54. Orter med flera strukturella utmaningar och negativ befolkningsutveckling: Låg andel förvärvsarbetande, hög andel äldre i befolkningen, låg andel högutbildade, negativ befolkningsutveckling 2010–2020 och negativ utveckling av sysselsatt nattbefolkning



Källa: SCB, Stativ. Karta: WSP

²³ <https://sverige2025.boverket.se/utveckla-smaorter-och-glesbygd-hallbart.html>

De 21 tätorter som framträder har ett tydligt geografiskt mönster: De ligger i östra Sydsverige. I Halland finns ingen ort som uppfyller samtliga kriterier och i Skåne bara en. Majoriteten av tätorterna som uppfyller samtliga kriterier ligger i Kalmar län, eller nära gränsen till Kalmar län. Av tätorterna i Kalmar län ligger de flesta inåt landet, inte kustnära.

Utöver de strukturella utmaningarna och det geografiska läget har tätorterna även följande gemensamma egenskaper, varav några ämnesmässigt förklaras mer i detalj i kommande avsnitt i kapitel 6.

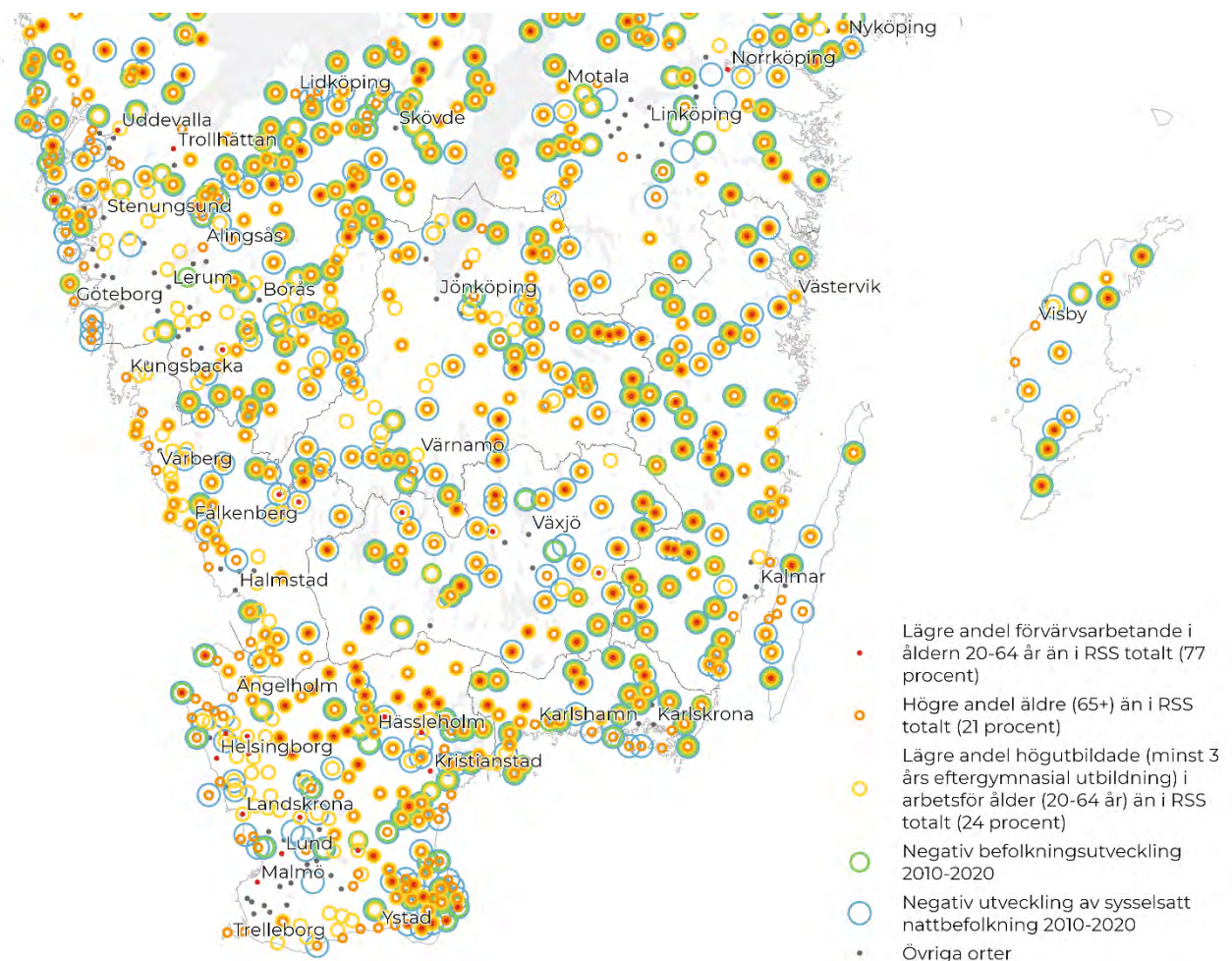
- De har färre än 2 000 invånare.
- Ofta en självständig ort eller ligger i utkanten av en större tätortsbaserad arbetsmarknadsregion
- En låg andel av nattbefolkningen har möjlighet till distansarbete (under genomsnittet i Sydsverige). Finns dock undantag som Rälla och Bruzaholm.
- Tillgängligheten till arbetskraft (sysselsatt nattbefolkning) inom 45 minuter med kollektivtrafik är väsentligt lägre än genomsnittet i Sydsverige
 - Genomsnittet för tätorterna i Sydsverige är 26 000 personer. För de 21 orterna som uppfyller samtliga kriterier är genomsnittet 2 500 personer.
 - Genomsnittet för samtliga tätorter i Kalmar län (som är det län med lägst genomsnitt i Sydsverige) är 10 000 personer.
- Tillgängligheten till arbetskraft (sysselsatt nattbefolkning) inom 45 minuter med bil är väsentligt lägre än genomsnittet i Sydsverige
 - Genomsnittet för tätorterna i Sydsverige är 130 000 personer. För de 21 orterna som uppfyller samtliga kriterier är genomsnittet 50 000 personer.
 - Genomsnittet för samtliga tätorter i Kalmar län (som är det län med lägst genomsnitt i Sydsverige) är 45 000 personer.

Tätorterna med strukturella utmaningar innehåller både tätorter kategoriserade som arbets-, boende och blandorter enligt den uppdelning som görs i nästföljande avsnitt 5.5. Ingen tydlig koppling kan därför göras till denna gruppindelning. I figur 55 nedan redovisas de fem kriterierna från multikriterieanalysen separat.

- Generellt uppfyller större tätorter och orter i närheten av större tätorter i låg utsträckning kriterierna för strukturella utmaningar. Området runt Värnamo-Anderstorp-Vaggeryd i Jönköpings län är ett undantag där avståndet är långt till de större tätorterna. Främst handlar det om att dessa orter har en låg andel högutbildade.
- Residensstäderna Halmstad, Jönköping, Kalmar och Växjö utmärker sig genom att de inte uppfyller inte något av kriterierna för strukturella utmaningar. Detsamma gäller för några boendeorter runt de större tätorterna i samtliga län samt Älmhult.
- Elva orter i sydöstra Skåne präglas av att de alla har en hög andel äldre i befolkningen och en minskande sysselsatt nattbefolkning i åldern 20–64 år. Orter i östra Skåne uppfyller generellt fler kriterier än orter i västra Skåne.
- Orter med låg andel förvärvsarbetande (röda prickar i kartan) finns framför allt längs länsgränserna. Undantag från den regeln är Skåne, där det finns både stora och små tätorter i olika delar av länet med låg andel förvärvsarbetande. I Hallands län finns endast fem orter med låg andel förvärvsarbetande och samtliga ligger nära länsgränsen inåt landet, mot Kronoberg och Jönköpings län.
- Orterna med en hög andel äldre (orange cirklar i kartan) är mer jämnt spridda i länen. Västra Skåne, söder om Helsingborg, är ett undantag där få orter har en hög andel äldre. Detsamma gäller området runt Värnamo-Anderstorp-Vaggeryd i Jönköpings län.
- Orterna med en låg andel högutbildade (gula cirklar i kartan) är också utspridda i länen utan något tydligt geografiskt mönster, med ett undantag - orterna runt Malmö i Skåne. Samtliga av dessa orter har en högre andel högutbildade än i Sydsverige totalt.

- Antalet orter som har haft en negativ befolkningsutveckling är fler i östra än i västra delen av Sydsverige. I Jönköpings och Kronobergs län ligger dessa orter generellt långt från residensstäderna och långt från andra stora tätorter. I Kalmar och Blekinge län är orterna spridda över hela länen. I Skåne lär det framför allt orter i den östra delen av länet som har haft en negativ befolkningsutveckling. I Halland har endast tre tätorter haft en negativ befolkningsutveckling. Samtliga orter som har haft en negativ befolkningsutveckling hade en befolkning mindre än 3 000 invånare år 2010.
- Orter som har haft en negativ sysselsättningsutveckling följer inget tydligt geografiskt mönster. Generellt är det dock fler, närmare bestämt dubbelt så många, tätorter har haft en minskning i sysselsatt nattbefolkning än som haft en minskande befolkning. Samtliga av dess tätorter hade 4 000 sysselsatta eller färre år 2010. De tre största orterna som haft en negativ utveckling av sysselsatt nattbefolkning ligger i Skåne: Bjärred, Södra Sandby och Simrishamn.

Figur 55. Visar vilka orter som uppfyller vilka av de fem kriterierna



Källa: SCB, Stativ. Karta: WSP

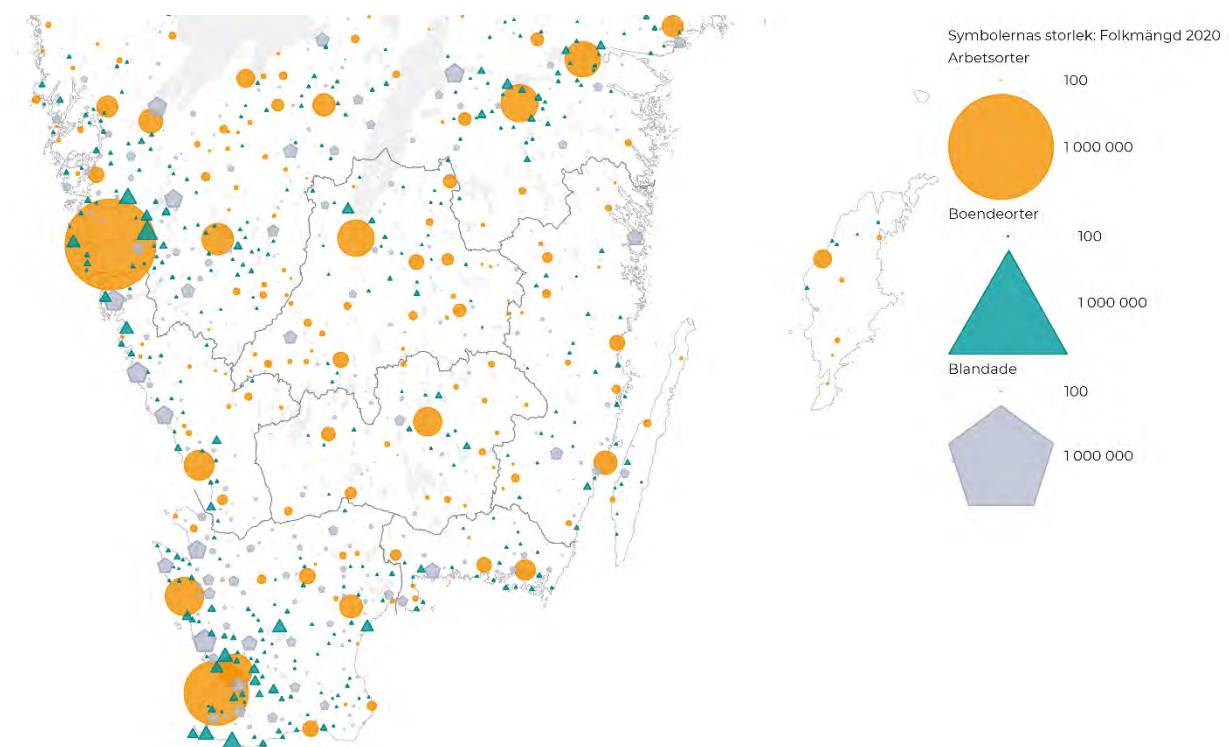
5.5 Boendeorter och arbetsorter

Användbart för att förstå den funktionella rollfördelningen mellan funktionella tätorter är att dela in dem i två huvudsakliga grupper; *boendeorter* och *arbetsorter*. Utmärkande för arbetsorter är att de har en funktion som lokalt eller regionalt arbetsmarknadscentrum (och vanligtvis även centrum för offentlig och kommersiell service). Boendeorter utmärker sig istället genom att ha få arbetstillfällen i relation till antalet boende. I gränslandet mellan dessa två finns också en tredje grupp av orter: *Blandorter*, vars utmärkande drag är att de är varken utpräglade arbets- eller boendeorter utan har drag av båda två.

Som grund för Ortsindelningen används underlag över arbetspendling på tätortsnivå. Denna används för att undersöka ifall de dominerande pendlingsströmmarna är till eller från orten, eller om de är lika stora. Om den dominerande pendlingsriktningen går *från* orten räknas orten som en boendeort. Om den dominerande riktningen istället går *till* orten räknas orten som en arbetsort. Om det saknas en dominerande riktning och pendlingsflöden till och från orten är jämnstora räknas orten som en blandort.

I Sydsverige finns ett generellt mönster av att ju större en arbetsort är, desto högre andel av de kringliggande orterna kan beskrivas som boendeorter. Större storlek på arbetsorten ger också längre "räckvidd" med ett omland av boendeorter och blandorter innan nästa arbetsort, se figur 56.

Figur 56. Arbetsorter, boendeorter och blandorter i södra Sverige, 2020. Källa: SCB. Karta: WSP.

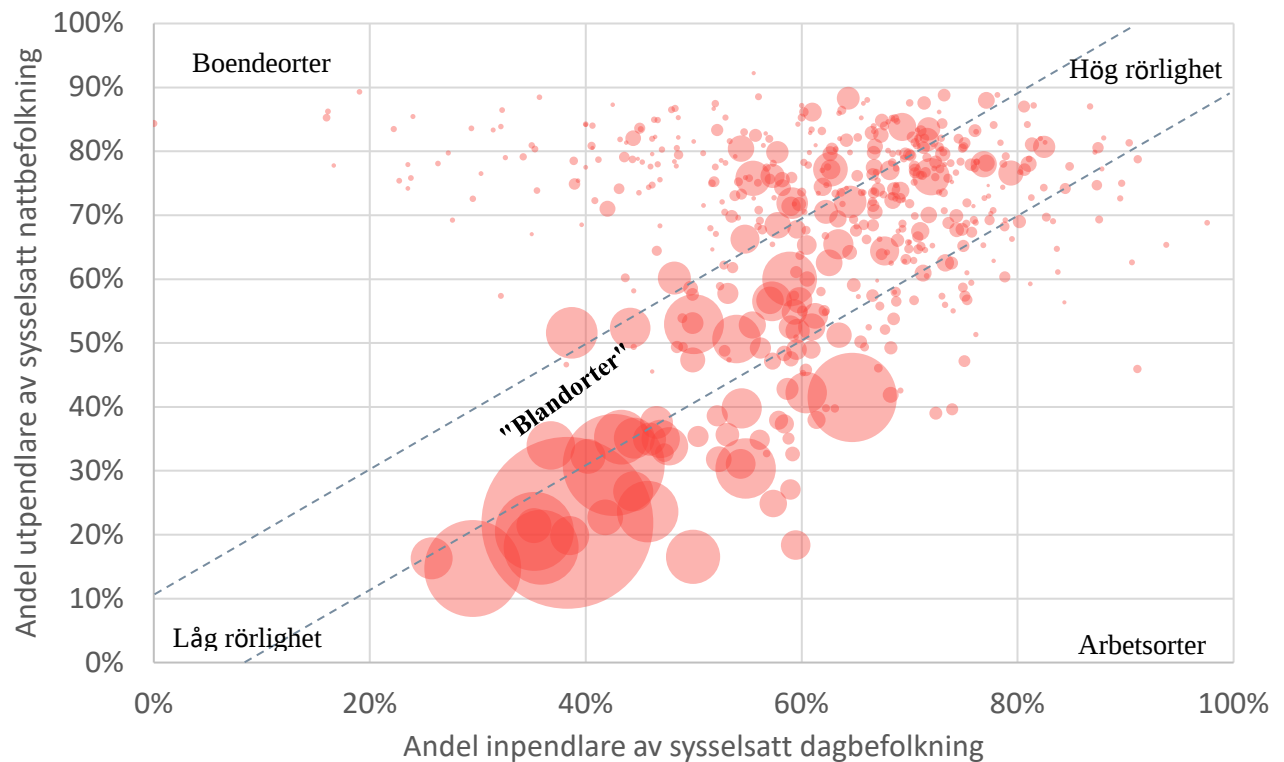


Storleken på pendlingen kan även relateras till antalet boende och sysselsatta i orten. Om mängden in- och utpendlare är hög i förhållande till boende och sysselsatta betyder det att orten har en hög rörlighet och att människorna som vistas i orten i hög grad byts ut dagtid och nattetid. På motsatt vis betyder en låg rörlighet att dag- och nattbefolkningen i hög grad består av samma individer som därmed bor och arbetar i samma ort.

Ortsgrupperingen tillsammans med rörlighetsdimensionen bildar figur 57 nedan där varje punkt är en tätort i Sydsverige. Storleken visar antalet boende i tätorten. Det syns ett tydligt samband mellan storlek och rörlighet. Tätorter med låg rörlighet är ofta större orter med stort utbud av såväl arbetstillfällen som bostäder vilket ger

ökade möjligheter till lokal matchning på arbetsmarknaden. Majoriteten av orter med låg rörlighet är också arbetsorter. De tätorter som har en hög rörlighet är ofta mindre orter där lokala arbetstillfällen är färre eller koncentrerade till ett fåtal branscher. I dessa orter behöver lokalbefolkningen i högre grad pendla ut för att hitta arbete som matchar deras kompetens, och företagen är även i högre grad beroende av inpendling för att hitta arbetskraft och kompetens som matchar behovet.

Figur 57. Ortsstrukturen i Sydsverige, 2020. Källa: SCB, Stativ



Det finns fler boendeorter än arbetsorter i Sydsverige, och de mest utpräglade boendeorterna är i regel små sett till folkmängd. Boendeorter har i allmänhet en större rörlighet än arbetsorter vilket delvis förklaras av deras storlek. Exempel på boendeorter i Sydsverige är Höllviken i Skåne, Åsa i Halland och Hovmantorp i Kronobergs län.

Arbetsorter utmärks av att den dominerande pendlingsriktningen går *till* tätorten. De har ofta en lägre rörlighet än boendeorter och blandorter, med undantag för de allra minsta arbetsorterna. De allra största arbetsorterna sett till folkmängd är inte de mest utpräglade arbetsorterna eftersom de också har en stor bofast befolkning. De mest utpräglade arbetsorterna är istället medelstora, med en stor mängd lokala arbetstillfällen i förhållande till folkmängd. Exempel på arbetsorter i Sydsverige är alla sex residensstäder, och även städer såsom Älmhult, Varberg och Västervik.

Blandorter består av små och medelstora orter som ofta har relativt hög rörlighet. Hög rörlighet och en in- och utpendling i balans indikerar att orten är viktig för den lokala eller delregionala arbetsmarknaden, men att det också finns andra orter i närheten som agerar primärt arbetsmarknadscentrum i den funktionella geografien. Exempel på blandorter är Kungsbacka, Landskrona och Sölvesborg.

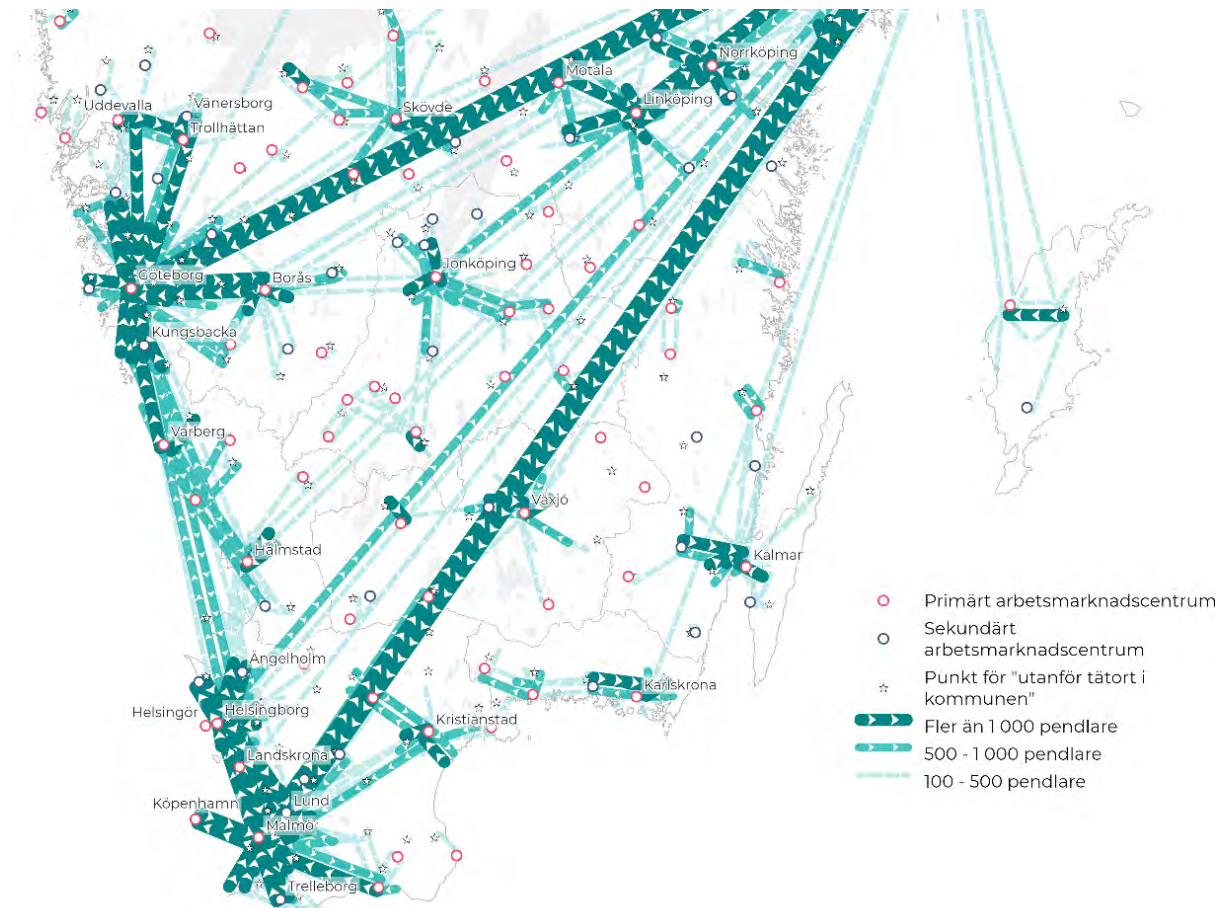
Uppdelningen i rörlighet och ortskategorier är bra för att beskriva rollfördelningen mellan orter i den funktionella geografien. Men modellen anger inte vilka orter som är kopplade till varandra. Detta undersöks i nästa avsnitt.

5.6 Pendling mellan tätorter

Arbetspendling

Arbetspendlingen mellan orter beskriver i hög utsträckning hur dessa är funktionellt sammankopplade och hur människor rör sig mellan orterna på daglig basis, vilket är av största intresse för exempelvis kollektivtrafikplanering. Figur 58 visar mellan vilka orter i södra Sverige flest personer arbetspendlade år 2020. Pilarna visar pendlingens riktning. I kartan finns också fiktiva punkter som representerar kommunernas landsbygder för att kunna illustrera flöden även utanför tätorter.

Figur 58. Arbetspendling (antal pendlare), 2020



Källa: SCB, Stativ och Örestat. Karta: WSP

Föga förvånande är de starkaste pendlingsstråken i Södra Sverige koncentrerade runt de större städerna. Pendlingsströmmarna är också starkt sammankopplade med avståndet mellan två platser – ju längre avstånd desto mindre arbetspendling. Visualiseringen av pendlingsflödena ger en tydlig bild av hur stora de regionala arbetsmarknaderna är och i vilken grad orter är integrerade med varandra.

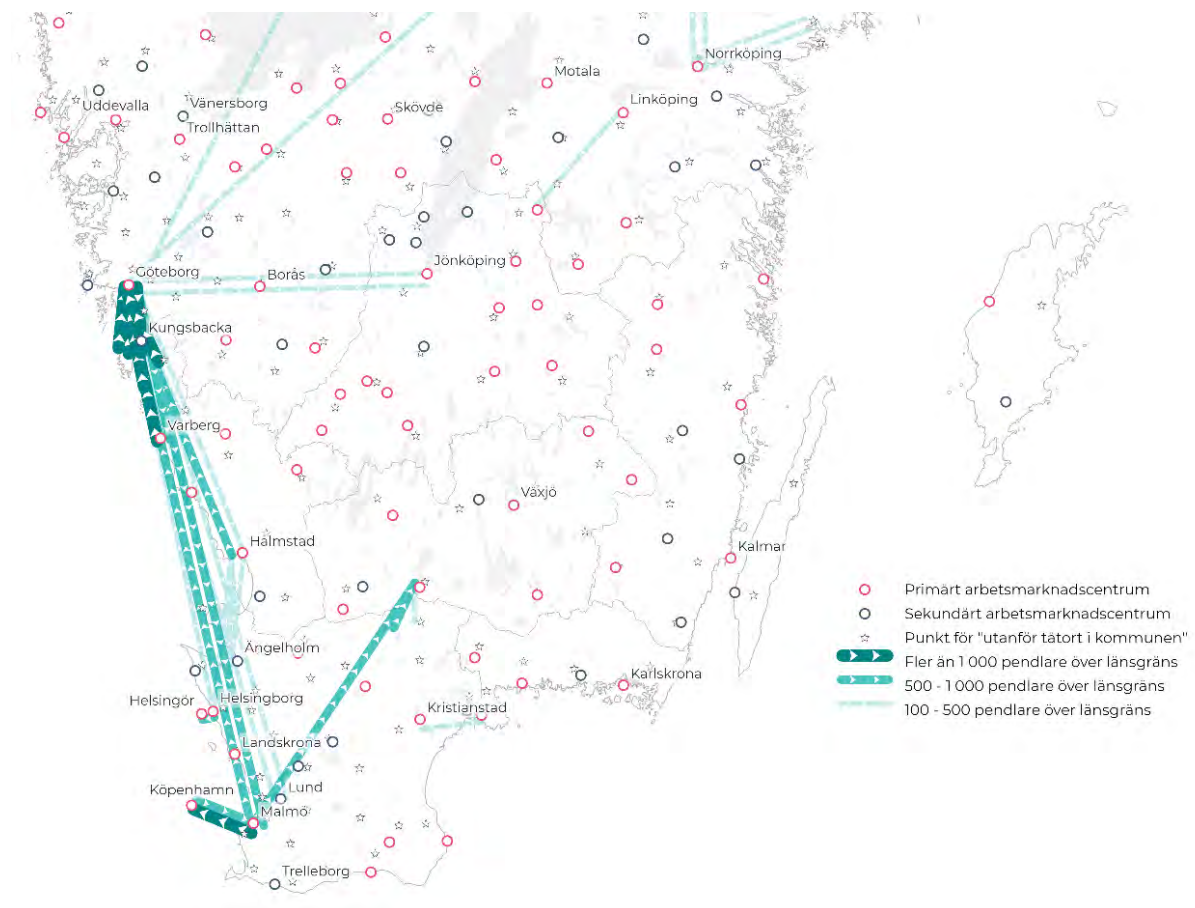
De långväga pendlingsflödena är mer omfattande och utbredda längs västkusten än i andra delar av södra Sverige. I de östra delarna av Sydsverige syns hur pendlingsflödena är mer koncentrerade till centralorten och pendlingsrelationerna till andra större orter är betydligt svagare. Det gäller Kristianstad, Karlskrona, Kalmar och Oskarshamn. Även inlandsregionerna Jönköping och Växjö framträder som mer lokala pendlingsregioner med relativt få länkar till andra större städer.

Mer förvånande är kanske de stora pendlingsflödena Göteborg - Stockholm respektive Malmö - Stockholm. Här är det värt att tydliggöra att pendlingsstatistiken utgår från register över var den förvärvsarbetande nattbefolkningen bor och var de arbetar. Men om en person bor i Malmö och arbetar i Stockholm betyder det inte att det nödvändigtvis sker dagliga arbetsresor mellan dessa orter. Även sådana relationer är högtintressanta att illustrera eftersom de, trots att det inte skett någon resa, ändå visar på viktiga funktionella samband mellan orter.

Ur ett storregionalt perspektiv är det intressant att studera hur sammanlänkade orterna i södra Sverige är. I vilken grad går det att tala om en funktionell integration över länsgräns?

Figur 59 fokuserar på arbetspendling över länsgräns. Frånsett arbetspendlingen till och från Stockholm sker de större länsöverskridande pendlingsströmmarna i Sydsverige längs västkusten, över Öresundsbron samt mellan Skåne och Älmhult. En stor andel av de förvärvsarbetande i norra Halland pendlar till Göteborg. Älmhults arbetsmarknad lockar ett stort antal personer från Malmö, vilket är anmärkningsvärt givet Älmhults och Malmö respektives arbetsmarknaders storlek tillsammans med det stora geografiska avståndet mellan orterna.

Figur 59. Arbetspendling över länsgräns i södra Sverige, 2020. Minst 100 pendlare. Exklusive pendling till eller från Stockholm.



Källa: SCB, Stativ och Örestat. Karta: WSP

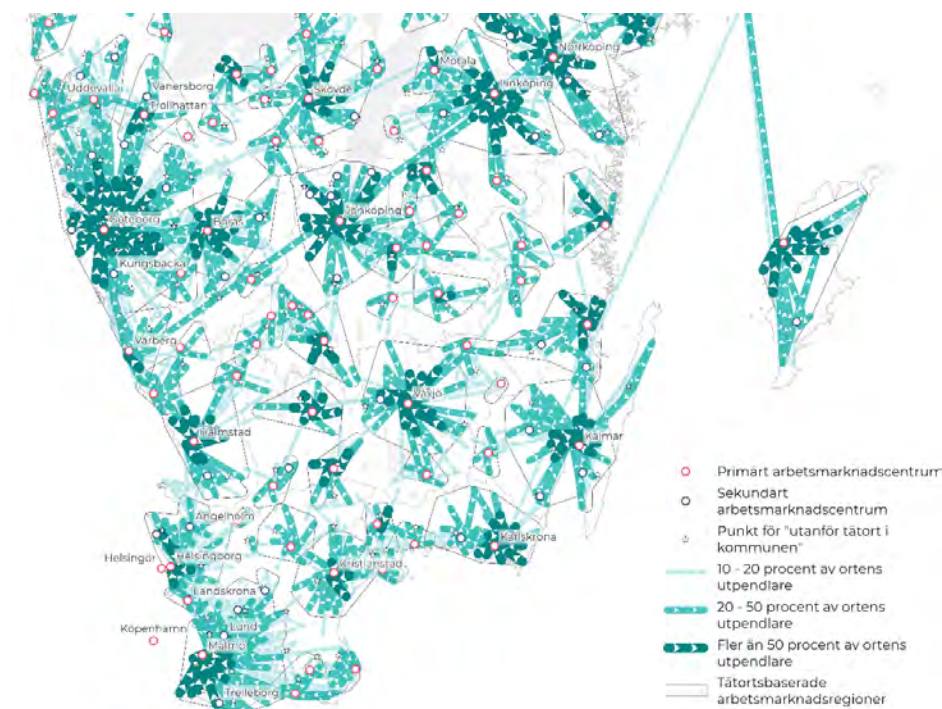
Att Skåne är en gränsregion med en fast förbindelse till Danmark, och med en restid på mindre än en timme mellan Malmö och Köpenhamn, skapar speciella regionala förhållanden. I nuläget pendlar närmare 17 000 personer bosatta i Skåne (primärt på västra sidan) till arbete i Danmark. I den andra riktningen pendlar omkring 1 500 personer.

Helt i enlighet med den Nya ekonomiska geografin har Öresundsintegrationen drivits av transaktioner utlösta på grund av skillnader i funktioner mellan orter. En väsentlig del av arbetspendlingen från Skåne till Danmark uppstod genom att invånare på danska sidan upptäckte stora skillnader i bostadspriser i Köpenhamnsområdet relativt Malmö. Prisskillnaderna drev fram en flyttström från Danmark till Skåne men de flesta inflyttare behöll sina arbeten på danska sidan vilket genererade ökad pendling över sundet. När bostadsmarknaden kollapsade i Köpenhamnsområdet i spåren av finanskrisen 2008 – 2009 blev också effekten omedelbar på gränspendlingen. Fler danskar valde att flytta tillbaka till Danmark och den ihållande lågkonjunkturen ledde samtidigt till minskad efterfrågan på svensk arbetskraft. Enligt teoribildningen borde den större regionen – Hovedstadsregionen – ha en stark dragningskraft på den avsevärt mindre Malmö-Lund-regionen. Men nationsgränsen verkar ha en betydligt större påverkan än vad som kanske förväntas från teorierna. Det faktum att Köpenhamn och Malmö utvecklats som åtskilda centralorter i två länder har gjort att båda orterna i hög grad har likartade funktioner i respektive ortssystem. Hade Köpenhamn och Malmö varit historiskt sammankopplade en längre tid eller legat i samma land hade Malmö med största sannolikhet idag haft mer funktionen av förort till Köpenhamn.

Dagens pendlingsflöden är för små för att beskriva Malmö-Lund och Hovedstadsregionen som en gemensam funktionell arbetsmarknadsregion. På sikt kommer detta eventuellt förändras men det tillkommer barriärer för en gränsregional regionförstoring utöver de inom ett land. Skillnader i språk, kultur och juridik är faktorer som skapar större barriärer än mellan orter i samma land. Gränskontrollerna under senare år är exempel på politiska barriäreffekter som inte finns inom ett land.

För att få en bättre förståelse för hur orterna samspelar inom länen och hur relationerna mellan boendeorter och arbetsort ser ut är det relevant att även studera *pendlingsandelar*. I figur 58 visades de största flödena mätt som antalet pendlare. I figur 60 nedan undersöks istället pendlingsandelarna. Exempelvis är *antalet* personer som pendlar till Oskarshamn från närliggande orter är relativt begränsat i ett storregionalt sammanhang, men *av de förvärvsarbetande som bor i tätorterna i närheten* så pendlar en stor andel till Oskarshamn. Kartan visar alltså var de relativt sett starkaste pendlingsrelationerna finns.

Figur 60. Pendlingsandelar i Sydsverige (arbetspendling), 2020

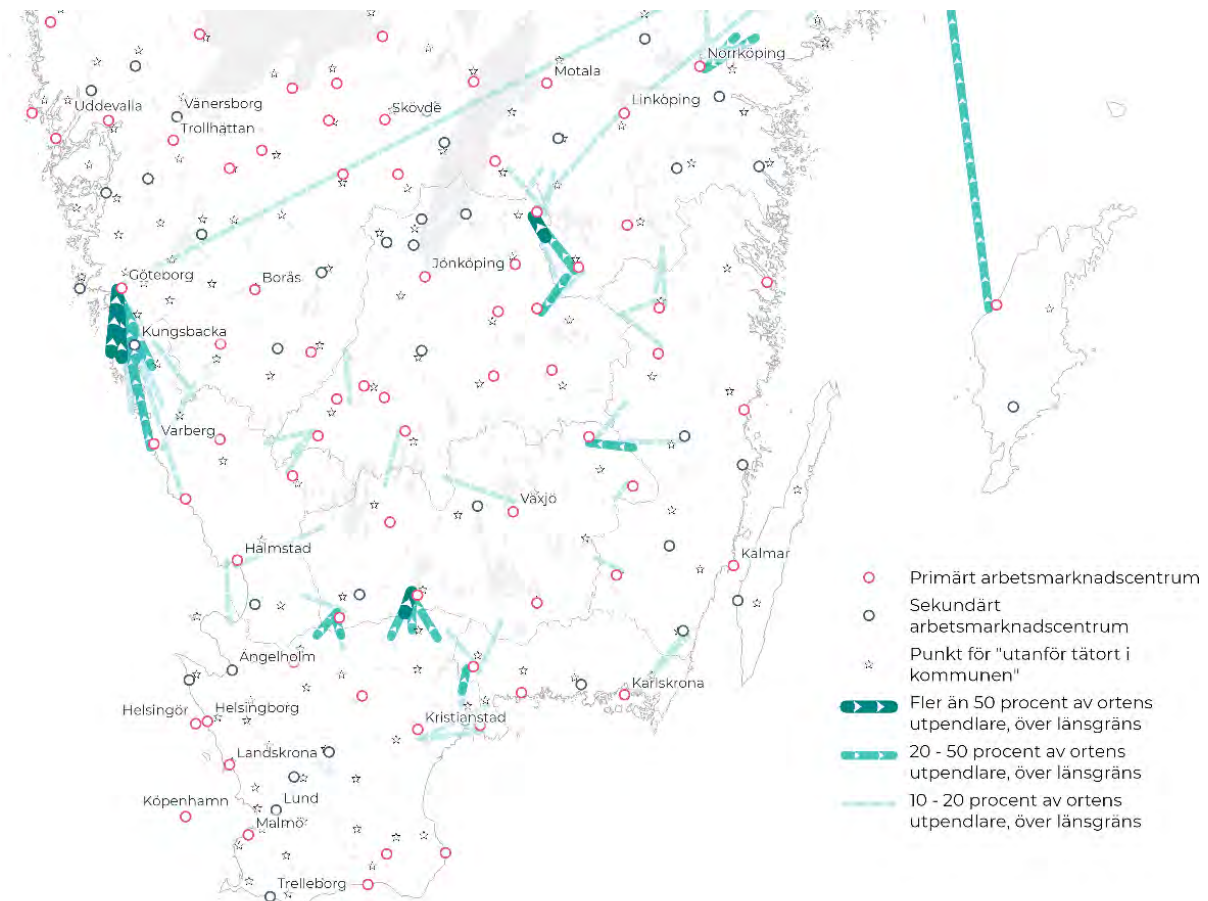


Källa: SCB, Stativ. Karta: WSP

Generellt pendlar de förvärvsarbetande som bor i en liten tätort till en större tätort för att arbeta. Ju högre andel som pendlar mellan två orter, desto starkare funktionellt knutna är orterna till varandra i en gemensam arbetsmarknadsregion. Av figur 60 framgår hur Sydsverige inte kan betraktas som en gemensam storregional funktionell arbetsmarknad. Snarare består Sydsverige av ett antal relativt välintegrerade tätortsbaserade arbetsmarknadsregioner i respektive län, och i några fall med kopplingar över länsgränser.

En del av Sydsverige med starka funktionella kopplingar över länsgräns genom pendling är norra Halland, se figur 61. Orterna i norra Halland är mer funktionellt sammankopplade med arbetsmarknaden i Göteborg än med övriga länet. I några orter i norra Skåne pendlar en stor andel till Kronobergs län (Markaryd och Älmhult) och Blekinge (Olofström). Detsamma gäller för några orter i södra Östergötland där en stor andel pendlar till Jönköpings län (Tranås och Eksjö). Generellt är dock de länsöverskridande relationerna svaga och de flesta tätortsbaserade arbetsmarknadsregionerna inkluderar enbart orter inom samma län.

Figur 61. Pendlingsandelar i Sydsverige (arbetspendling) över länsgräns, 2020. Minst 10 pendlare.



Källa: SCB, Stativ. Karta: WSP

Inkomstpendling

Ett annat sätt att beskriva pendlingsrelationerna, och de funktionella sambanden, är att se på hur stora arbetsinkomster som förflyttas rumsligt genom arbetspendling mellan orter. Det som då studeras är hur stora inkomster som arbetspendlare "tar med sig hem" från arbetsorten till bostadsorten. Genom att studera hur stor andel av bostadsorternas samlade arbetsinkomster som kommer via pendling från andra platser ges en tydlig bild av de funktionella sambandens betydelse relativt de administrativa gränserna. I figur 62 nedan visas flöden av inkomstpendling mellan residensstäderna i Sydsverige samt Stockholms och Göteborgs tätorter.

Figur 62. Andelen arbetsinkomster från arbetspendling mellan funktionella tätorter, 2020

Boendeort	Arbetsort							
	Malmö	Karlskrona	Kalmar	Växjö	Jönköping	Halmstad	Göteborg	Stockholm
Malmö		0,05%	0,04%	0,12%	0,05%	0,09%	0,58%	2,4%
Karlskrona	0,4%		0,7%	0,6%	0,1%	0,2%	0,3%	1,3%
Kalmar	0,4%	0,7%		0,8%	0,1%	0,0%	0,4%	1,7%
Växjö	0,5%	0,2%	0,4%		0,4%	0,1%	0,6%	1,6%
Jönköping	0,2%	0,0%	0,0%	0,2%		0,1%	0,9%	1,7%
Halmstad	0,7%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%		2,4%	1,7%
Göteborg	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%		2,2%
Stockholm	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,4%	

Källa: SCB, Stativ. Bearbetning av WSP.

Not: I arbetsinkomsterna i Malmö tätort är skattade inkomster från Danmark inkluderade.²⁴

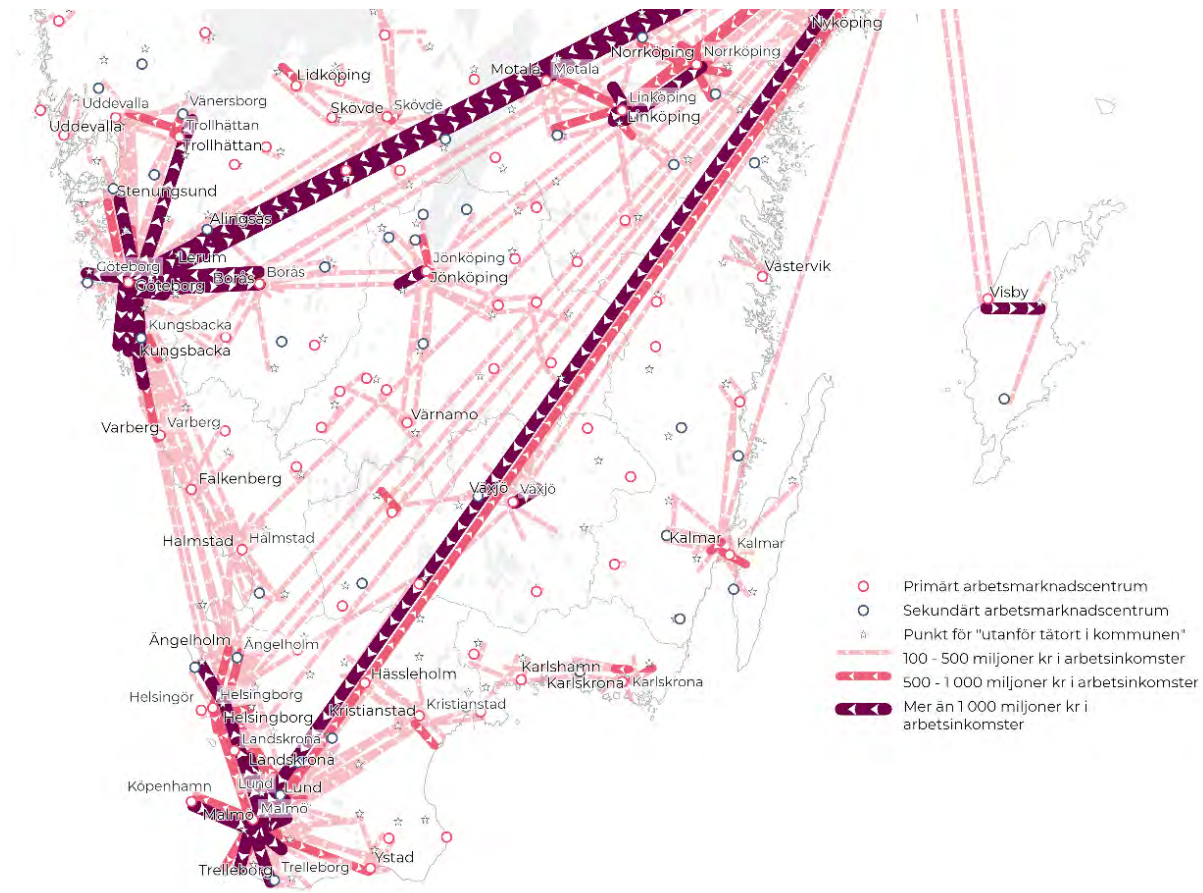
Eftersom arbetspendlingen mellan orterna är starkt koncentrerad runt de större tätorterna i respektive län följer flödena av arbetsinkomsterna samma mönster. På storregional nivå är det värt att notera att för samtliga residensstäder i Sydsverige, undantaget Halmstad, svarar Stockholm för en större andel av de totala arbetsinkomsterna i respektive ort än någon enskild inkomstström inom Sydsverige. För Halmstads del är istället Göteborg viktigast sett till inkomstflöden.

Utpendling till Stockholm svarar exempelvis för 2,4 procent av Malmös samlade arbetsinkomster. På andra plats kommer Göteborg (0,6 procent) följt av Växjö och Halmstad (båda 0,1 procent). Växjö har efter Stockholm (1,6 procent) sin största inkomstpendling från Göteborg (0,6 procent) följt av Malmö (0,5 procent) och därefter Kalmar och Jönköping, båda med 0,4 procent.

Residensstäderna i Sydsverige är således svagt länkade sinsemellan, åtminstone mätt i termer av pendling och flöden av arbetsinkomster. I figur 63 nedan visas större inkomstflöden mellan tätorter mätt i miljoner kronor. Att Stockholms gravitationskraft på de sydsvenska residensstäderna är starkare än exempelvis Malmös säger något om vilken betydelse regional storlek har. Malmö har dessutom en koppling till arbetsmarknaden i Danmark. Uppskattningsvis svarar arbetsinkomster från gränspendlingen för runt 7 - 8 procent av de totala arbetsinkomsterna i Malmö. Detta är en uppskattning som ska tolkas med försiktighet.

²⁴ Baserat på statistik över klassindelade arbetsinkomster i [Öresundsdatabasen](#) för gränspendlare bosatta i Skåne har ett antagande gjorts om att samma inkomststruktur som för Skåne som helhet också gäller för Malmö kommun. Då majoriteten av den förvärvsarbetande befolkningen i Malmö kommun bor i tätorten har arbetsinkomsterna från Danmark i sin helhet förts till tätorten. Då inkomsterna endast redovisas i klasser har vi utgått från medelvärdet för varje klass. Detta är en grov skattning och bör tolkas med försiktighet.

Figur 63. Inkomstpendling i Sydsverige, 2020



Källa: SCB, Stativ och Örestat. Karta: WSP

Som lyfts flera gånger tidigare finns en funktionell specialisering mellan orter där vissa – framförallt de större orterna – utmärks av att vara arbetsorter. Andra orter – vanligtvis mindre orter i nära anslutning till de största – är i hög grad "specialiserade" på att vara boendeorter. Därutöver finns en tredje kategori som utgörs av blandorter. Med fokus på hur relationerna mellan stora arbetsorter och boende- respektive blandorter ser ut mätt i termer av inkomstflöden tydliggörs hur stor betydelse de funktionella sambanden mellan orter har både ur ett kommunalt skatteperspektiv och ur ett kompetensförsörjningsperspektiv.

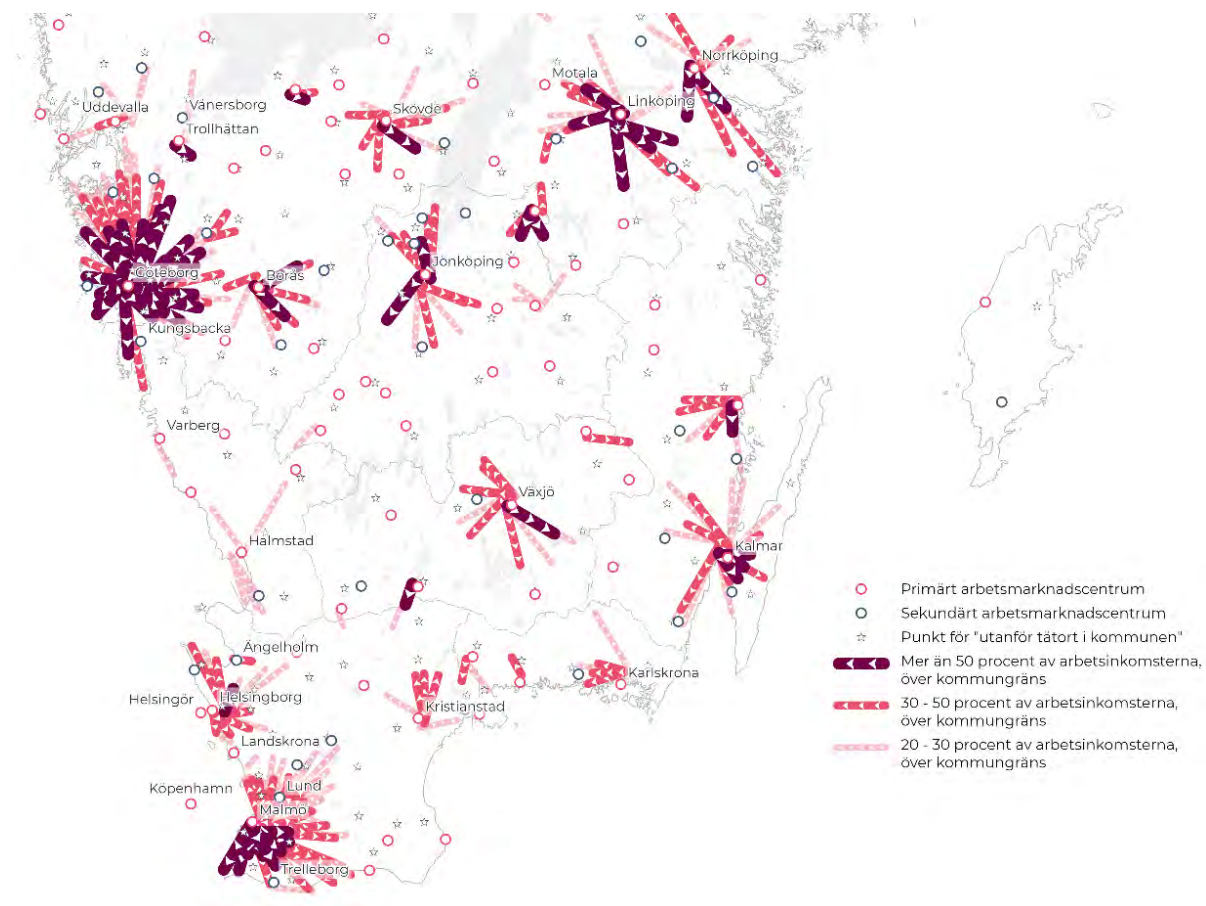
Om pendlingsrelationerna mellan de sex residensorterna och kringliggande orter studeras kan det konstateras att residensstäderna står för en betydande del av de samlade arbetsinkomsterna i orterna i deras direkta närhet – och ibland också för en relativt stor del av arbetsinkomsterna i hela länet. Det finns dock intressanta regionala skillnader som visas i figur 64 nedan.

Växjö tätort svarar för 46 procent av arbetsinkomsterna i hela Kronobergs län. Jönköping har nästan lika stor betydelse i sitt län där tätorten svarar för 41 procent av arbetsinkomsterna i länet. Detta är också en tydlig indikation på att ekonomierna i Kronobergs och Jönköpings län präglas av en enkärnig Ortsstruktur.

De andra residensorterna skiljer sig avsevärt från Växjö och Jönköping i vilken betydelse de har i ett länsperspektiv. Malmö svarar för 28 procent av arbetsinkomsterna i Skåne, Karlskrona för 27 procent i Blekinge, och Kalmar och Halmstad svarar för 26 procent av arbetsinkomsterna i respektive län. Det indikerar en mer polycentrisk fördelning mellan tätorternas ekonomiska betydelse i dessa län.

Även om det finns skillnader i hur dominerande residensorten är i respektive län är det tydligt vilken stor betydelse de har för övriga orter sett till att de svarar för närmare hälften eller en fjärdedel av arbetsinkomsterna i respektive län. Eftersom arbetstagarna betalar skatt i boendekommunen betyder det att residensstäderna står för en betydande del av skatteintäkterna i de fall pendlingen sker över kommungräns. Omvänt innebär det att residensstäderna är beroende av den arbetskraft och kompetens som pendlar in till jobben i tätorten för att skapa detta värde.

Figur 64. Inkomstpendling i Sydsverige, 2020. Andel av arbetsinkomsterna, enbart relationer över kommungräns



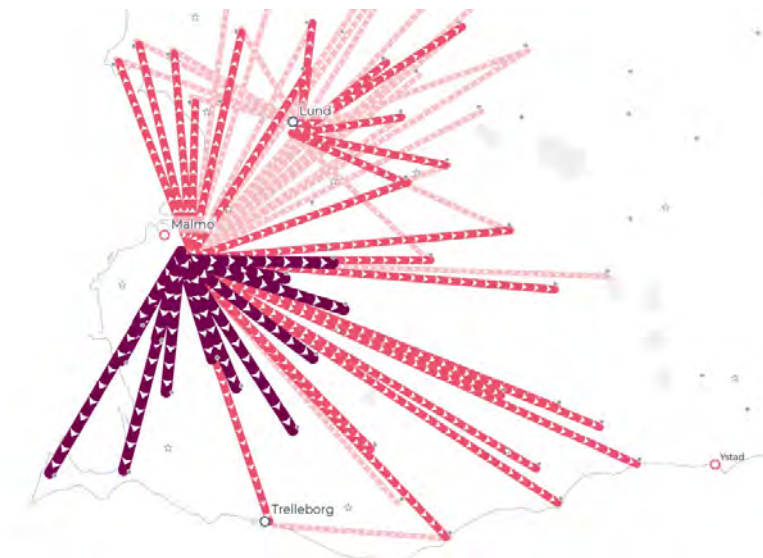
Källa: SCB, Stativ. Karta: WSP

I Jönköpings län svarar till exempel Jönköpings tätort för mellan 55 och 80 procent av arbetsinkomsterna i orterna i Habo, Vaggeryd och Mullsjö kommuner. I Kronobergs län svarar Växjö tätort för motsvarande andel i orterna i Alvesta och Lessebo kommuner. Och i Kalmar län har tätorten Kalmar en stark betydelse för arbetsinkomsterna i Torsås, Mörbylånga, Borgholm och Nybro.

Mönstret skiljer sig i Blekinge och Halland. Även i dessa två län innehar residensorterna, Karlskrona respektive Halmstad, en stark roll för arbetsinkomsterna i andra kringliggande orter. Men residensorternas roll är relativt sett svagare jämfört med till exempel Växjö och Jönköping. I Blekinge svarar Karlskrona för omkring 60 procent av arbetsinkomsterna i orterna i Ronneby kommun för att därefter snabbt sjunka ner till 10 procent för orterna i Karlshamns kommun och till nivåer lägre än så i Sölvesborg och Olofström. På motsvarande sätt har Halmstad en relativt stor betydelse för arbetsinkomsterna i det närliggande Laholm (55 procent) medan Halmstad endast svarar för 20 procent av arbetsinkomsterna i Hylte och 10 procent i Falkenberg.

Malmö kan sägas inta en mellanposition i jämförelse med de andra residensorterna. Precis som i fallet med Karlskrona och Halmstad svarar Malmö för som högst runt 60 procent av arbetsinkomsterna i orter i kranskommunerna. Men det är betydligt fler orter på längre avstånd från Malmö som får mellan 40 och 20 procent av sina arbetsinkomster från arbete i Malmö. Flertalet av de orter med starkast pendlingsrelation till Malmö tätort ligger i kommunerna söder och sydöst om Malmö: Svedala, Vellinge, Staffanstorps, Skurup och Trelleborg.

Figur 65. Inkomstpendling i sydvästra Skåne, 2020. Andel av arbetsinkomsterna, enbart relationer över kommungräns.



Källa: SCB, Stativ. Karta: WSP

5.7 Sammanfattning

- Tätortsgraden i Sydsverige är hög. Nio av tio boende (89 procent) i Sydsverige bor i en tätort enligt definitionen *Funktionella tätorter* (se [avsnitt 1.2](#)). Högst tätortsgrad finns i Skåne (93 procent) och lägst i Kronoberg (81 procent). Av tätortsborna bor också 76 procent i en kommunhuvudort.
- Urbaniseringstrenden är stark i alla Sydsvenska län, särskilt kopplat till kommunhuvudorterna där över 80 procent av befolkningsökningen i Sydsverige skedde under perioden 2010–2020.
- De flesta enskilda tätorterna, och samtliga TA-regioner, i Sydsverige hade en positiv befolkningsutveckling 2010–2020. Befolkningstillväxten var generellt högre i de västra delarna av Sydsverige än i de centrala och östra, och skedde främst genom en ökad invandring. Endast 14 av 43 TA-regioner i Sydsverige hade ett positivt inrikes flyttnetto under samma period.
- Större tätorter har generellt en lägre försörjningskvot än mindre orter. En hög försörjningskvot kan både bero på en hög andel barn och en hög andel äldre. Andelen äldre är framför allt drivande i mindre och medelstora tätorter längs Sydsveriges kuster samt glesbefolkade geografier. Andelen barn i mindre och medelstora tätorter nära de största städerna. Försörjningskvoten ökade i nästan alla Sydsvenska tätorter 2010–2020, med en högre andel att försörja vid periodens slut än vid dess inledning.
- Befolkningens utbildning har ett samband med ortsstorlek, där en större befolkning i tätorten i regel innebär en högre andel med längre eftergymnasial utbildning. Detta påverkar företagets möjligheter att

rekrytera till tjänster som kräver längre utbildning. Mindre orter med hög andel högutbildade återfinns ofta i vattennära lägen nära större städer.

- Stora kommunhuvudorter med stor andel högutbildade åtföljs i många fall också av en högre utbildningsnivå bland bosatta i landsbygder än andra kommuner i Sydsverige. En storleksklass ned bland kommunhuvudorterna är mönstret istället ofta det omvända, med en större andel högutbildade i kommunens landsbygder än kommunhuvudorten.
- Det finns tätorter i Sydsverige där flera strukturella samhällsutmaningar inom befolkningsstruktur och -utveckling, sysselsättningsgrad och utbildningsnivå samverkar. Tätorter spridda över hela Sydsverige har minst en strukturell faktor som är ogynnsam för utvecklingsförutsättningarna. Men tätorter där samtliga undersökta faktorer samverkar återfinns främst i ett samlat geografiskt område i skärningen mellan flera länsgränser – med generellt långa avstånd från större arbetsmarknadscentrum. Från Kalmars norra gräns mot Östergötland, vidare i gränsbygderna mellan Kalmar, Jönköping och Kronoberg till norra Blekinge.
- Sydsveriges tätorter kan grupperas som arbetsorter, boendeorter och blandorter. Utmärkande för arbetsorter är att de har en funktion som lokalt eller regionalt arbetsmarknadscentrum. Boendeorter utmärker sig istället genom att ha få arbetstillfällen i relation till antalet boende. I gränslandet mellan dessa två finns också blandorter, vars utmärkande drag är att de är varken utpräglade arbets- eller boendeorter utan har drag av båda två.
- I Sydsverige finns ett generellt mönster av att ju större en arbetsort är, desto högre andel av de kringliggande orterna kan beskrivas som boendeorter. Större storlek på arbetsorten ger också längre ”räckvidd” med ett omland av boendeorter och blandorter innan nästa arbetsort. Mindre orter har generellt en högre rörlighet då en hög andel av befolkningen pendlar till arbete i andra, ofta större, tätorter.
- De största pendlingsströmmarna mellan tätorter rör stora tätorter och korta avstånd. De långväga pendlingsflödena i Sydsverige är mer omfattande och utbredda längs västkusten än i andra delar av södra Sverige. Många tätorter har starkare pendlings samband med Stockholm och Göteborg än med större arbetsmarknadscentrum i andra delar av Sydsverige.
- Sydsverige kan inte betraktas som en gemensam storregional funktionell arbetsmarknad. Snarare består Sydsverige av ett antal relativt välintegrerade tätortsbaserade arbetsmarknadsregioner i respektive län, och i några fall med kopplingar över länsgränser.
- Arbetsinkomsterna som pendlare ”tar med sig hem” från arbetsort till bostadsort kan användas för att beskriva de funktionella sambandens betydelse relativt administrativa gränser. Residensstäderna i Sydsverige står för en betydande del av de samlade arbetsinkomsterna i orterna i deras direkta närhet – och ibland också för en relativt stor del av arbetsinkomsterna i hela länet. Mellan en fjärdedel och hälften av länens samlade arbetsinkomster härrör från respektive residensstad. Eftersom arbetstagarna betalar skatt i boendekommunen betyder det att residensstäderna står för en betydande del av skatteintäkterna i de fall pendlingen sker över kommungräns. Omvänt innebär det att residensstäderna är beroende av den arbetskraft och kompetens som pendlar in till jobben i tätorten för att skapa detta värde.
- För samtliga residensstäder i Sydsverige, undantaget Halmstad, svarar Stockholm för en större andel av de totala arbetsinkomsterna i respektive ort än någon enskild inkomstström inom Sydsverige. För Halmstads del är istället Göteborg viktigast sett till inkomstflöden. Residensstäderna i Sydsverige är således svagt länkade sinsemellan, åtminstone mätt i termer av pendling och flöden av arbetsinkomster.

6 Tätorternas roller i de funktionella geografierna

6.1 Tätortsbaserade arbetsmarknadsregioner

Begreppet *Ortsstruktur* avser orternas relativa storlek och läge i förhållande till varandra. Den geografiska forskningen beskriver flera olika typer av Ortsstrukturer, varav många är varianter på två schematiska strukturer: flerkärniga respektive enkärniga.

En enkärnig (monocentrisk) struktur kännetecknas av att en stor del av befolkningen är koncentrerad till en kärna som i regel också fungerar som centrum för den ekonomiska aktiviteten i regionen. Det övergripande rörelsemönstret (exempelvis pendling) i enkärniga regioner är i regel radiellt med stora flöden till och från kärnorten.

En flerkärnig (polycentrisk) Ortsstruktur har å andra sidan flera orter som storleksmässigt är mer jämbördiga. Det finns inte en dominerande ekonomisk kärna utan flera i regionen. Befolkningen i en flerkärnig region är heller inte lika koncentrerad till en enda centralort, utan är fördelade på flera orter. Rörelsemönstret blir därför också mer mångfacetterat och mer av en nätverksstruktur än i enkärniga regioner.

Inga verkliga regioner är fullt ut enkärniga eller flerkärniga, utan kategoriseringen beskriver det dominerande draget i respektive funktionella region. Graden av flerkärnighet är också en fråga om perspektiv och skala. På tillräckligt låg geografisk nivå är alla geografier enkärniga, och en region som befolkningsmässigt är flerkärnig kan ofta ha en mer en- eller fåkärnig näringslivsstruktur.

Orterna knyts samman genom transportinfrastruktur, som i sin tur skapar förutsättningar till utbyte mellan dem. Ju bättre uppkopplade orterna är mot varandra och ju större och ömsesidigt utbytet är, desto mer funktionell och flerkärnig är regionen. Det är främst tre faktorer som avgör graden av flerkärnighet:

- Tätortsstorlek
- Tätorternas läge
- Utbytet mellan tätorterna

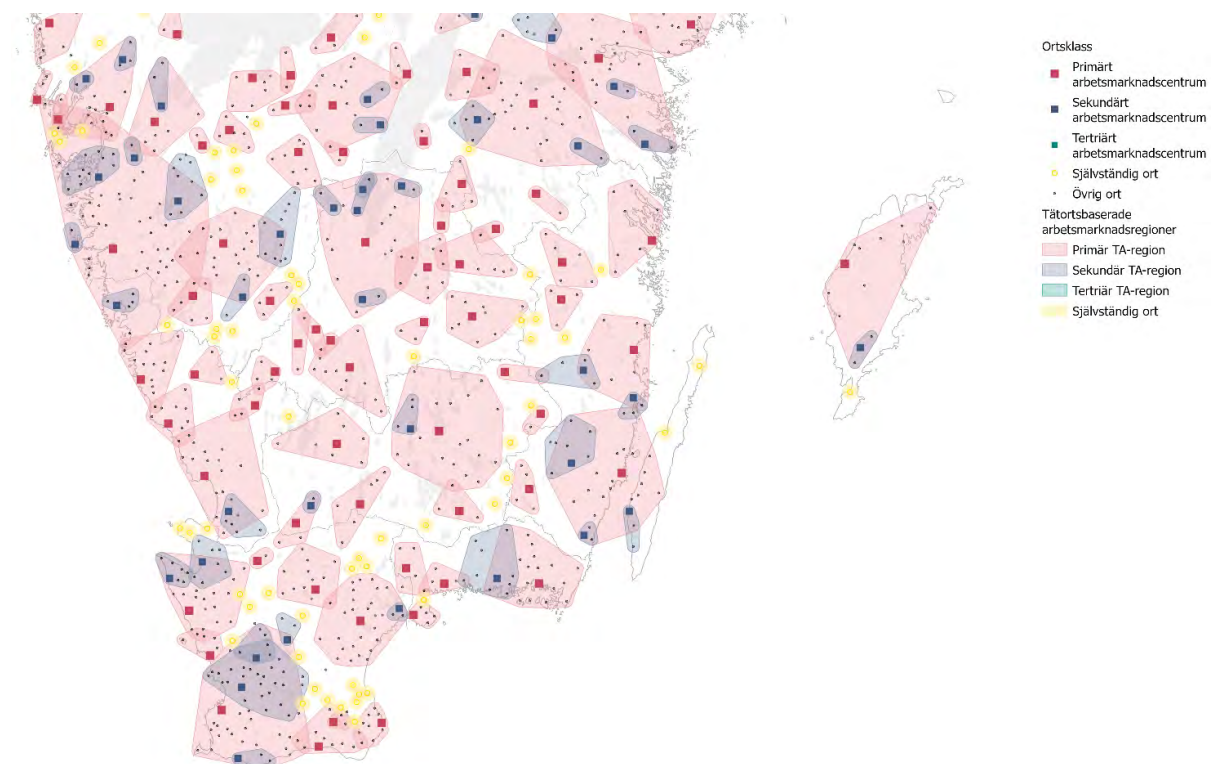
En viktig del av utbytet mellan tätorterna sker via pendling. En förutsättning för att pendlingen ska fungera är att det finns förutsättningar för tillgänglighet i trafiksystemet. Tillgängligheten avser helt enkelt i vilken utsträckning det är möjligt för individer att nå olika målpunkter i geografin. Tillgänglighet kommer belysas både ur ett näringslivs- och arbetsmarknadsperspektiv. Betydelsen och utvecklingen av tillgängligheten kommer därför att ha en central roll i det fortsatta resonemanget.

TA-regioner i Sydsverige

I föregående avsnitt undersöktes pendlingsflöden mellan tätorter i Sydsverige. Med utgångspunkt i dessa pendlingsrörelser och de olika tätorternas innehåll är det möjligt att få en uppfattning om deras olika roller i Sydsveriges funktionella geografier. Orter med låg utpendling bland de boende kombinerat med hög inpendling från andra platser kan betraktas som arbetsmarknadscentrum. Genom att följa pendlingsströmmarna kan sedan andra tätorter knytas till centrumorterna och bilda *Tätortsbaserade arbetsmarknadsregioner* (TA-regioner). Metoden för att bilda TA-regioner beskrivs mer i detalj i avsnitt 1.2.

Att utgå från tätorter för att definiera funktionella regioner möjliggör att visa på inomkommunala skillnader såväl som kommun- och länsöverskridande funktionella samband. Metoden ligger också närmare i anslutning till de funktionella regioner som beskrivs i den ekonomisk-geografiska forskningen. Sammantaget möjliggör det en djupare förståelse för utvecklingsförutsättningarna på olika platser i Sydsverige. I figur 66 nedan visas de olika arbetsmarknadscentrumen i södra Sverige samt TA-regionerna.

Figur 66. Tätortsbaserade arbetsmarknadsregioner i södra Sverige, 2020



Källa: SCB, Stativ. Karta: WSP

De 505 funktionella tätorterna i Södra Sverige är sammanlänkade i 43 tätortsbaserade arbetsmarknadsregioner (TA-regioner). Det finns ett tydligt mönster i att ju större centralort, desto större omland i form av TA-regionen. I de största TA-regionerna ingår också i förekommande fall sekundära och tertiära TA-regioner som är en del av samma funktionella region.

Centralorterna i TA-regionerna är uteslutande kommunhuvudorter, vilket visar hur de administrativa huvudorterna är viktiga för att förstå de funktionella sambanden i Sydsverige. Alla kommunhuvudorter är dock inte arbetsmarknadscentrum utan vissa är genom utpendling funktionellt kopplade till andra (större) centralorter.

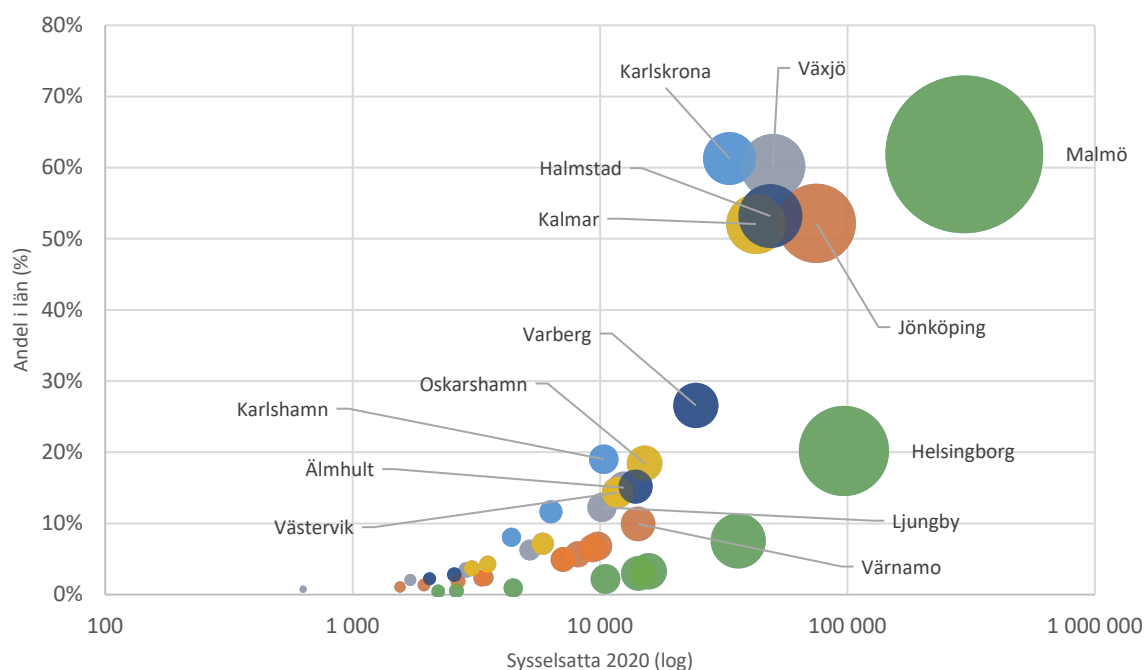
Vissa kommunhuvudorter är sekundära arbetsmarknadscentrum. Dessa har funktion av en centralort på lokal nivå genom inpendling från den närliggande geografin. Men orten i sig har också stor utpendling till en annan

(primär) centralort och ingår därför i ett större funktionellt sammanhang. Alvesta, Kungsbacka, Lund, Nybro, Ronneby och Vaggeryd är exempel på sekundära arbetsmarknadscentrum.

De länsöverskridande TA-regionerna är få och i regel små. De större funktionella geografierna är i majoriteten av fall inomregionala. Undantag Norra Hallands koppling till Göteborg och nordöstra Skånes koppling till Älmhult.

Den enskilt största TA-regionen i respektive län utgår från respektive residensstad. Störst är Malmö TA-region med närmare 300 000 förvärvsarbetande, följt av Jönköping TA-region med 75 000 sysselsatta och Halmstad respektive Växjö, båda med ca 50 000 sysselsatta. Kalmar TA-region 43 000 sysselsatta och minst bland de sex TA-regionerna som utgår från residensstäder är Karlskrona med 33 000 sysselsatta (2020).

Figur 67. Sysselsatt dagbefolkning (20–64 år) efter TA-region, antal och andel av total sysselsättning i respektive län, 2020



Källa: SCB, Stativ. Anm. Sysselsättningsstorleken på x-axeln är i logaritmisk skala för att samvariationen ska bli tydligare

Utöver skillnad i storlek finns intressanta skillnader i hur stor andel av den totala länsvisa sysselsättningen som är koncentrerad till den största respektive näst största primära TA-regionen i respektive län.

Länets största TA-region står för dryga 60 procent av sysselsättningen i Kronoberg, Blekinge och Skåne. I Jönköping och Kalmar är motsvarande siffra något över 50 procent och i Halland ca 45 procent. Den relativt låga andelen i Hallands län förklaras av att närmare 17 procent av den sysselsatta dagbefolkningen arbetar i tätorter knutna till Södra Göteborg/Norra Halland TA-region.

I fem av sex län svarar den näst största TA-regionen för mellan 15 och 22 procent av den totala sysselsättningen i länet. Undantaget är Jönköping med 10%. Den låga siffran i Jönköpings län indikerar en mer monocentrisk regional ortstruktur än övriga sydsvenska län. Även om Jönköpings TA-region endast svarar för drygt hälften av sysselsättningen så är den näst största TA-regionen betydligt mindre än i övriga län.

Andelen av länets sysselsättning som ingår i länets största och näst största TA-region kan användas som indikator på hur integrerade lokalgeografierna i respektive län är i ett större funktionellt sammanhang. Över 80 procent av jobben i Skåne ingår i någon av länets två största TA-regioner (Malmö och Helsingborg). I ett Sydsvenskt sammanhang är detta en hög siffra som indikerar en hög grad av arbetsmarknadsintegration i det administrativa länet. Malmö och Helsingborg är också de två största primära arbetsmarknadscentrumen i Sydsverige vilket enligt forskningen också ger orterna en större gravitationskraft på sitt omland än mindre orter. Övriga Sydsvenska län har mellan 62 och 75 procent regional sysselsättning i de två största LA-regionerna. Omvänt innebär detta att mellan 25 och 38 procent av arbetstillfällena i dessa finns i TA-regioner som regionalt sett är relativt små²⁵.

Figur 68. Andelen av länens sysselsättning som finns i största och näst största TA-region, 2020

Län	Största TA	Näst största TA	Största + nästa största TA
Jönköpings län	52%	10%	62%
Kronobergs län	60%	15%	75%
Kalmar län	52%	18%	70%
Blekinge län	61%	19%	70%
Skåne län	62%	20%	82%
Hallands län	44%	22%	66%

Källa: SCB, Stativ

Sysselsättningsutvecklingen skiljer sig också åt mellan de större primära TA-regionerna. Tidigare har visats att alla sex län i Sydsverige haft en positiv sysselsättningsutveckling under perioden 2010 – 2020 för länet som helhet. På TA-nivå framkommer dock stora skillnader som återigen visar på sambandet mellan de funktionella regionernas storlek och tillväxttakt.

I Jönköpings län har nio av tio nya arbetstillfällen skapade under det senaste decenniet uppkommit i Jönköping TA. I Kronoberg och Skåne har tre av fyra nya arbetstillfällen tillkommit i Växjö respektive Malmö TA-region. I Halland har hälften (56 procent) av sysselsättningsökningen skett i Halmstad TA-region. I Blekinge län, som haft en svagt positiv sysselsättningsstillväxt under perioden, har Karlskrona TA-region bidragit negativt. Det vill säga sysselsättningen har minskat under perioden. I Kalmar län utmärker sig Kalmar TA-region genom att ha haft en större sysselsättningsökning än Kalmar län som helhet. Kalmar TA-region har således vägt upp för en i övrigt negativ sysselsättningsstillväxt i Kalmar län vilket gör att länet som helhet vuxit i antal jobb. Sammantaget skapades 60 300 av drygt 97 300 (62 procent) nya jobb i Sydsverige 2010–2020 i en TA-region som utgår från en residensstad. Om också de delar av Halland som ingår i Göteborgs TA inkluderas tillsammans med Helsingborg TA, som storleksmässigt är en av de största TA-regionerna i Sydsverige, ökar andelen till 73 procent – eller tre av fyra nya jobb. Jobbskapandet i Sydsverige har därmed i hög grad skett främst i de allra största och allra mest integrerade arbetsmarknadsregionerna.

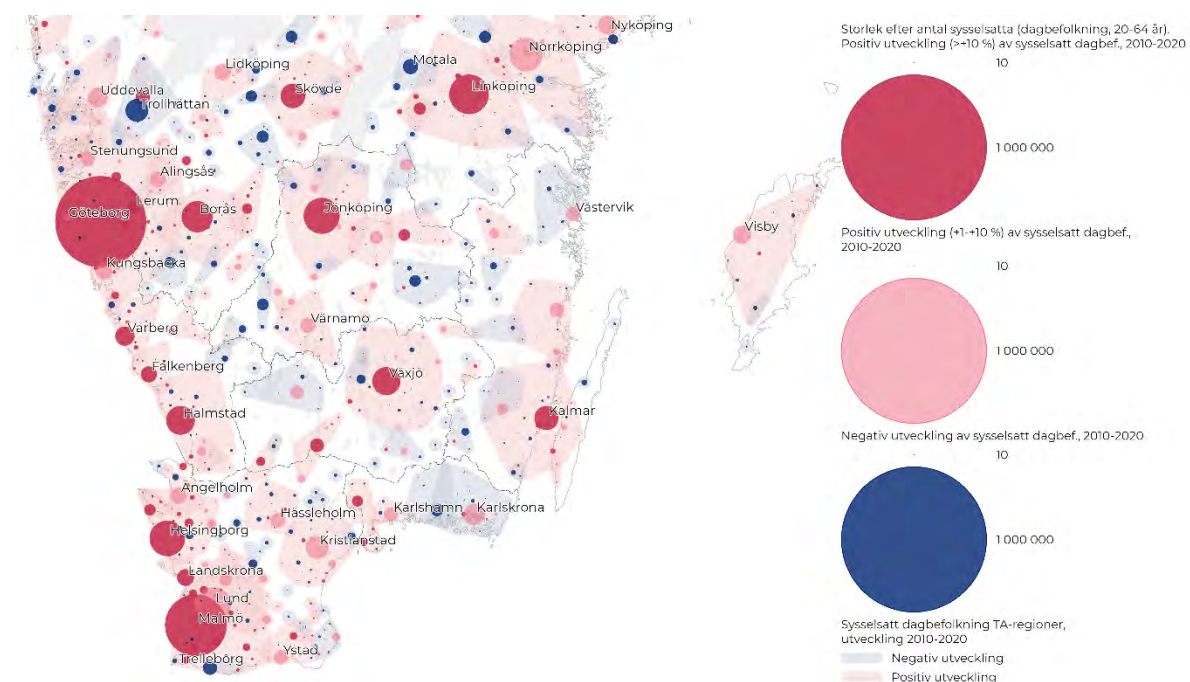
²⁵ Här bör dock påminnas om att en betydande andel av de ”övriga” jobben i Hallands län ingår i Göteborgs TA. Med dessa borträknade är Hallands andel jobb i mindre TA-regioner 17%.

I figur 69 nedan visas sysselsättningsutvecklingen i termer av förvärvsarbetande dagbefolkning för TA-regionerna i södra Sverige. Alla tätorter och TA-regioner som är markerade i rosa är platser som haft en positiv sysselsättningsutveckling för den förvärvsarbetande nattbefolkningen. Orter och regioner markerade i blått har haft en negativ sysselsättningsutveckling.

Majoriteten av de större TA-regionerna i Sydsverige hade en positiv sysselsättningsutveckling under perioden 2010–2020. I kartan syns ett mönster av positiv sysselsättningsutveckling i samtliga TA-regioner längs med västkusten från Skåne upp till Göteborg. De TA-regioner som i sin helhet haft en negativ sysselsättningsutveckling är koncentrerade till fyra områden i Sydsverige: Dels skärningen mellan de fyra länen Halland, Jönköping, Kronoberg och även Västra Götaland; Dels i norra delen av Kalmar län och sydöstra delen av Jönköpings län; Längs ett stråk i gränslandet mellan Kronoberg och Kalmar ner till Karlskrona TA i Blekinge län; samt ett diagonalt stråk från nordvästra Skåne ned till Simrishamns TA-region i sydöstra Skåne. Gemensamt för dessa geografier är att de funktionella regionerna i många fall är relativt små och att tillgängligheten till arbetsplatser är lägre än i andra delar av respektive län såväl som Sydsverige. Både genom låg täthet inom befolkning och sysselsättning samt relativt långa avstånd och restider till kringliggande större funktionella geografier.

Bland de större TA-regionerna i Sydsverige med negativ sysselsättningsutveckling 2010–2020 finns Karlskrona, Ljungby, Vetlanda och Västervik. I tre av dessa, Vetlanda undantaget, ökade antalet jobb i centralorten samtidigt som sysselsättningsutvecklingen för TA-regionen som helhet var negativ. I dessa fall har den positiva utvecklingen i centralorten inte varit stor nog för att antalet arbetstillfällen ska öka i regionen som helhet. Att antalet arbetstillfällen ökar i centralorten och minskar i andra regiondelar innebär också att koncentrationen av arbetsplatser över tid ökar i den funktionella arbetsmarknadsregionen.

Figur 69. Sysselsättningsutveckling (förvärvsarbetande dagbefolkning 20–64 år) efter TA-region i södra Sverige 2010 - 2020



Källa: SCB, Stativ. Karta: WSP

6.2 Skillnader mellan samhällsgrupper

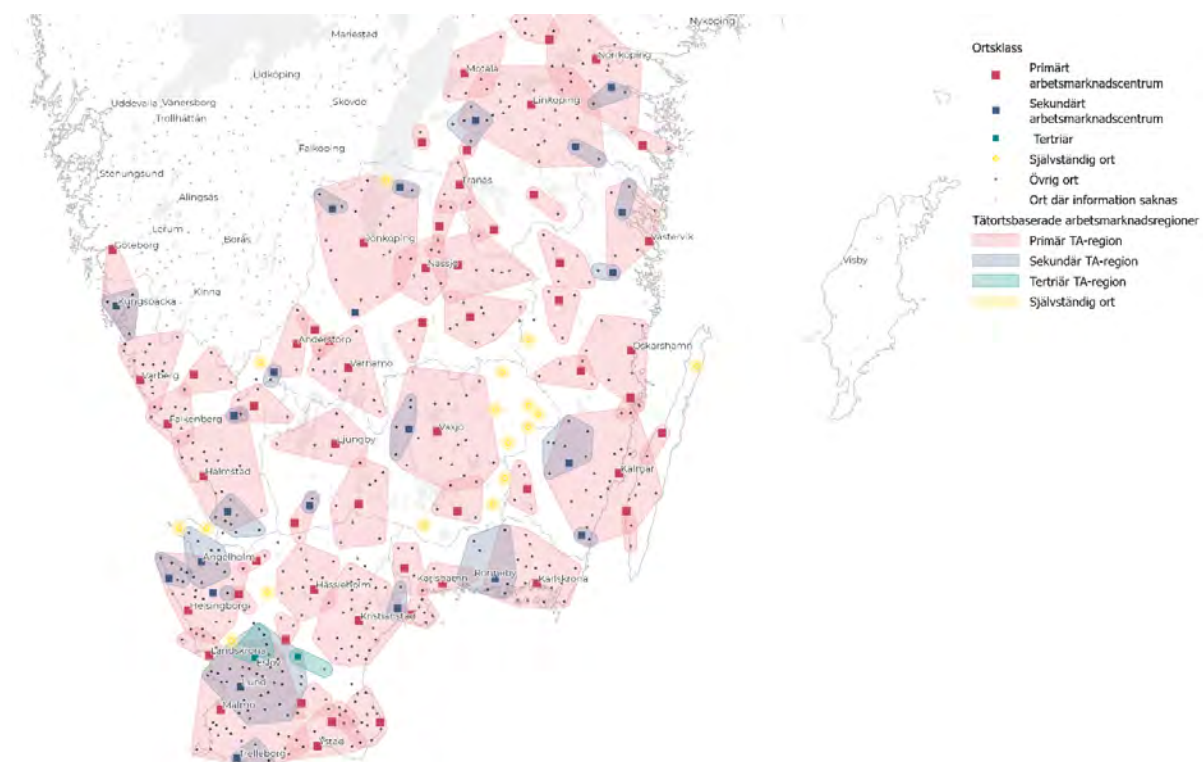
Det är sedan tidigare känt att män i genomsnitt pendlar längre sträckor än kvinnor, att högutbildade pendlar längre än lågutbildade och att det finns skillnader mellan inrikes och utrikes födda gällande etablering på arbetsmarknaden. Har dessa skillnader en geografisk dimension? I föregående avsnitt visades hur arbetspendling kan användas för att rita ut de funktionella regionerna i Sydsverige. Genom att skära statistiken bakom arbetspendlingen på kön, utbildning och födelseland går det att undersöka hur de funktionella regionerna i Sydsverige ser ut för olika samhällsgrupper inom den sysselsatta befolkningen²⁶.

Kvinnor och män

De funktionella regionerna för kvinnor och män i Sydsverige är mycket lika varandra. Det finns skillnader i pendlingsmönster mellan könen, men de är i många fall inte stora nog för att påverka utbredningen av de funktionella geografierna i någon större utsträckning.

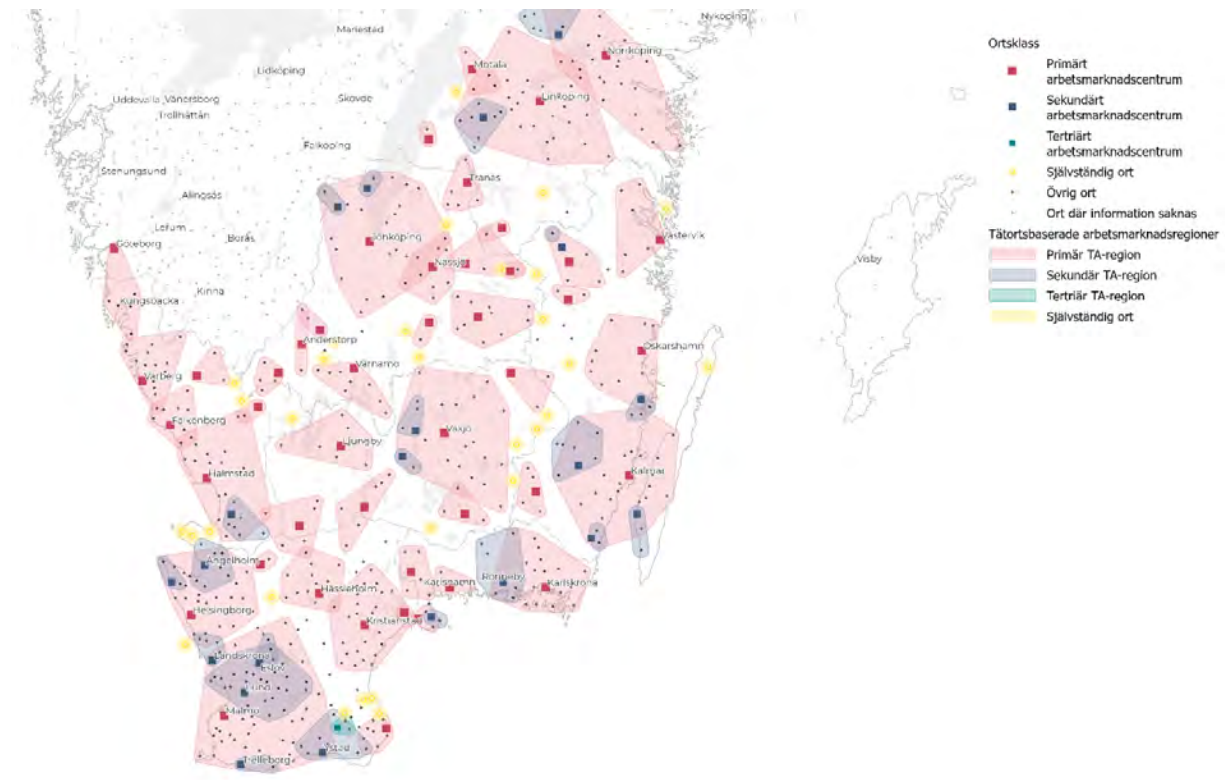
Likheterna till trots finns några avgörande skillnader mellan figur 70 och 71 nedan att uppmärksamma. Jämfört med kvinnor är de funktionella geografierna för män mer polära: En högre andel av de minsta TA-regionerna består av självständiga orter samtidigt som de stora TA-regionerna i flera fall är ännu större än de är för kvinnor. Det sistnämnda syns både genom att flera primära TA-regioner för kvinnor är sekundära för män och att vissa sekundära TA-regioner för kvinnor är integrerade delar av de primära regionerna för män. Sammantaget innebär detta att männens arbetsmarknad i högre utsträckning ingår i en större funktionell geografi, med undantag för de allra minsta TA-regionerna där mönstret är det omvända.

Figur 70. Pendlingsmönster för förvärvsarbetande kvinnor i Sydsverige, 2020



²⁶ Det är bra att påminna sig om att underlaget bakom dessa kartor enbart utgår från den sysselsatta delen av befolkningen. De tar därmed inte hänsyn till skillnader i sysselsättningsgrad mellan grupper.

Figur 71. Pendlingsmönster för förvärvsarbetande män i Sydsverige, 2020



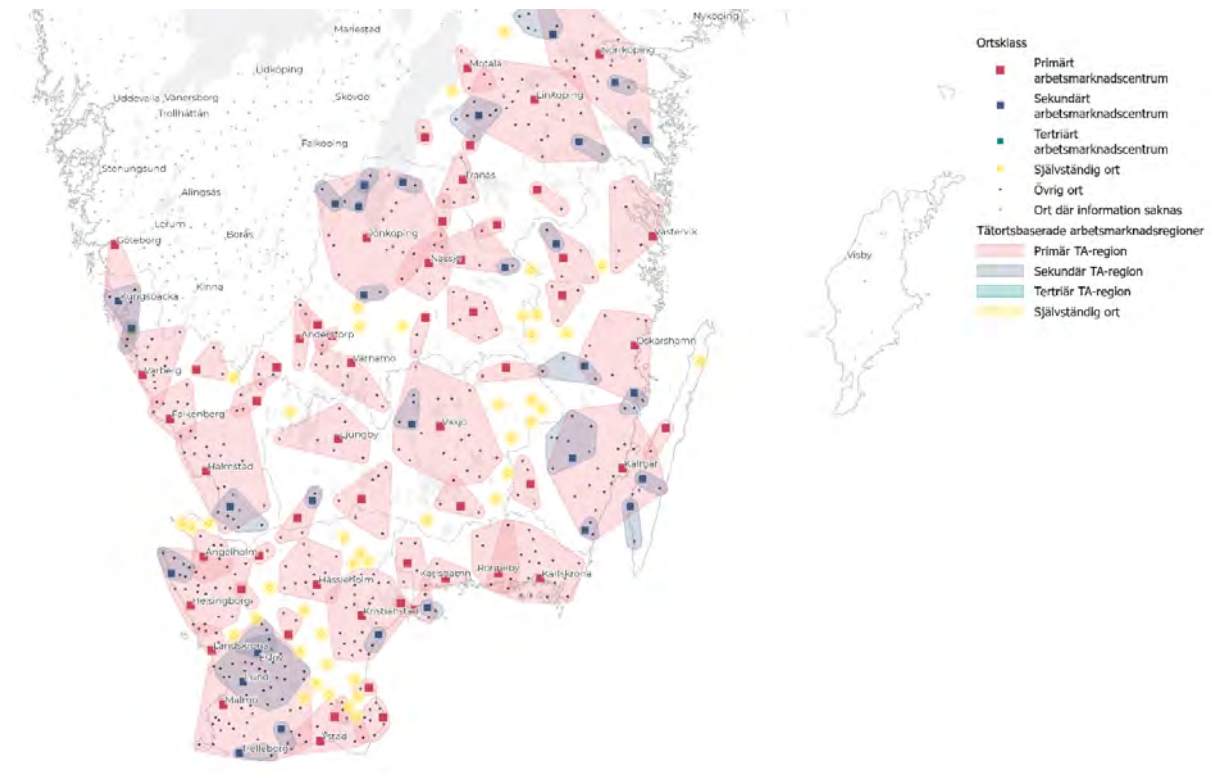
Källa: SCB, Stativ. Karta: WSP

Utbildningsnivå

Det finns större skillnader i utbredning av de funktionella geografierna beroende på utbildningsnivå än det finns mellan kvinnor och män. Den största skillnaden mellan utbildningsgrupperna är att antalet sysselsatta med lång utbildning är betydligt färre i självständiga orter än för sysselsatta med kortare utbildning. Främst gäller detta mindre orter på lite längre avstånd från större arbetsmarknadscentrum.

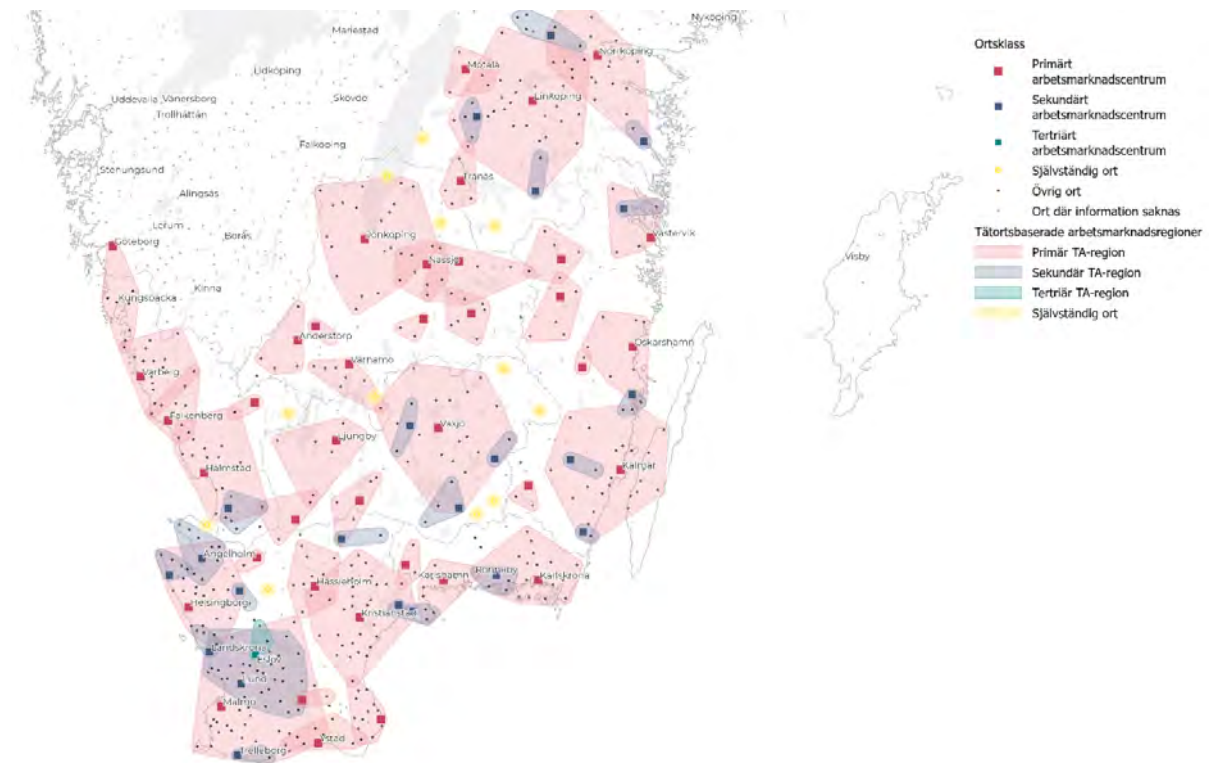
Arbetsmarknadscentrumens gravitationskraft är inte lika stark för personer med kort utbildning än personer med högre utbildning, vilket också speglar hur arbetstillfällen för högutbildade i högre grad är koncentrerade till större städer. Sammantaget gör detta att högutbildade i genomsnitt pendlar längre än personer med kortare utbildning, och att de i högre utsträckning ingår i ett större funktionellt sammanhang än personer med kortare utbildning. Personer med kortare utbildning arbetar i högre utsträckning lokalt

Figur 72. Pendlingsmönster för förvärvsarbetande med gymnasial utbildning eller kortare i Sydsverige, 2020



Källa: SCB, Stativ. Karta: WSP

Figur 73. Pendlingsmönster för förvärvsarbetande med eftergymnasial utbildning 3 år eller längre i Sydsverige, 2020

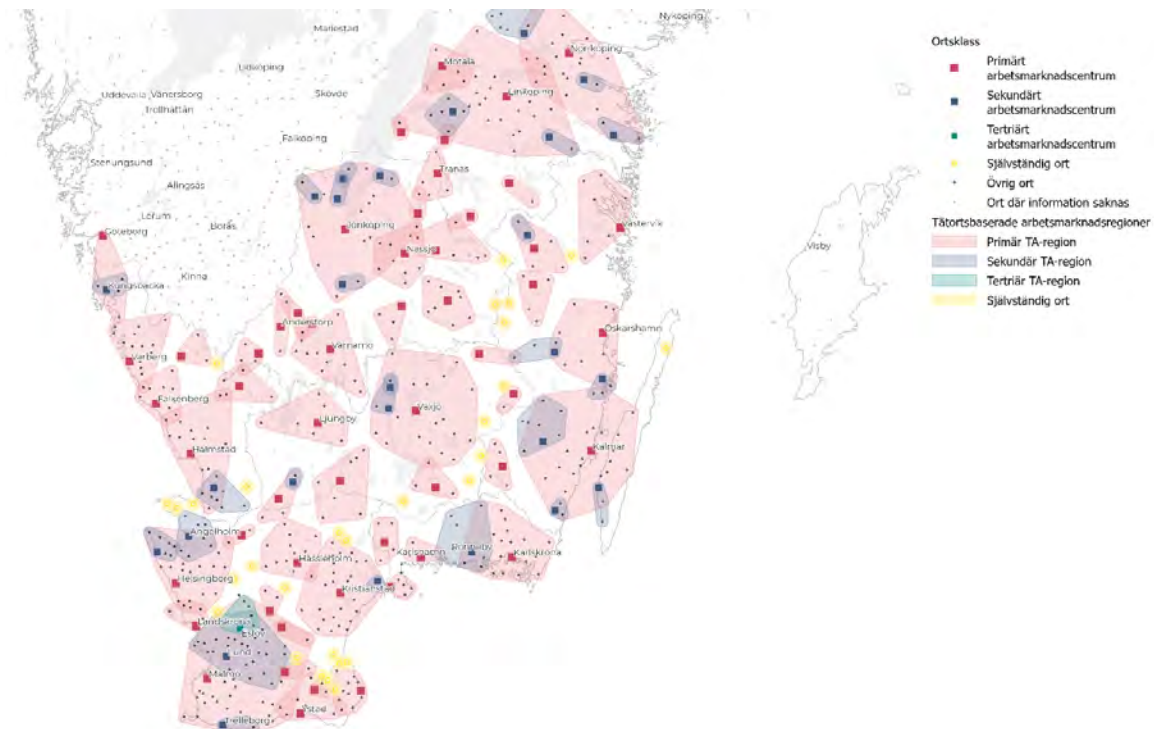


Källa: SCB, Stativ. Karta: WSP

Födelseland

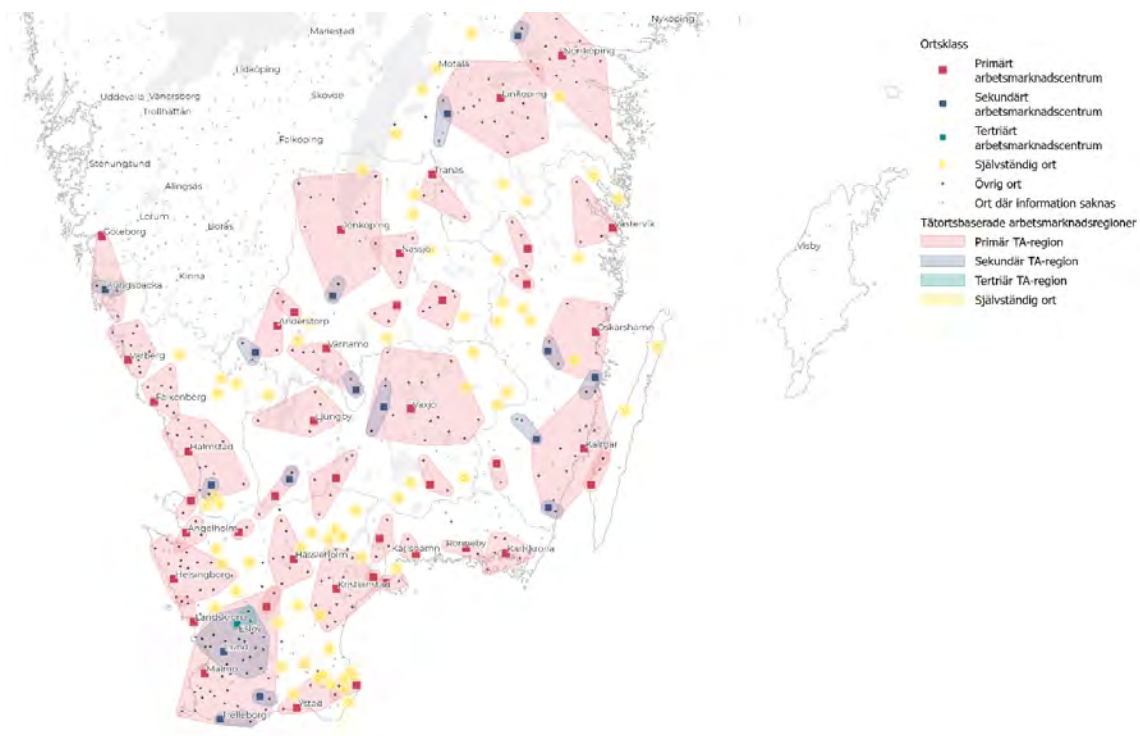
Utbredningen av de funktionella regionerna i Sydsverige skiljer sig också åt mellan inrikes och utrikes födda. Likt utbildningsnivån är den stora skillnaden räckvidden i de större arbetsmarknadscentrumens gravitationskraft. Den kortare räckvidden för utrikes födda resulterar i att antalet självständiga orter är fler än de är för inrikes födda. Utrikes födda arbetar alltså i högre utsträckning lokalt än inrikes födda. Även i de fall de funktionella geografierna för utrikes födda innefattar flera tätorter så är de i många fall betydligt mindre än motsvarande funktionella geografier för inrikes födda. De större sammanhängande funktionella geografierna för utrikes födda är i hög grad koncentrerade runt de större arbetsmarknadscentrumen och de områden där kollektivtrafiken är som mest utbyggd.

Figur 74. Pendlingsmönster för förvärvsarbetande inrikes födda i Sydsverige, 2020



Källa: SCB, Stativ. Karta: WSP

Figur 75. Pendlingsmönster för förvärvsarbetande utrikes födda i Sydsverige, 2020



Källa: SCB, Stativ. Karta: WSP

Lika förutsättningar att dra nytta av ökad funktionalitet?

Skillnaderna i pendlingsmönster beroende på såväl kön och utbildningsnivå som födelseland är stora nog att ge avtryck i kartan över Sydsveriges funktionella geografier. Det finns större skillnader beroende på utbildning och födelseland än mellan kvinnor och män.

En effekt av detta är att känsligheten i de funktionella geografierna är större för utrikesfödda och sysselsatta utan högskoleutbildning. Dessa grupper kan som helhet drabbas hårdare vid en lågkonjunktur eller ekonomisk kris som slår lokalt. Känsligheten verkar i dubbla led. Den geografiskt mindre funktionella regionen gör att grupperna i högre grad är beroende av färre potentiella arbetsgivare på en lokal arbetsmarknad med lägre branschbredd. Och den bristande funktionella integrationen med större arbetsmarknadscentrum gör att återhämtningen i sysselsättning efter en kris riskerar att ta längre tid än den annars gjort, eller delvis uteblir. Detta mönster kan skönjas från tidigare ekonomiska kriser.

Ett regionalt verktyg med direkt bäring på de funktionella regionernas utbredning är kollektivtrafiken. Kvinnor, lågutbildade och utrikes födda är i högre utsträckning än män, högutbildade och inrikes födda beroende av kollektivtrafik för arbetspendling.²⁷ Regionala kollektivtrafiksatsningar kan därmed jämna ut skillnader i arbetsmarknadsförutsättningar mellan grupper. Det är dock svårt att på en generell nivå säga vad som ger mest utjämnande effekt – förstärka kollektivtrafiken där den är svag eller öka trafikeringen i huvudstråken. Redan idag bor och arbetar merparten av befolkning och arbetstillfällen i de Sydsvenska delar som har starkast kollektivtrafik – oavsett kön, utbildningsnivå eller födelseland.

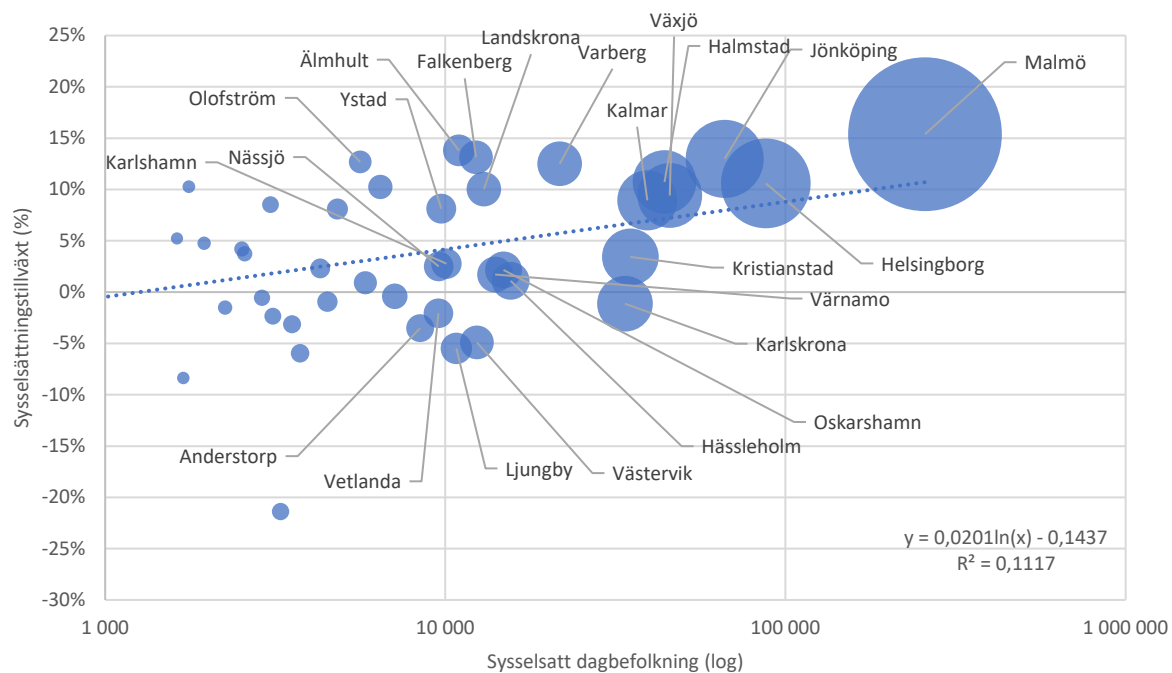
6.3 Branschstruktur och sysselsättningstillväxt

Under perioden 2010 – 2020 ökade sysselsättningen i de primära tätortsbaserade arbetsmarknadsregionerna Sydsverige från 856 000 till 934 000 personer.

Vi har tidigare berört (avsnitt 3.2) hur det på LA-nivå finns en relativt stark samvariation mellan regionstorlek och sysselsättningstillväxt. I föregående avsnitt beskrevs också att det är i de stora primära TA-regionerna i Sydsverige som merparten av de nya arbetstillfällena skapats (sysselsättningsökning). När det gäller den relativa sysselsättningstillväxten (procentuell tillväxt) finns dock inte motsvarande samvariation mellan sysselsättningsutveckling och regionstorlek för de primära TA-regionerna. Bland de mindre och medelstora primära TA-regionerna finns både de som haft en sysselsättningstillväxt i nivå med de större TA-regionerna, och de som haft en svagare sysselsättningsutveckling än de större. Det indikerar hur storlek inte ensamt är en tillräcklig faktor för att förklara skillnader i sysselsättningsutveckling.

²⁷ <https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/svenskkollektivtrafik/dokument/aktuellt-och-debatt/publikationer/rapport-analys-av-hur-kollektivtrafiken-kan-okasysselsattningen-produktiviteten-och-tillvaxten-2019>

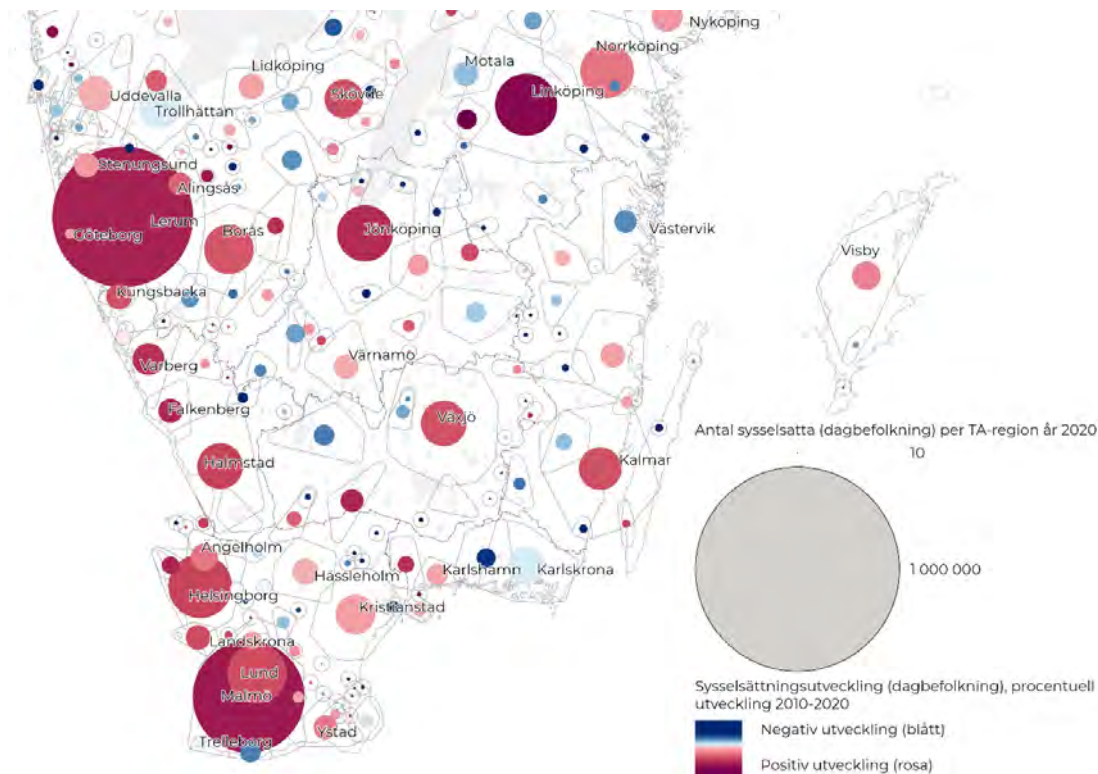
Figur 76. Ingen samvariation mellan storleken på tätortsbaserade arbetsmarknadsregioner och sysselsättningstillväxten, 2010 - 2020



Källa: SCB, Stativ. Anm. Sysselsättningsstorleken på x-axeln är i logaritmisk skala.

Figur 77 nedan visar att bland de 43 primära TA-regionerna i Sydsverige är det 33 som hade en sysselsättningsstorlek på högst 15 000 förvärvsarbetande år 2010. Bland dessa var det tolv som haft en negativ sysselsättningstillväxt och 21 som haft en oförändrad eller positiv sysselsättningsökning mellan 0 – 14 procent. Med två undantag har alla primära TA-regioner med en sysselsättningsstorlek på 20 000 eller mer har haft en sysselsättningstillväxt på 9 procent eller mer. Undantagen är Karlskrona TA som 2010 hade en sysselsättning på drygt 32 000 förvärvsarbetande men där sysselsättningen minskat; samt Kristianstad TA (34 000 sysselsatta) och som haft en positiv men svagare sysselsättningsökning än övriga större TA-regioner. I stället för att söka ett generellt samband mellan regionstorlek och sysselsättningstillväxt kan det vara fruktbart att undersöka utvecklingsförutsättningarna för olika *regiontyper*.

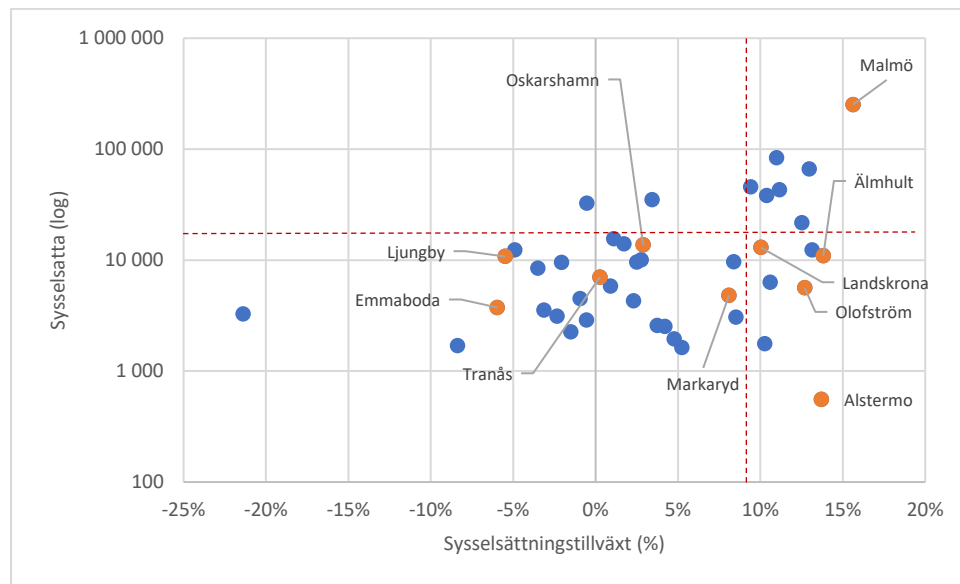
Figur 77. Sysselsättningstillväxt 2010–2020 och Sysselsatt dagbefolkning i åldern 20-64 år (2020) och sysselsättningstillväxt (2010-2020) för TA-regioner i södra Sverige



Källa: SCB, Stativ

En annan tänkbar förklaringsfaktor än regionstorlek är skillnader i näringslivsstruktur. Detta kan undersökas genom att se till näringslivsspecialisering i olika TA-regioner. Specialiseringsbegreppet och dess betydelse förklaras i avsnitt 4.3. I figur 78 nedan är de primära TA-regioner som har ett specialiseringsindex på $>1,2$ inom aggregatet *kunskapsintensiva tjänster och högteknologisk tillverkning* markerade i orange. Indexet baseras på branschstrukturen i Sydsverige. Som synes ger inte detta heller en tydlig förklaring i skillnaderna i sysselsättningstillväxt. Det finns små specialiserade TA-regioner som haft en positiv sysselsättningstillväxt och det finns de som haft en negativ tillväxt. Vi ser också att bland de större TA-regionerna är det endast Malmö som har en specialisering större än 1,2.

Figur 78. Ingen samvariation mellan sysselsättningstillväxt och specialisering inom högteknologisk tillverkning och kunskapsintensiva tjänster för tätortsbaserade arbetsmarknadsregioner i Sydsverige, 2010 - 2020



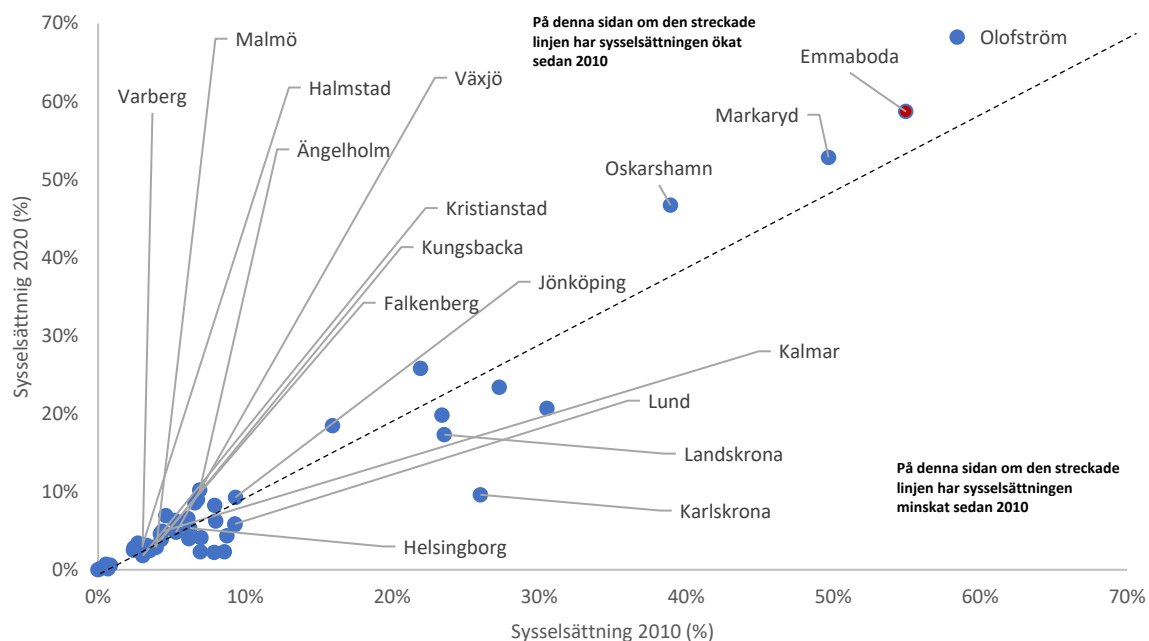
Källa: SCB, Stativ

Förklaringen till den stora spridningen i sysselsättningsutveckling mellan TA-regionerna kan istället sökas i generella tillväxtmönster för branscherna i kombination med lokal näringslivsprofil. I Karlskrona TA förklaras sysselsättningsminskningen av att antalet arbetstillfällen inom både högteknologisk och lågteknologisk tillverkningsindustri minskat lokalt. Samtidigt har sysselsättningen ökat i både kunskapsintensiva och arbetsintensiva tjänster – men inte tillräckligt för att balansera tillbakagången inom industrin. Det kan jämföras med utvecklingen i Kristianstad TA som haft en lika stor procentuell sysselsättningsminskning inom industrin som Karlskrona. Men till skillnad från Karlskrona TA har efterfrågan på arbetskraft i arbetsintensiva tjänster, i offentlig service och inom övrig varuproduktion, varit så stor i Kristianstad TA att sysselsättningen totalt sett har ökat.

I figur 79 nedan visas utvecklingen för endast *funktionella tätorter* med över 2 000 sysselsatta i Sydsverige. Några orter sticker ut särskilt. Olofström har redan nämnts som en ort som utmärker sig med en mycket hög andel sysselsatta i högteknologisk tillverkning och kunskapsintensiva tjänster. Studeras statistiken närmare så är det högteknologisk tillverkning som dominerar och då i hög grad fordonsindustrin. Också Älmhult har en relativt hög andel sysselsatta i en enskild branschgrupp men här är det kunskapsintensiva tjänster som dominerar. Andelen sysselsatta i den kunskapsintensiva tjänstesektorn i Älmhult har dessutom ökat kraftigt under perioden.

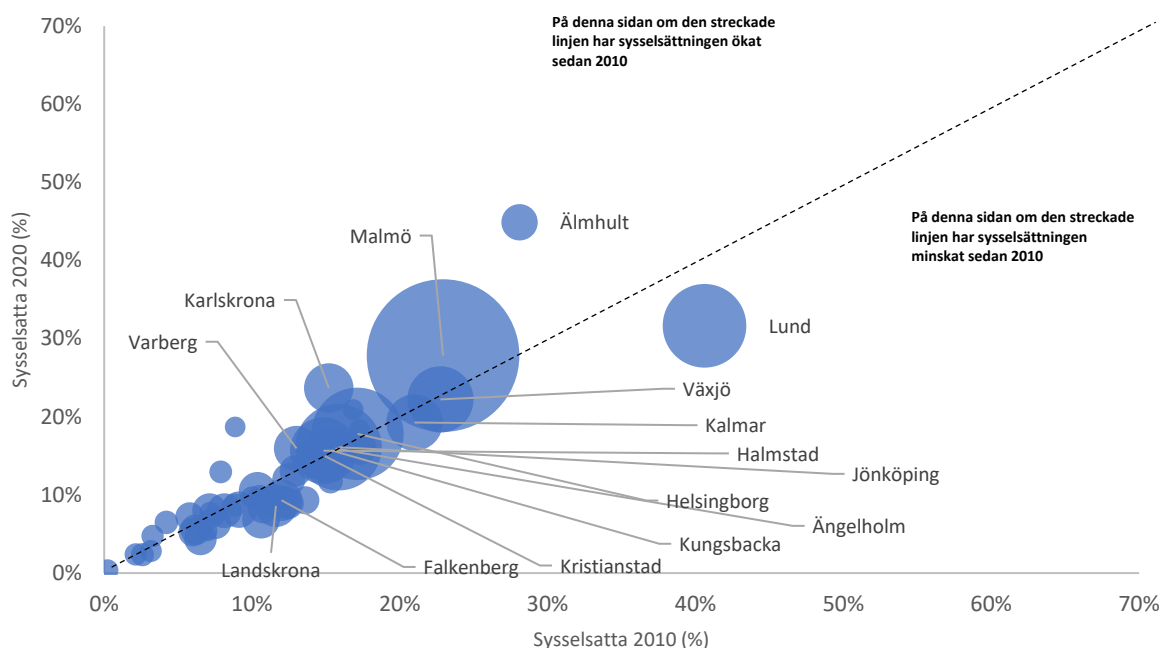
Två andra orter som har en relativt hög andel sysselsatta i högteknologisk tillverkning och kunskapsintensiva tjänster är Lund och Karlskrona. Men i båda dessa orter har sysselsättningsandelarna minskat. I Karlskronas fall beror det på en kraftig sysselsättningsminskning inom högteknologisk tillverkning. Sysselsättningen inom kunskapsintensiva tjänster har ökat men inte i tillräcklig omfattning för att jämna ut tillbakagången i industrin. I Lund har sysselsättningen minskat i både den högteknologiska industrin och i den kunskapsintensiva tjänstesektorn.

Figur 79. Andel sysselsatta inom högteknologisk tillverkning i näringslivet i Sydsverige, 2010 – 2020



Källa: SCB, Stativ

Figur 80. Andel sysselsatta inom kunskapsintensiva tjänster i näringslivet i Sydsverige, 2010 – 2020



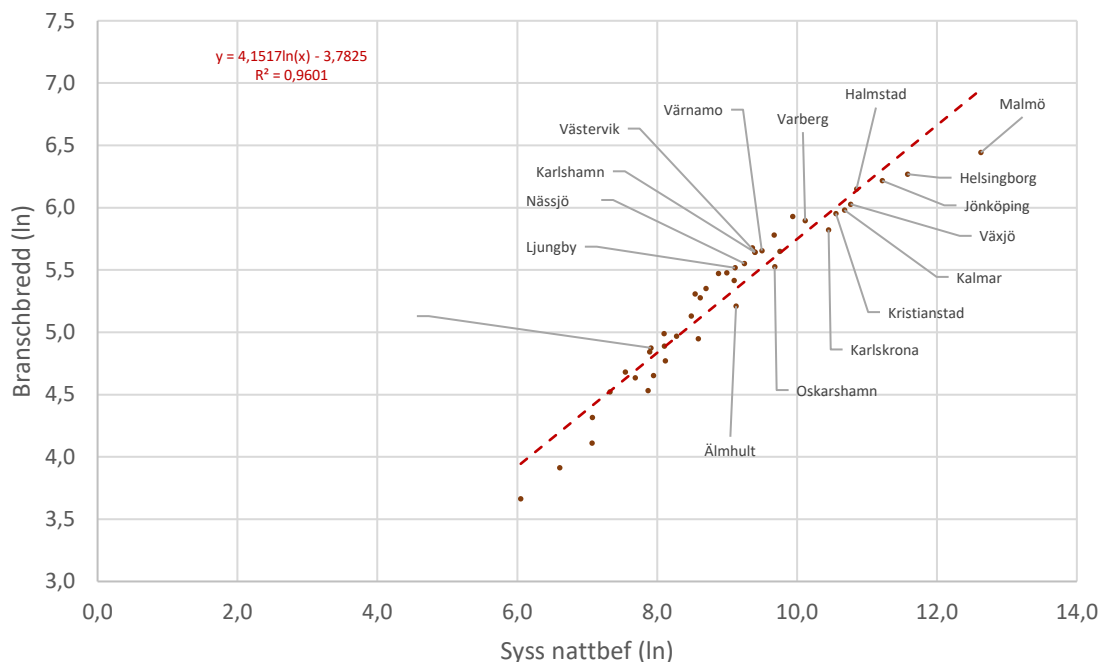
Källa: SCB, Stativ

Betydelsen av branschbredd

Regionstorlek har betydelse för tillväxt och utveckling men som konstaterats har också andra faktorer betydelse som exempelvis branschstrukturen. En stor arbetsmarknad är ofta en förutsättning för möjligheten att matcha friställda kompetenser mot nya arbetskraftsbehov då arbetstillfällena minskar i vissa branscher eller sektorer. På en liten arbetsmarknad kan detta vara svårt och matchningsprocessen kan förbättras om de funktionella arbetsmarknaderna vidgas geografiskt.

Som framgår av figur 81 nedan finns en stark samvariation mellan storleken på TA-regioner i Sydsverige och branschbredden i den centrala tätorten. För mindre orter och TA-regioner är möjligheten att växa ofta beroende av en ökad sammankoppling med andra orter eller andra TA-regioner. På så sätt kan orterna dra nytta av varandras egenskaper. Orter och regioner med större branschbredd är i allmänhet bättre rustade att klara konjunktursvängningar. Den egna branschbredden blir därmed inte lika avgörande för tillväxtförutsättningarna för små orter. Detta speglar fördelen av att ingå i ett större funktionellt sammanhang. Då arbetsmarknaden över tid ökad i specialiseringsgrad kommer sannolikt nyttan av att vara uppkopplad mot grannorter också att bli än mer betydelsefullt i framtiden.

Figur 81. Samvariation mellan storlek på TA-region (antal sysselsatta) och branschbredd i primärt arbetsmarknadscentrum (Sysselsatt nattbefolkning per TA-region och branschbredd i centralorten 2020)



Källa: SCB, Stativ. Anm. Både x- och y-axeln är i logaritmisk skala.

Industrin och varuproduktionen utgör en viktig del av Sveriges näringsliv och i många delar av Sydsverige är tillverkningsindustrin av stor betydelse både direkt och indirekt. En generell trend i är dock att sysselsättningen i industrin och övriga delar av varuproduktionen har minskat i de flesta orter. Ökad global konkurrens har lett till avveckling eller omlokalisering av många industrier samtidigt som automatisering har drivit på produktivitetssökningar, vilket sammantaget resulterat i minskad sysselsättning. Sysselsättningsminskningarna inom varuproduktionen har även fått effekt på den totala sysselsättningen i vissa orter och regioner. Detta utgör en stor del av förklaringen till den svaga sysselsättningsutvecklingen och i en del fall även sysselsättningsminskningen på vissa platser – inte orternas storlek i sig.

6.4 Tillgänglighet ur ett näringslivsperspektiv

Tillgängligheten till kompetens och arbetskraft²⁸ är centrala faktorer för det regionala näringslivets utvecklingsförutsättningar. De stora tätorternas bättre möjligheter att matcha utbud och efterfrågan på kompetens och arbetskraft är en delförklaring till att dessa i genomsnitt växer snabbare än mindre. Detta bidrar också till en självförstärkande effekt där platser med komparativa fördelar inom kompetens och arbetskraft inte bara bibehåller sina fördelar utan också förstärker dem än mer i takt med ökad sysselsättningstillväxt.

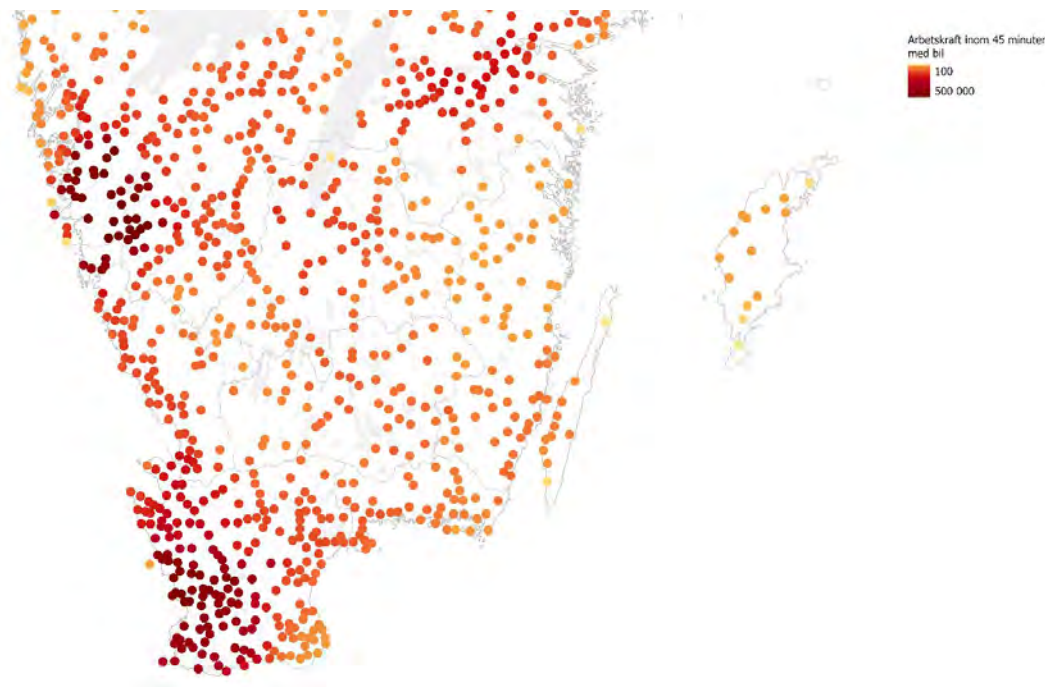
Att ha god tillgänglighet till kompetens och arbetskraft behöver inte nödvändigtvis betyda att arbetskraften och kompetensen måste finnas lokalt i samma tätort som arbetsgivaren, utan att den finns någonstans inom rimligt pendlingsavstånd. Det finns ett robust pendlingsmönster där majoriteten av alla resor till arbete eller utbildning är kortare än 30 minuter och att pendlingsutbytet klingar av relativt snabbt när restiden överstiger 45 minuter²⁹.

Tillgänglighet med bil

I figur 82 nedan visas det totala antalet sysselsatta (förvärvsarbetande nattbefolkning) som kan nå inom 45 minuters restid med bil från varje tätort i södra Sverige. Ju mörkare färg desto högre tillgänglighet till arbetskraft. I denna karta, liksom övriga i detta avsnitt, ingår enbart sysselsatta bosatta i Sverige vilket gör att dansk arbetskraft inte är medräknad i resultaten för Skåne.

Den högsta tillgängligheten till arbetskraft finns också där befolkningskoncentrationen är som störst: i Sydvästra Skåne, runt Göteborg och i centrala Östergötland. Avtrycket från de större städerna i Sydsverige syns genom att de i sitt omland på 45 minuter ger en mörkare nyans än utanför denna gräns, exempelvis i Kalmar, Växjö och Jönköping. Den lägsta tillgängligheten till arbetskraft finns istället i landsbygder längre än 45 minuter från större städer samt på öar.

Figur 82. Antal sysselsatta (förvärvsarbetande nattbefolkning) som kan nå inom 45 minuter med bil i Sydsverige, 2020. Källa: SCB, Stativ. Karta: WSP.

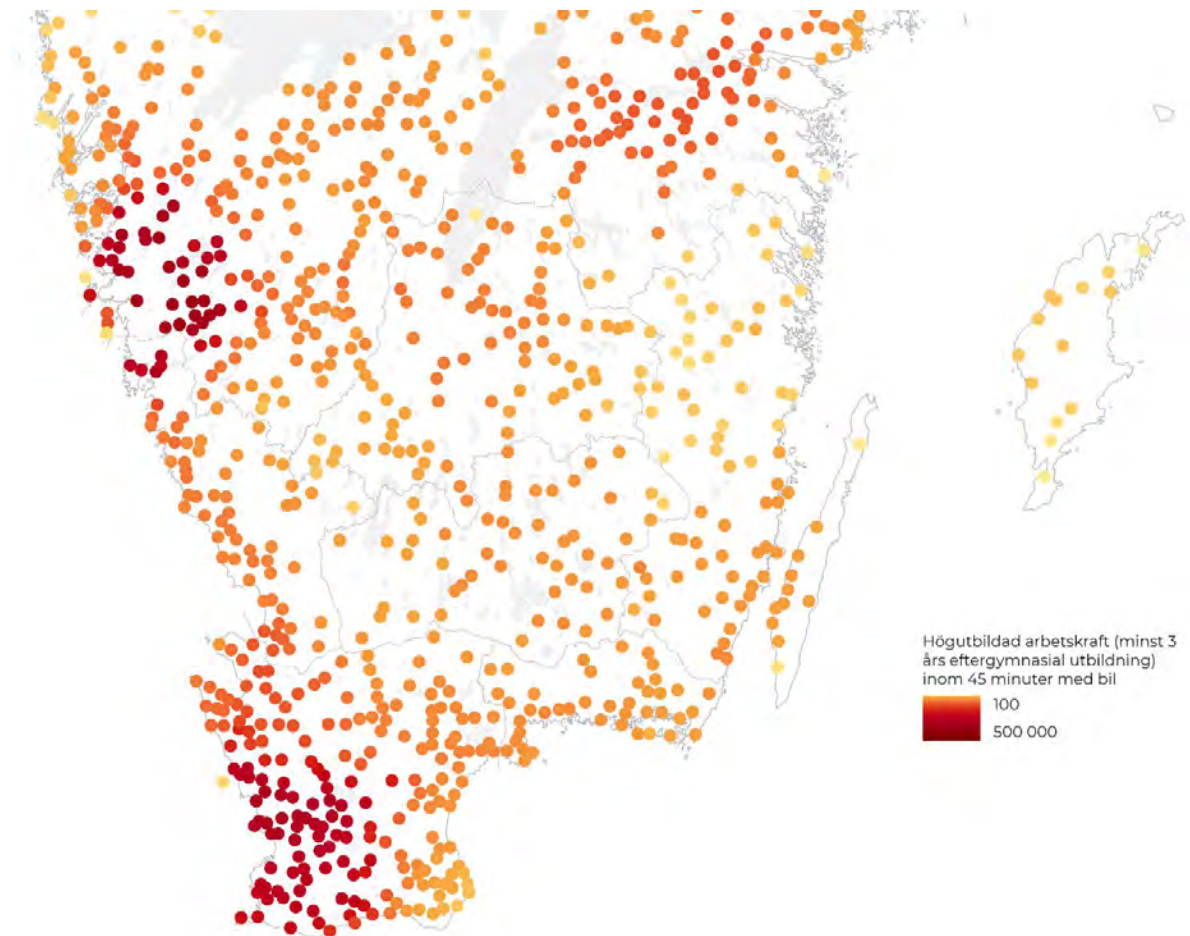


28 Arbetskraft avser här förvärvsarbetande nattbefolkning. Arbetslösa ingår ej

29 Se exempelvis Västra Götalandsregionen (2023) [Pendling och lokala arbetsmarknader i Västsverige](#)

I figur 83 nedan visas tillgängligheten till arbetskraft med högre utbildning, 3 år eller längre av eftergymnasiala studier. Likt föregående karta visas att tillgängligheten är som högst vid de största befolkningskoncentrationerna i sydvästra Skåne och runt Göteborg, samt därefter i centrala Östergötland. Den största skillnaden mellan att undersöka tillgängligheten till arbetskraft i sin helhet och att se till högutbildad arbetskraft syns dock inte i dessa områden utan i övriga delar av Sydsverige, i synnerhet de mindre tätbefolkade delarna. Vi har tidigare, i avsnitt 5.3, berört hur andelen högutbildade bland befolkningen är som högst i de större städerna, vilket bidrar till att de geografiska skillnaderna mellan större städer och övriga Sydsverige är större i denna karta än den föregående.

Figur 83. Antal sysselsatta (förvärvsarbetande nattbefolkning) med högre utbildning, 3 år eller längre som kan nås inom 45 minuter med bil i Sydsverige, 2020



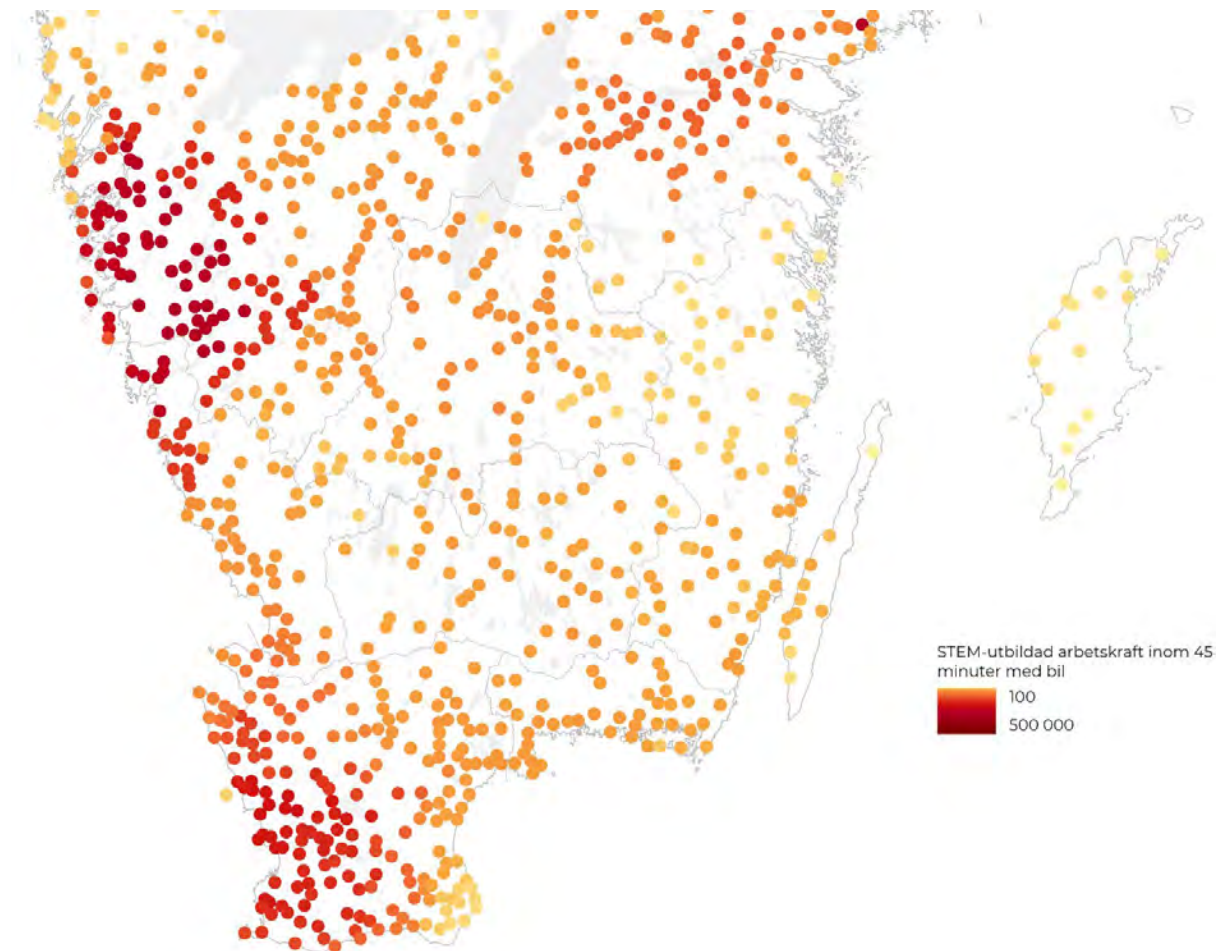
Källa: SCB, Stativ. Karta: WSP

Än större skillnader finns, mellan olika delar av Sydsverige, i tillgänglighet till arbetskraft med utbildning inom STEM-området (Science, Technology, Engineering & Mathematics). Yrken kopplade till STEM-utbildningar lyfts återkommande fram som bristyrken där företagens efterfrågan idag har svårt att matchas av arbetskraften. Utbildningsgruppen STEM innefattar både en del av de med längre utbildning som redovisats i föregående karta och utbildningar på lägre nivå som faller inom detta fält, exempelvis vissa YH-utbildningar.

Detta aggregat är mer kopplat till det privata näringslivet än föregående som också inkluderar yrken med offentlig prägel inom exempelvis vård och skola, vilket i högre grad visar på regionala skillnader kopplade till näringslivsprofil.

Tillgängligheten till STEM-utbildad arbetskraft i södra Sverige är som högst i Göteborgsområdet och norra Halland, följt i andra hand av sydvästra Skåne och därefter centrala Östergötland. Gradskillnaden mellan dessa regioner är tydligare för STEM-utbildade än för högutbildade i allmänhet.

Figur 84. Antal sysselsatta (förvärvsarbetande nattbefolkning) med STEM-utbildning som kan nås inom 45 minuter med bil i Sydsverige, 2020



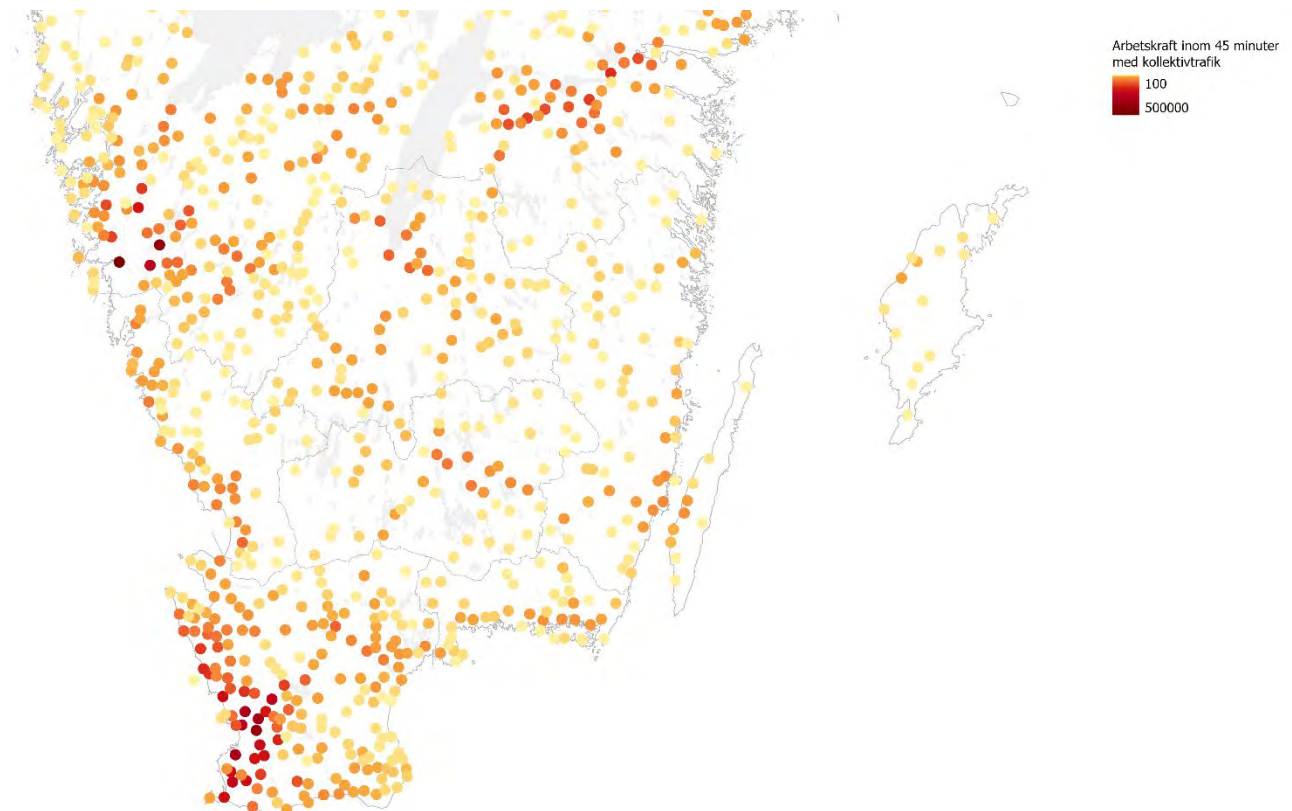
Källa: SCB, Stativ. Karta: WSP

Tillgänglighet med kollektivtrafik

Om tillgänglighetsberäkningarna baseras på kollektivresor istället för resor med bil fås resultat som i högre grad visar på lokala nyanser. Hela Sydsverige går att nå med bil, men det finns platser i Sydsverige som saknar kollektivtrafik, eller där restiden med kollektivtrafiken är längre än 45 minuter till närmaste större stad.

Fortfarande är tillgängligheten som högst i Malmö-Lundregionen, Göteborg och centrala Östergötland, men tillgängligheten avtar snabbare med avståndet för kollektivtrafik än den gör för bil. Än tydligare syns restidsomlanden runt de större städerna i Sydsverige. Jönköping, Kalmar, Växjö, Halmstad, Karlskrona och Kristianstad syns alla genom tätortskluster av mörkare nyanser. Kollektivtrafikens stråkbildning längs linjenätet kan också skönjas, exempelvis mellan Växjö och Kalmar.

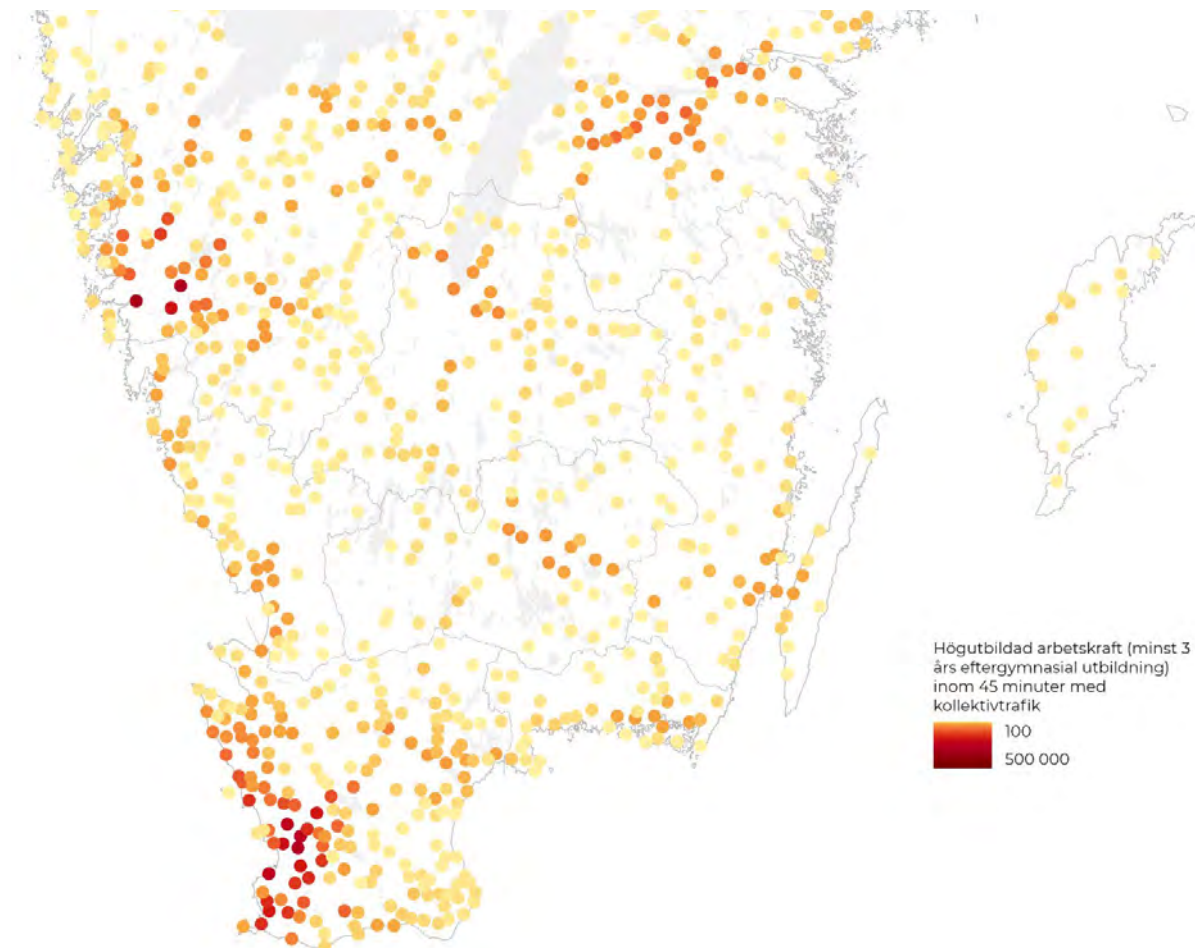
Figur 85. Antal sysselsatta (förvärvsarbetande nattbefolkning) som kan nå inom 45 minuter med kollektivtrafik i Sydsverige, 2020



Källa: SCB, Stativ. Karta: WSP

Skillnaderna mellan större städer och övriga delar av Sydsverige förstärks än mer om analysen fokuserar på högutbildad arbetskraft inom 45 minuter med kollektivtrafik. Utanför de större städernas närmaste omland är kollektivtrafiktillgängligheten till högutbildad arbetskraft begränsad. En gradskillnad finns också mellan å ena sidan Göteborgsområdet och Malmö-Lund, och å andra sidan övriga större städer och residensstäder i södra Sverige.

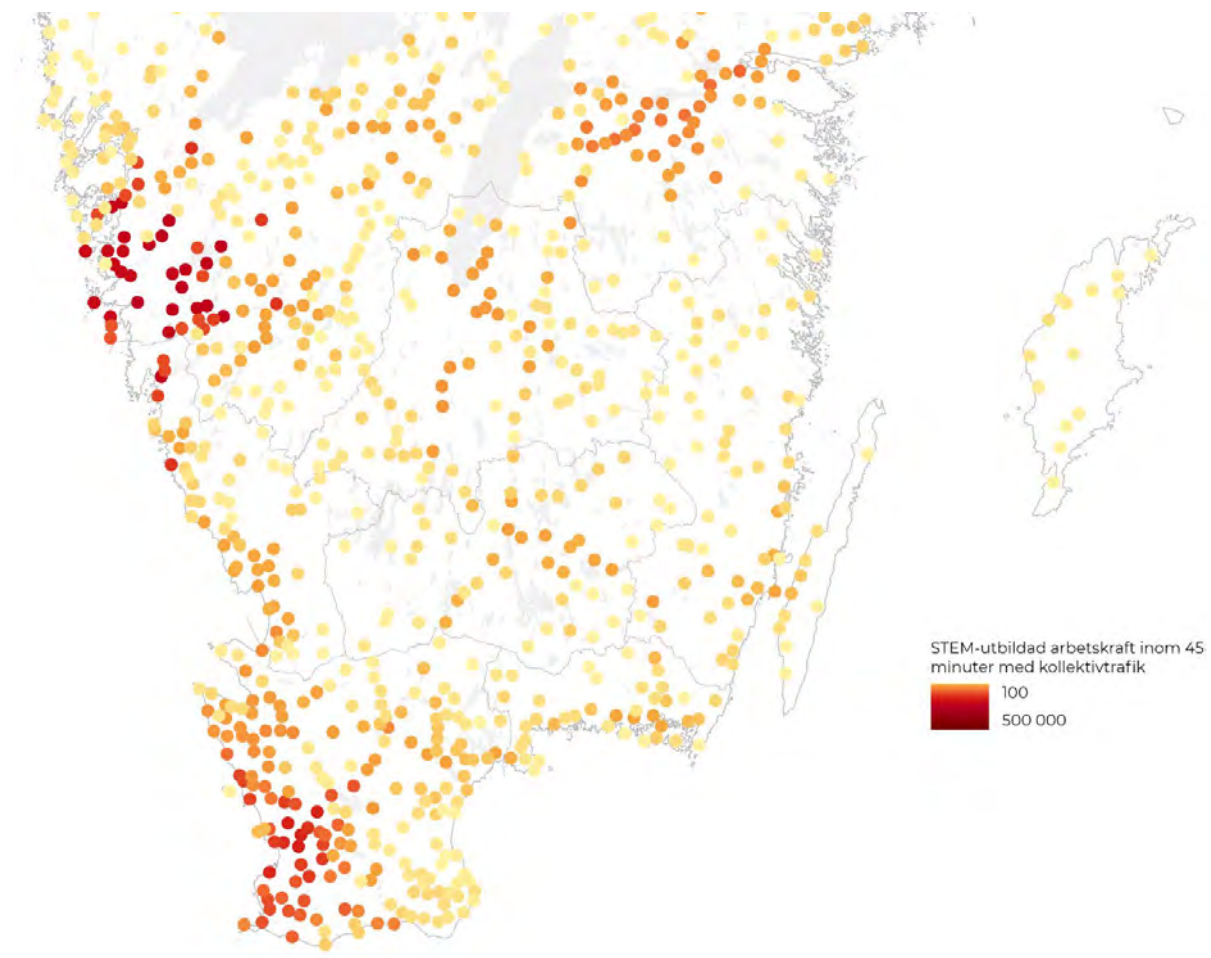
Figur 86. Antal sysselsatta (förvärvsarbetande nattbefolkning) med högre utbildning, 3 år eller längre som kan nås inom 45 minuter med kollektivtrafik i Sydsverige, 2020



Källa: SCB, Stativ. Karta: WSP

Den högsta kollektivtrafiktillgängligheten till STEM-utbildad arbetskraft i södra Sverige finns, liksom för tillgänglighet med bil, i Göteborgsområdet följt av i andra hand Malmö-Lund och därefter centrala Östergötland. Därefter följer residensstäder och större arbetsmarknadscentrum med omland samtidigt om övriga mellanliggande områden har begränsad kollektivtrafiktillgänglighet till STEM-utbildad arbetskraft. Det geografiska mönstret är mycket likt det för högutbildad arbetskraft, med skillnaden att STEM-utbildad arbetskraft i än högre grad än högutbildade är koncentrerade till regioner i väst, i synnerhet Göteborg och Malmö-Lund.

Figur 87. Antal sysselsatta (förvärvsarbetande nattbefolkning) med STEM-utbildning som kan nå inom 45 minuter med kollektivtrafik i Sydsverige, 2020



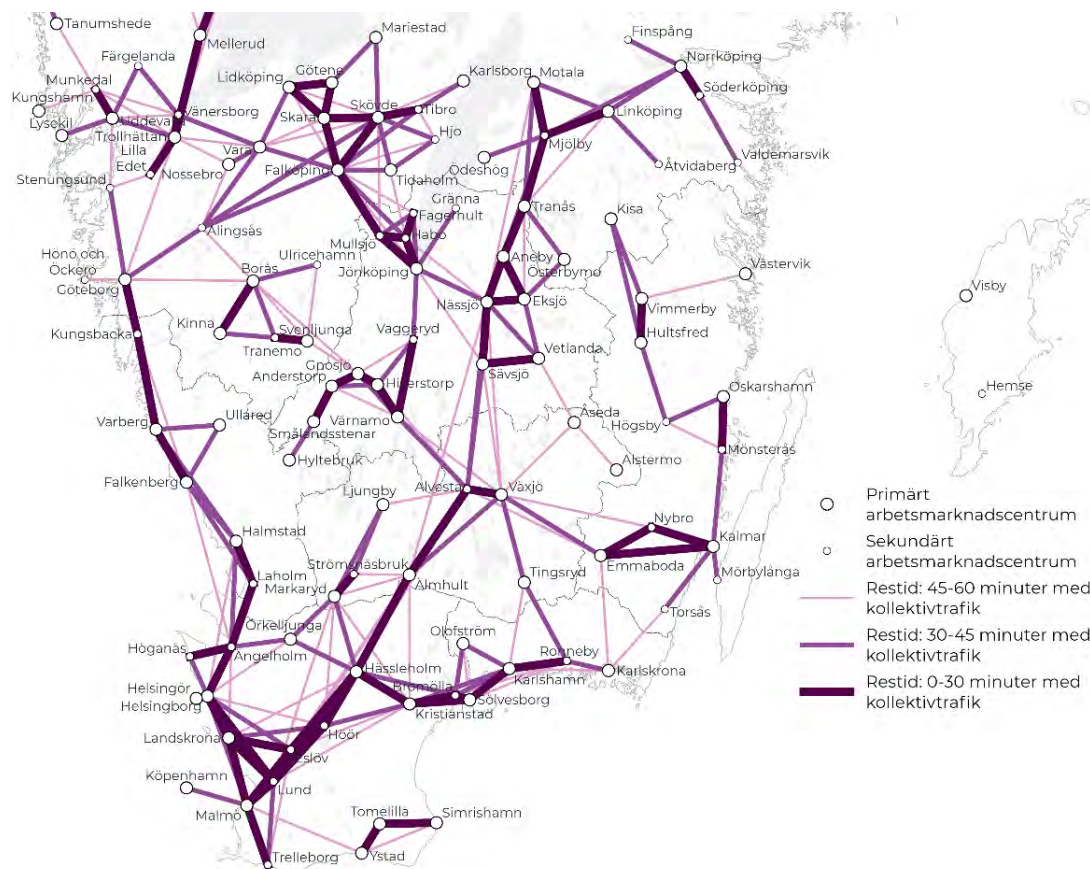
Källa: SCB, Stativ. Karta: WSP

Restider och turtäthet med kollektivtrafik

Kollektivtrafiken är ett viktigt medel för mellanregional integrering. Därför har restider med kollektivtrafik mellan primära och sekundära arbetsmarknadscentrum undersökts (se figur 88). Restiderna kan hjälpa till att förklara varför vissa orter är starkare funktionellt sammankopplade än andra, men kan också väcka frågor om varför två orter med korta restider inte har något starkt funktionellt samband.

Restidsberäkningarna är gjorda från hållplatsen med flest avgångar per dag i respektive arbetsmarknadscentrum. Kartan visar därför typiskt restidsavstånd mellan två centralstationer eller centrala bussterminaler. Det faktiska pendlingsavståndet mellan start- och målpunkt (exempelvis mellan bostad och arbete) är i de allra flesta fall längre.

Figur 88. Restider med kollektivtrafik mellan primära och sekundära arbetsmarknadscentrum i södra Sverige, 2020



Källa: SCB, Stativ (sekundära och primära arbetsmarknadscentrum) och öppen GTFS-data från Trafiklab för restider (data för måndag 5 juni, avgång mellan kl. 07:00 och 08:00). Analysen körts för var 5:e minut under en timme (07:00, 07:05, osv.) och kan därför slå fel på upp till 5 minuter. Karta: WSP

I kartan ovan syns att de korta restiderna framför allt återfinns för arbetsmarknadscentrumen utmed Västskustbanan och Södra stambanan. Det avspeglar det relativt stora järnvägsnätet i väst. Längs östkusten, från Skåne i söder till Östergötland i norr, syns istället avsaknaden av järnväg i form av dels längre restider, dels en mindre sammanhållen struktur – här är ofta ett fåtal tätorter väl sammanknutna, följt av ett ”glapp” med längre restider till fler arbetsmarknadscentrum.

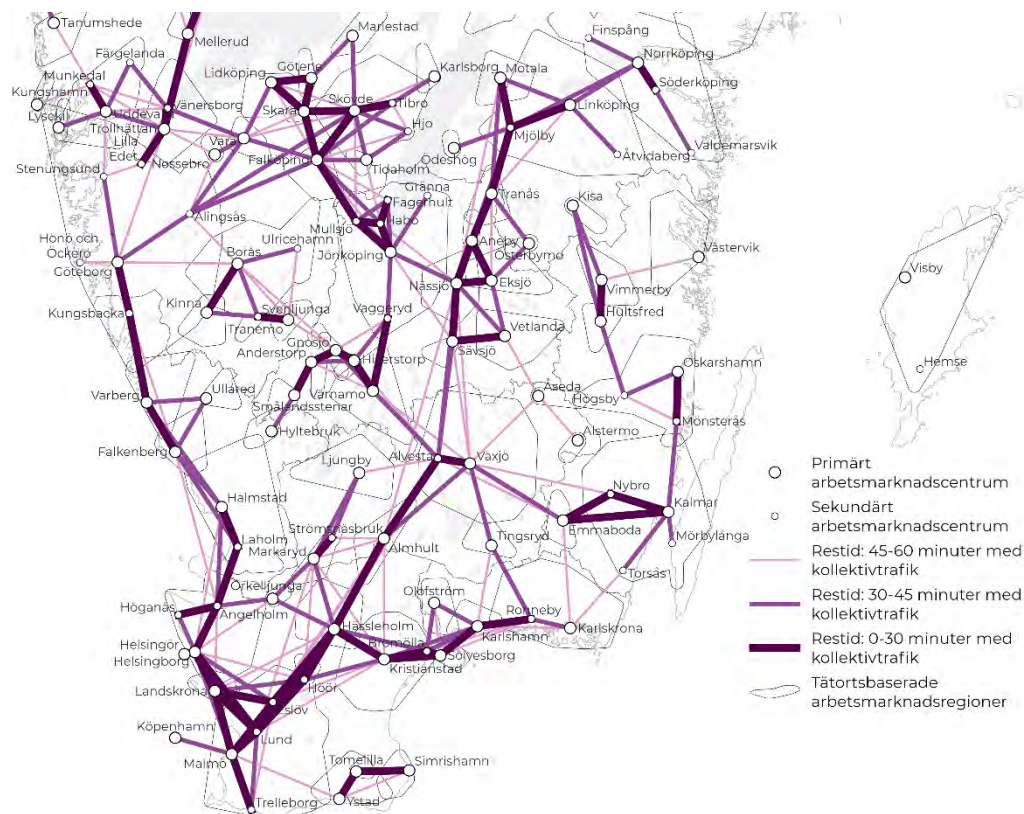
De flesta arbetsmarknadscentrumen i Skåne når två eller fler andra arbetsmarknadscentrum på mindre än 30 minuter med kollektivtrafik. Länkarna med korta restider sträcker sig från Skåne en bit in i samtliga av de tre angränsande länen; till Halmstad, Växjö och Ronneby. I Hallands län är restiderna till de närmsta

arbetsmarknadscentrumen över länsgräns i norr och söder korta, medan det är betydligt längre restider mellan arbetsmarknadscentrumen i Halland och Kronobergs respektive Jönköpings län.

I Kalmar län utmärker sig Västervik som en av de större tätorterna med långa restider till andra arbetsmarknadscentrum. I Kalmar och Kronobergs län är det överlag långa restider mellan arbetsmarknadscentrumen inom respektive län samt till arbetsmarknadscentrum i angränsande län. Kopplingen över länsgräns mellan Älmhult och Hässleholm är ett undantag. Alvesta sticker ut i Kronobergs län med möjlighet att pendla till fem olika arbetsmarknadscentrum inom 45 minuter (Växjö, Älmhult, Värnamo, Sävsjö och Nässjö). Restiderna i Jönköpings län medför i dagsläget bättre förutsättningar för regionförstoring och funktionell integration med arbetsmarknadscentrum i Västra Götalands och Östergötlands län. Karlskrona är den enda av residensstäderna som inte når något annat arbetsmarknadscentrum inom 30 minuter med kollektivtrafik.

Med TA-regionerna i bakgrunden (figur 89 nedan) blir restidskartan ett verktyg för att diskutera potential till regionförstoring med hållbara transporter. En intressant jämförelse är exempelvis att restiden mellan Emmaboda och Kalmar är mindre än 30 minuter, men arbetsmarknadsregionerna är trots det ganska långt ifrån att integreras (pendlingen från Emmaboda till Kalmar är i dagsläget mindre än 10 procent). Det kan jämföras med att restiden med kollektivtrafik mellan Åseda och Växjö är längre än 45 minuter, men andelen av Åsedas nattbefolkning som pendlar till Växjö är större än 10 procent och Åseda och Växjö har alltså ett starkare funktionellt samband på arbetsmarknaden än Emmaboda och Kalmar, trots dubbelt så lång restid med kollektivtrafik.

Figur 89. Restider med kollektivtrafik mellan primära och sekundära arbetsmarknadscentrum i södra Sverige, 2020



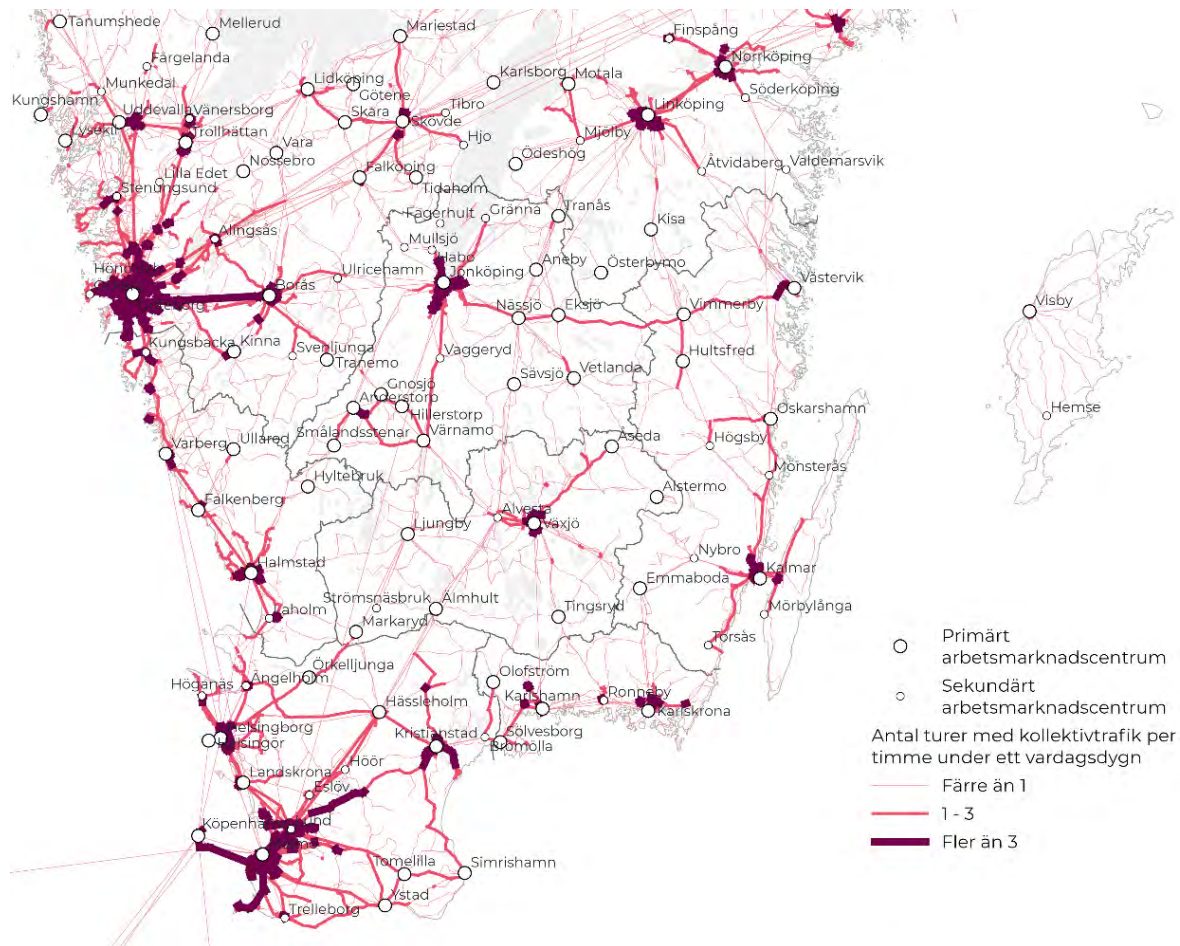
Källa: SCB, Stativ (sekundära och primära arbetsmarknadscentrum) och öppen GTFS-data från Trafiklab för restider (data för måndag 18 april, avgång mellan kl. 07:00 och 08:00). Analysen körts för var 5:e minut under en timme (07:00, 07:05, osv.) och kan därför slå fel på upp till 5 minuter. Karta: WSP

I figur 90 nedan flyttas visas turtätheten som antal avgångar per timme under ett vardagsdygn. Kollektivtrafikens attraktivitet påverkas av många faktorer. Turtätheten i kombination med restiden ger en översiktlig bild av hur konkurrenskraftig kollektivtrafiken är som färdmedel på sträckan.

Exempel på analys som kan göras med hjälp av kartan:

Med restidskartan är det möjligt att analysera vad turtäthet kan betyda för tillgängligheten. I Kalmar län är det korta restider mellan orterna på sträckan Emmaboda - Nybro - Kalmar (totalt ca 28 minuter) men relativt låg turtäthet. Det motsatta gäller för sträckan Kalmar - Mönsterås där restiden är längre (40 minuter) men turtätheten är hög. Emmaboda och Mönsterås har ungefär lika många invånare (5 200 respektive 5 400) och ligger båda längs ett kollektivtrafikstråk mellan två större orter på samma restidsavstånd från varandra (Kalmar - Oskarshamn: 65 minuter, Kalmar - Växjö: 65 minuter). Växjö är ett större arbetsmarknadscentrum än Oskarshamn och här finns det anledning att fundera på om turtätheten mellan Kalmar och Växjö skulle varit högre om orterna låg i samma län. Utifrån den här kartan framstår det också som att det finns goda infrastrukturförutsättningar för att kollektivtrafiken ska kunna vara ett attraktivt färdmedel för arbetspendling mellan Emmaboda - Kalmar, men i dagsläget är den kortaste väntetiden mellan två avgångar på sträckan 43 minuter och det totala antalet avgångar per dygn är 17 stycken, jämfört med 48 på sträckan Kalmar - Mönsterås.

Figur 90. Turtäthet med kollektivtrafik i södra Sverige, 2020

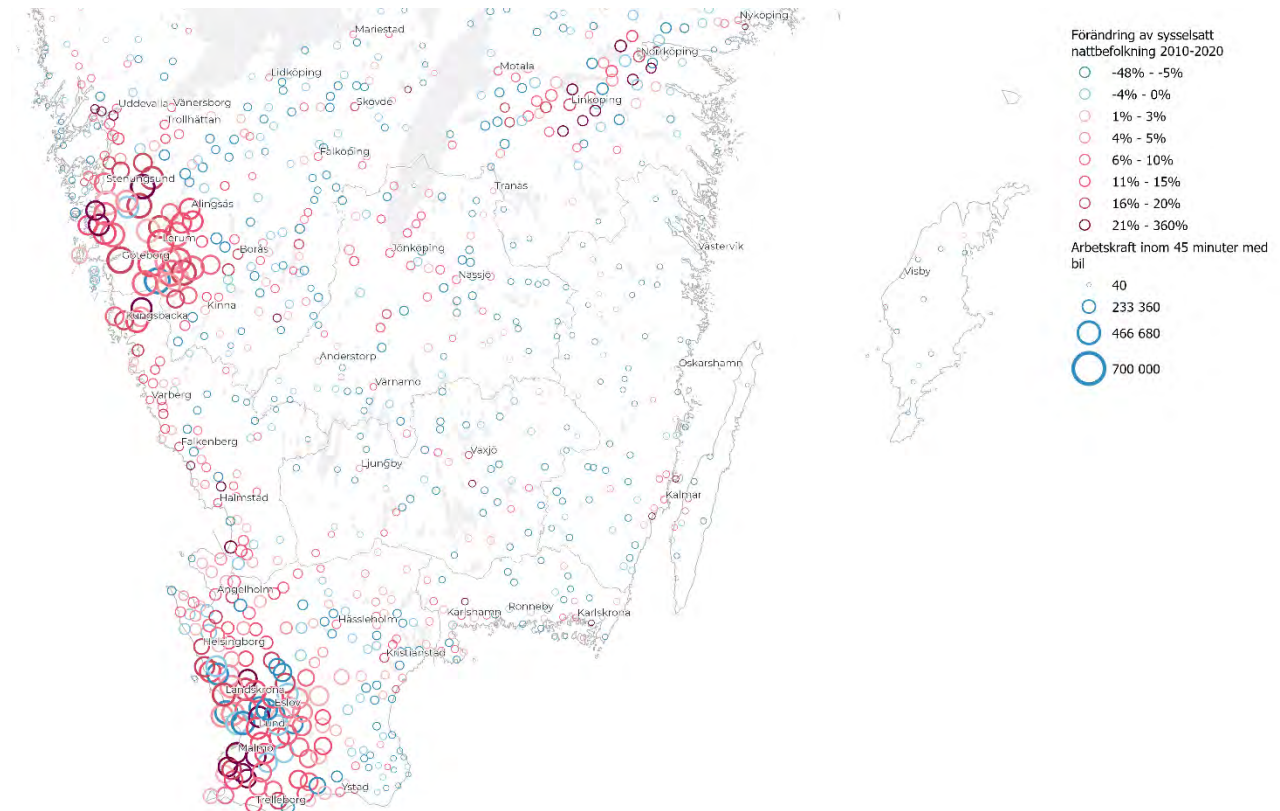


Källa: SCB, Stativ (sekundära och primära arbetsmarknadscentrum) och öppen GTFS-data från Trafiklab för turtäthet (data för måndag 5 juni). Karta: WSP

Konkurrensfördelen med hög tillgänglighet till arbetskraft

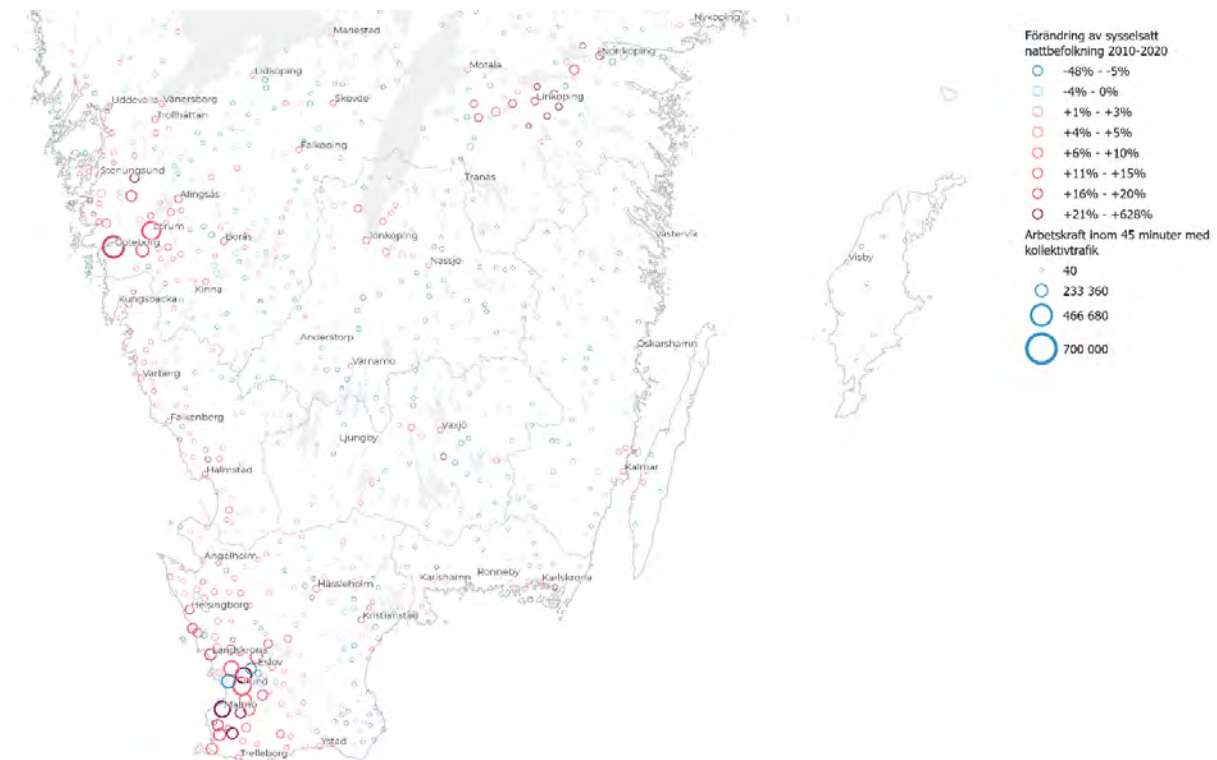
Att tillgängligheten till arbetskraft påverkar lokala näringslivsförutsättningar framgår tydligt om tillgängligheten till arbetskraft undersöks tillsammans med sysselsättningsutvecklingen över tid. Ju större tillgängligheten till arbetskraft är för en ort i Sydsverige, desto vanligare att sysselsättningen också vuxit över tid. Men även på platser med hög tillgänglighet till arbetskraft kan sysselsatt nattbefolkning minska över tid, och tvärt om. I nedanstående kartpar (figur 91 och 92) visas tillgängligheten till arbetskraft i södra Sverige i kombination med förändringen i sysselsatt nattbefolkning under det senaste decenniet dels med bil, dels med kollektivtrafik.

Figur 91. Antal sysselsatta (förvärvsarbetande nattbefolkning) som kan nå inom 45 minuter med bil samt sysselsättningsutvecklingen i södra Sverige, 2010 - 2020



Källa: SCB, Stativ. Karta: WSP

Figur 92. Antal sysselsatta (förvärvsarbetande nattbefolkning) som kan nå inom 45 minuter med kollektivtrafik samt sysselsättningsutvecklingen i Sydsverige, 2010 - 2020

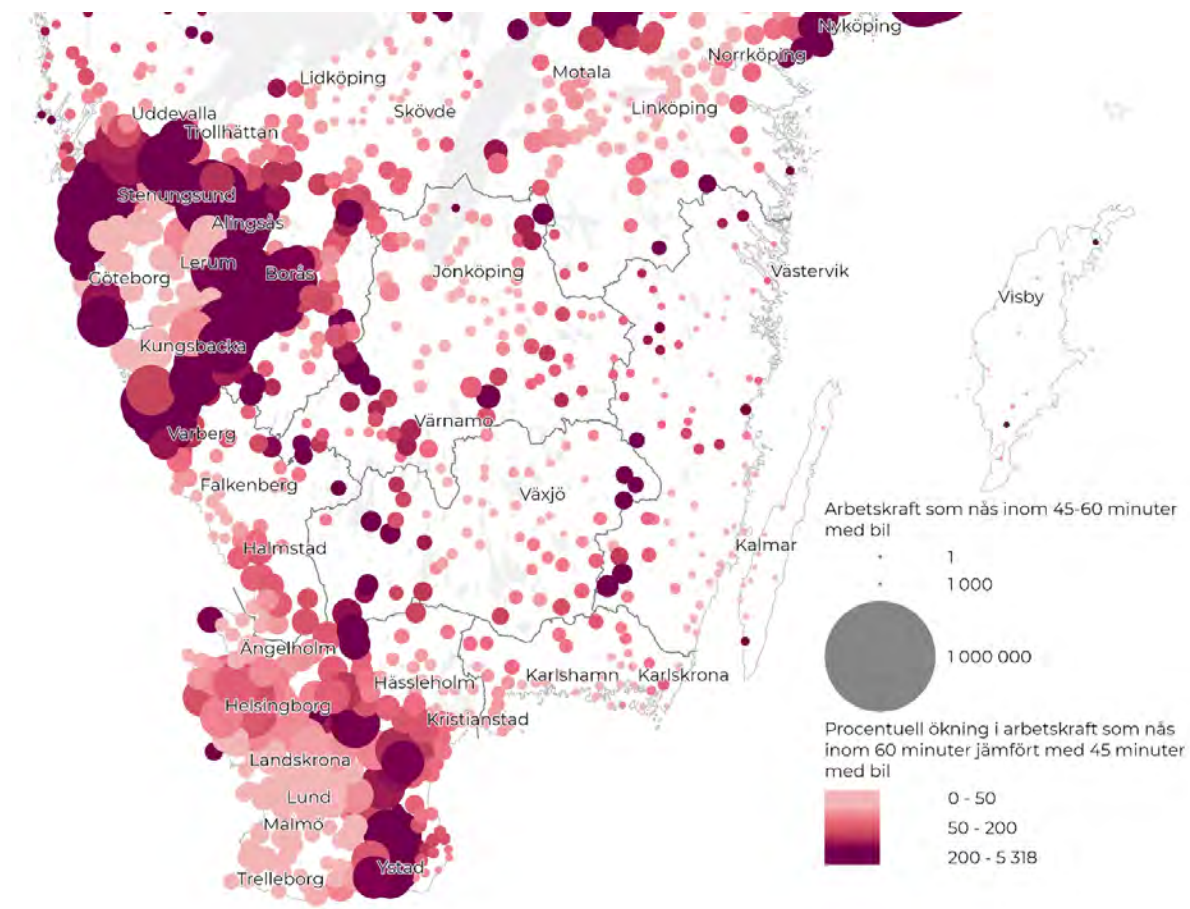


Källa: SCB, Stativ. Karta: WSP

En intressant fråga är då vilka områden i Sydsverige som har större potential än andra att nå ett påtagligt större utbud av arbetskraft om restiden skulle förkortas. Detta kan undersökas genom att se hur figur 91 och 92 ovan påverkas om arbetskraften istället summeras inom det område som idag motsvarar en timmes restid med bil och kollektivtrafik. För vissa delar av Sydsverige innebär den extra kvarten i restid en påtaglig ökning i tillgänglighet, för andra gör den extra restiden enbart marginell skillnad.

Ju mörkare färg i figur 93 nedan desto större procentuell ökning i nåbar arbetskraft om tidsintervallet ökar från 45 till 60 minuter med bil. Storleken på cirkeln betecknar ökningen mätt i antal personer. De största ökningarna mätt som antal personer finns runt storstadsregionerna Göteborg och Malmö-Lund, här finns också några av de största procentuella ökningarna i tillgängligheten till arbetskraft. Större ökning, men i en annan storleksordning, finns också i skärningen mellan flera av residensstäderna och de större arbetsmarknadscentrumen i Sydsverige. På flera platser finns orter i strategiska mellanlägen där tillgängligheten till arbetskraft ökar dramatiskt med den extra kvarten i restid med bil. Värnamo, Ljungby, Emmaboda, Alstermo Gislaved-Gnosjötrakten och Tranås är alla exempel på orter i områden med stora ökning, både i antal och mätt som procentuell ökning. Minst ökning i tillgänglighet med den extra kvarten i restid i bil finns både i närheten av de större orterna – områden som täckts in redan i 45 minuter – och områden där ökningen i restid inte är tillräckligt mycket för att nå fler kringliggande större orter än vad som kan nås på 45 minuter. Till det sistnämnda hör områden längs Blekinges kust, delar av norra Kalmar län och mittersta Halland.

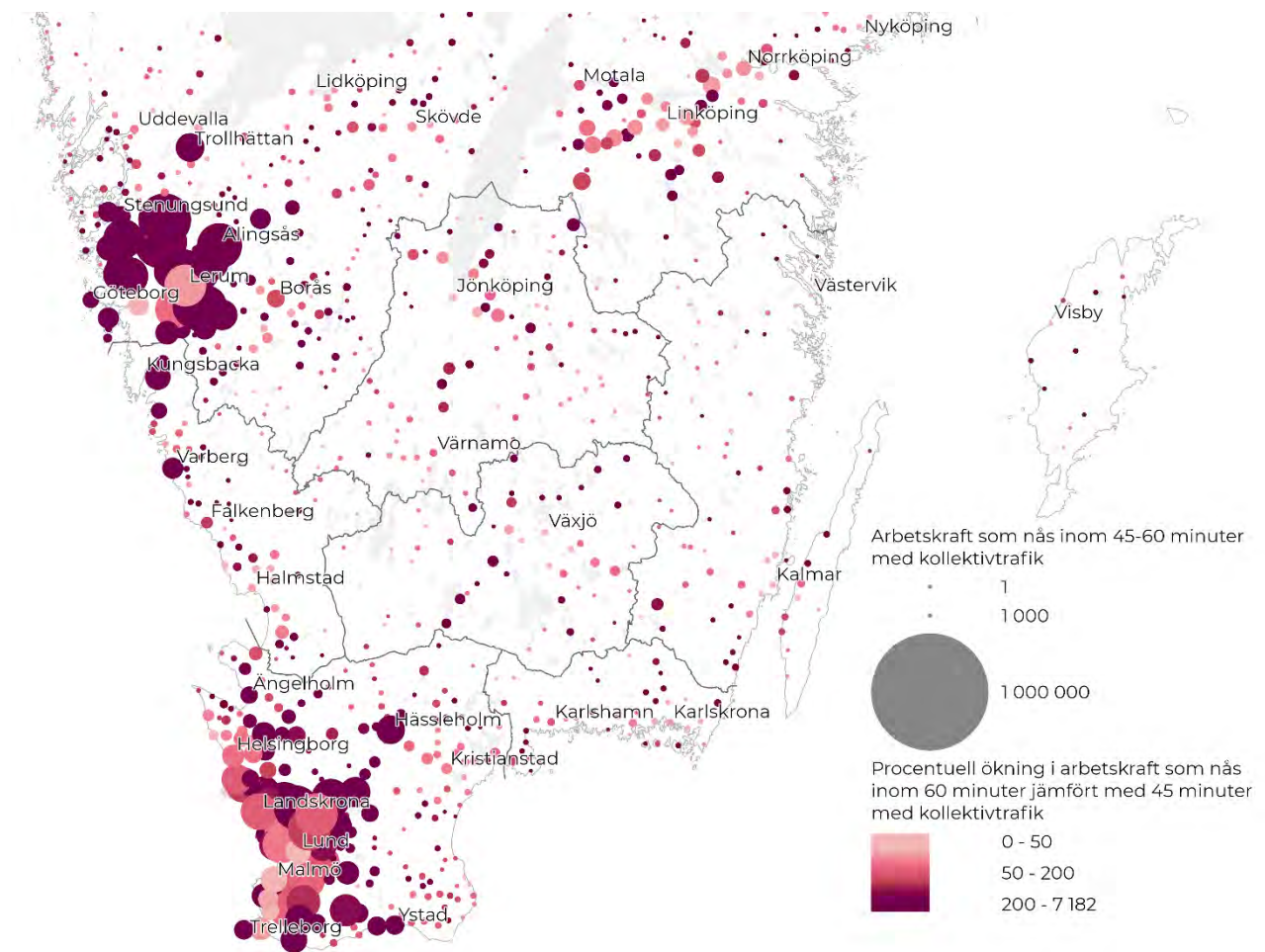
Figur 93. Antal sysselsatta (förvärvsarbetande nattbefolkning) som kan nå inom 45 - 60 minuter med bil och procentuell ökning av tillgänglig arbetskraft inom 60 minuter jämfört med 45 minuter med bil i södra Sverige, 2020



Källa: SCB, Stativ. Karta: WSP

Motsvarande karta för ökad arbetskraftstillgänglighet med kollektivtrafik visar hur randområdena runt både Göteborg och Malmö-Lund flyttat närmare respektive storstadsregion. Även i denna karta framträder Tranås och Emmaboda som strategiska mellanlägen mellan två eller fler residensstäder. Den strukturbildande effekten av Södra stambanan syns tydligt genom pärlbandet av mörka cirklar från mittersta Skåne, genom Kronoberg och vidare ända till Tranås.

Figur 94. Antal sysselsatta (förvärvsarbetande nattbefolkning) som kan nå inom 45 - 60 minuter med kollektivtrafik och procentuell ökning av tillgänglig arbetskraft inom 60 minuter jämfört med 45 minuter med kollektivtrafik i södra Sverige, 2020



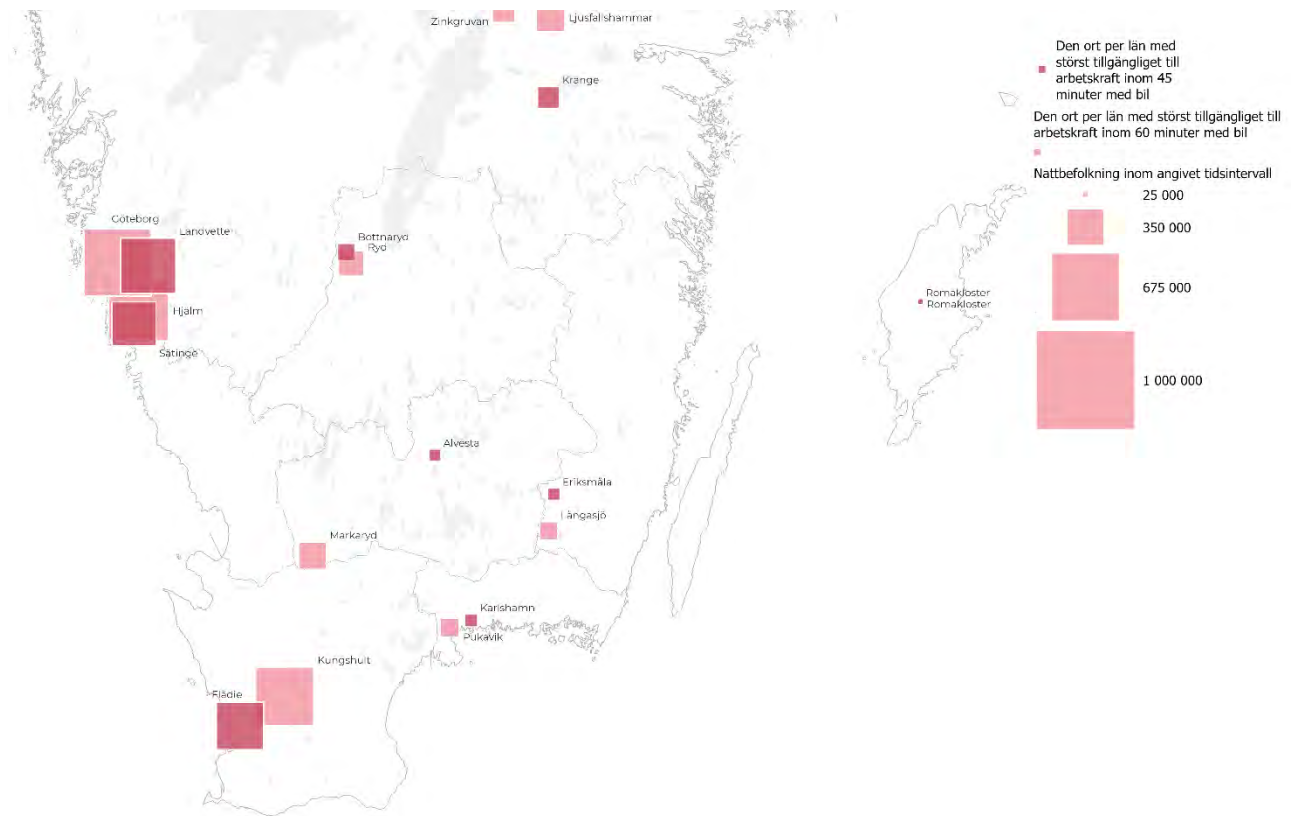
Källa: SCB, Stativ. Karta: WSP

Platserna med högst tillgänglighet till arbetskraft

Vilka platser i respektive län har absolut högst tillgänglighet till arbetskraft? I figur 95 visas den absolut mest tillgängliga platsen i respektive län sett till arbetskraft och mätt med två olika tidsintervall, 45 respektive 60 minuters restid med bil. De mest tillgängliga platserna i Sydsveriges län är i många fall inte de största tätorterna i sig. Istället är det tal om mindre orter med tillgänglighet till arbetskraft i flera större orter i närheten. Dessa platser kan betecknas som strategiska mellanlägen vars lokalisering mitt emellan andra större orter är en positiv lägesegenskap. Exempelvis Karlshamn med mindre än 45 minuters restid till både Kristianstad och Karlskrona, och Eriksmåla längs väg 25 mellan Kalmar och Växjö.

För majoriteten av Sydsvenska län ligger punkterna för 45 och 60 minuter nära varandra. Undantaget är Kronoberg, där den extra kvarten i restid gör att arbetskraftsmaximum skiftar från Alvesta till Markaryd när större orter i Skåne kan nås.

Figur 95. Mest tillgängliga platser i förhållande till antal sysselsatta (förvärvsarbetande nattbefolkning) inom 45 respektive 60 minuter med bil i södra Sverige, 2020



Källa: SCB, Stativ. Karta: WSP

På motsvarande karta med kollektivtrafik som färdmedel (figur 96) förflyttas tillgänglighetsmaximum i respektive län i många fall närmare residensstäderna och de enskilt största befolkningskoncentrationerna. Den kollektiva restiden mellan de största befolkningskoncentrationerna i Sydsverige är i många fall längre än att två eller fler större städer faller inom restidsintervallet. Undantaget är Skåne där avståndet mellan större städer är mindre än i andra Sydsvenska län.

Figur 96. Mest tillgängliga platser i förhållande till antal sysselsatta (förvärvsarbetande nattbefolkning) inom 45 respektive 60 minuter med kollektivtrafik i södra Sverige, 2020



Källa: SCB, Stativ. Karta: WSP

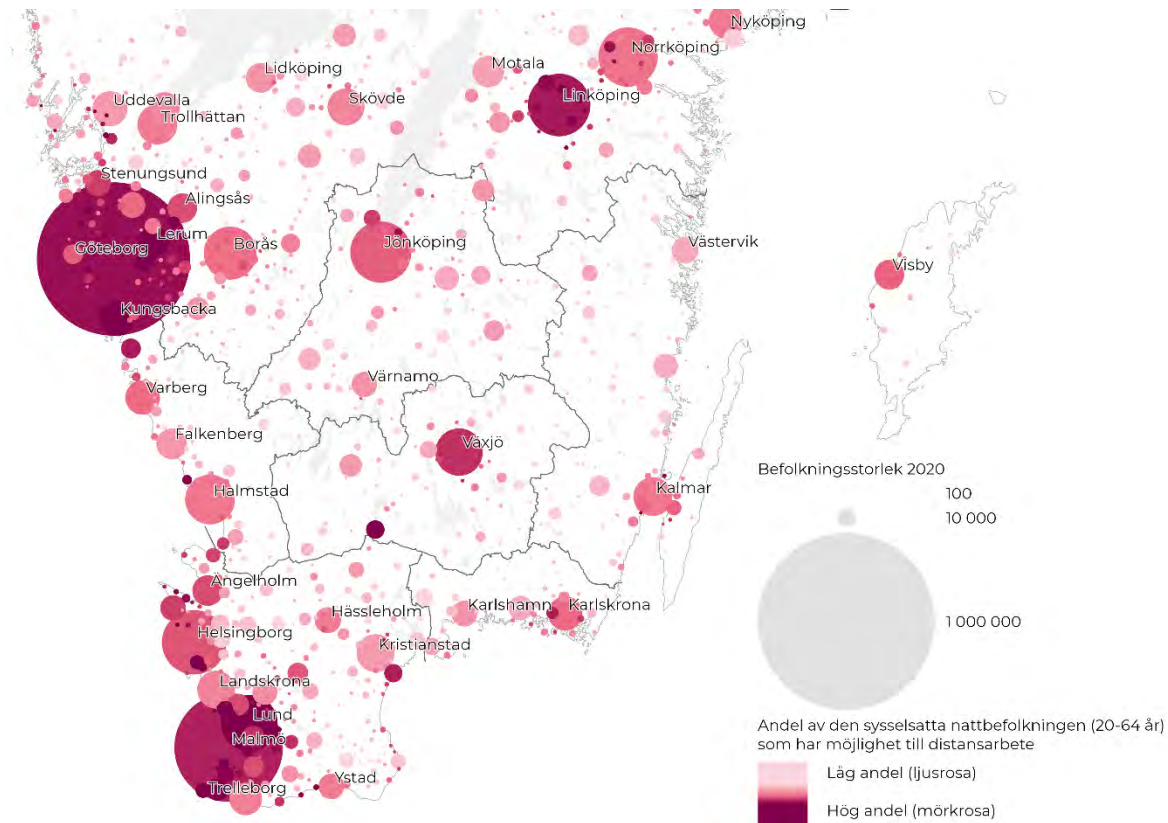
Arbetskraft med distansyrken

Distansyrken är ett samlingsnamn för yrken som inte kräver regelbunden fysisk närvaro på en specifik plats utan som i hög utsträckning är möjliga att utföra från hemmet, på resande fot eller andra platser. Ofta är det tal om kontorstjänster. Distansarbetandet i Sverige har ökat allt mer under en längre tid och tog ett jätteklick i och med Coronapandemins intåg under 2020.³⁰

Distansyrken finns främst inom tjänstebranscher och kontorstjänster inom övriga delar av näringslivet. Många högre utbildningar leder också till dessa yrken. Skillnader i lokal näringslivsprofil har därför stor inverkan på hur vanliga distansyrken är i olika delar av landet. Störst antal distansarbetare finns i de tre storstäderna Stockholm, Göteborg och Malmö, följt av residensstäder och övriga större städer i Sydsverige. Absolut högst andel distansarbetare finns regelmässigt inte i själva städerna utan i mindre tätorter i deras närhet. Orter som utmärks av hög andel småhus, hög socioekonomisk status och ofta vattennära lägen. Detta mönster kan observeras kring samtliga residensstäder i Sydsverige liksom andra större arbetsmarknadscentrum.

³⁰ <https://utveckling.skane.se/publikationer/regional-utveckling/skaneanalysen-hur-manga-kan-potentiellt-jobba-pa-distans/>

Figur 97. Andel av befolkningen som har möjlighet till distansarbete, 2020



Källa: SCB, Stativ. Karta: WSP

En återkommande fråga under senare tid är ifall ökat distansarbete är en möjlighet till revitalisering av mindre orter och landsbygder.³¹ Distansyrken är i teorin möjliga att utföra överallt. Men deras rumsliga struktur är idag i mycket hög grad stadscentrerad. Distansyrken följer kontorslokaliseringarnas logik som i hög grad är beroende av tillgången till kvalificerad arbetskraft, exempelvis med högre utbildning eller kompetens inom STEM som tidigare berörts. En ofta framförd hypotes kring förändringar i lokaliseringsmönster hos distansarbetare är den om en *veckovis restidsbudget*; att distansarbetarna har svårt att fullt ut frigöras rumsligt från kontorens lokalisering i de större städerna, men att vissa kan acceptera en längre pendlingssträcka än gängse 30–45 minuter om distansarbete tillåts under delar av veckan. Vinsten för distansarbetaren kan både vara att ta ett nytt spännande jobb på längre avstånd från hemmet, eller att en flytt möjliggör en annan bostadskvalitet än vad som är möjlig närmare kontoret. En förlängning av denna hypotes är att det inte är landsbygder och mindre tätorter i allmänhet som är potentiella vinnare genom inflyttning av distansarbetare, utan främst platser som liknar dem som redan idag attraherar dessa yrkesgrupper: Mindre orter och platser med hög andel småhus, hög socioekonomisk status och ofta vattennära lägen – men på lite längre avstånd från större städer än vad som tidigare observerats. Landsbygder och mindre orter på längre avstånd från de större kontorsorterna tros i jämförelse ha svårare att attrahera inflyttande distansarbetare i sådan utsträckning att det har avgörande skillnad för den lokala utvecklingen.

31 <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1567118/FULLTEXT01.pdf>

6.5 Kritisk storlek och flerkärnighet

Inom offentlig förvaltning finns en lång tradition av att utreda och planera för hur stora administrativa geografier bör vara för att klara sina samhällsuppdrag. Ett aktuellt exempel på en sådan diskussion är den senaste kommunutredningen från 2020.³² Här förs diskussioner som påminner om de i den nya ekonomiska geografin. Kommuner behöver ha en viss storlek för att kunna klara sitt välfärdsuppdrag. Små kommuner har en tendens att minska befolkningsmässigt och därmed också få ett svagare skatteunderlag. Som redan lyfts här är en funktionell regionförstoring en möjlighet för orter och kommuner att skapa bättre förutsättningar för större arbetsmarknader och även andra typer av marknader.

I tidigare avsnitt har vi redovisat den Nya ekonomiska geografins grundtes om att orter och regioners storlek korrelerar positivt med deras förmåga att växa och utvecklas. Vi har också fått bekräftat att detta i hög grad också stämmer i den Sydsvenska geografin. Men går det att säga något om hur stor en region behöver vara för att en dynamisk utveckling ska uppstå? Finns det gränsvärden för hur stor kärnorten/-orterna behöver vara för att dra med sig övriga orter i deras närområde?

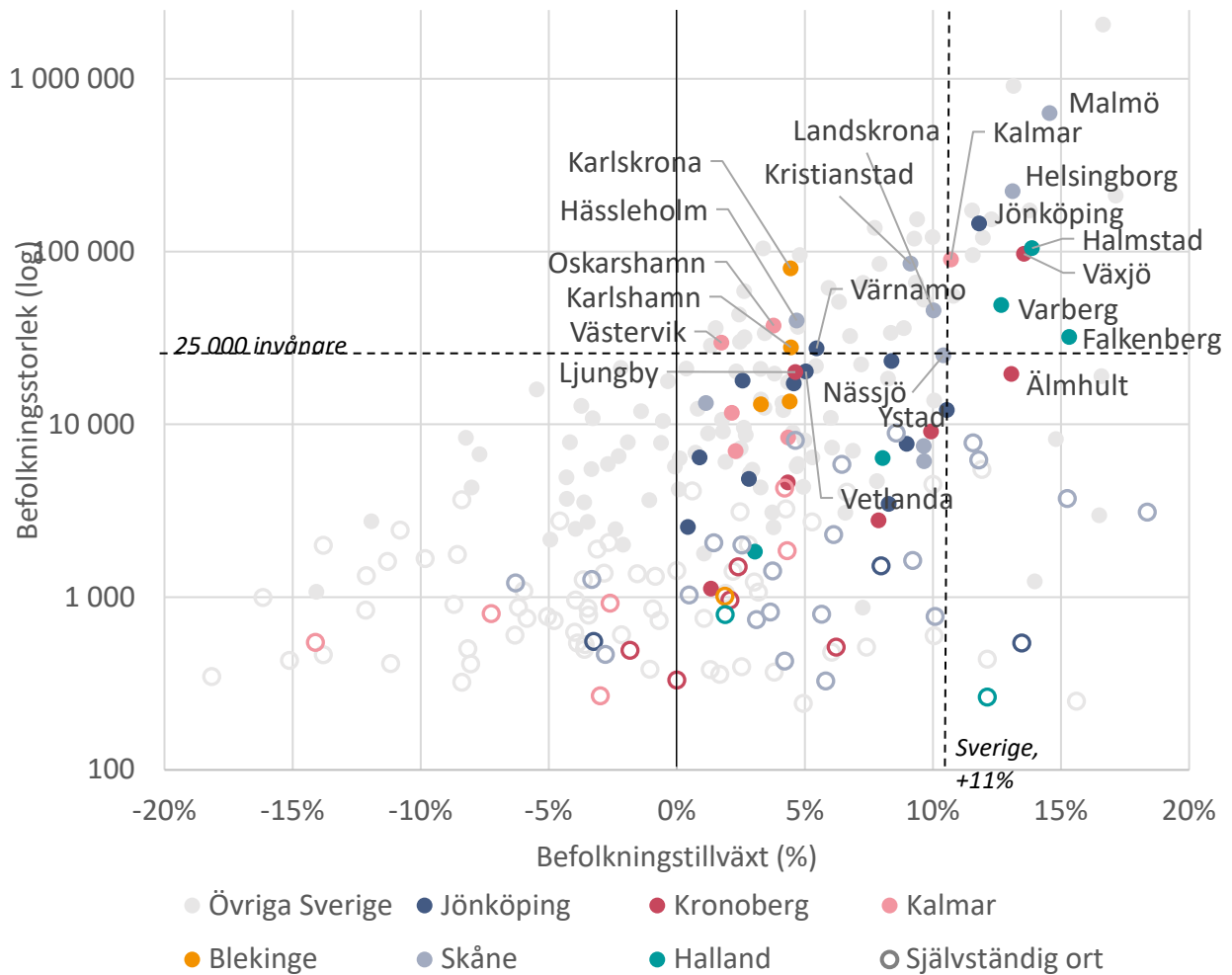
En analys över hur befolkningstillväxten sett ut för Sydsvenska TA-regioner för perioden 2010 – 2020 indikerar att TA-regioner med en befolkning på 25 000 invånare eller fler i de flesta fall haft en befolkningstillväxt som är högre än rikssnittet på cirka 11 procent för perioden. Men det finns undantag. Karlskrona TA med 80 000 invånare och Kristianstad med 85 000 invånare är två relativt stora TA-regioner som haft en positiv befolkningstillväxt men inte över rikssnittet. Som framgår av figur 98 nedan är det många TA-regioner med färre än 25 000 invånare haft en positiv befolkningsutveckling på mellan 0 och 11 procent och i vissa fall högre än så. I den kategorin finner vi till exempel Falkenberg och Älmhult. Notera att alla siffror härrör från TA-regionerna i sin helhet och inte enbart TA-regionernas centralorter. Det är alltså inte en enskild tätort som behöver uppnå gränsvärdet utan den funktionella regionen som helhet.

Som påvisats flera gånger tidigare är storlek en viktig faktor för en dynamisk regional utveckling, men inte den enda förklaringsfaktorn. Indikativt kan sägas att en befolkning på minst 30 000 invånare i den funktionella regionen utgör en kritisk nivå för förmågan att sannolikt fortsätta växa befolkningsmässigt av egen kraft. Det bör dock sägas att detta baseras på utvecklingen under perioden 2010 – 2020. För att säkrare kunna säga att detta gränsvärde är rimligt bör analysen fördjupas och göras för en längre tidsperiod.

Alla Sveriges TA-regioner med befolkning större än 22 000 personer år 2010 växte befolkningsmässigt under det efterkommande decenniet. I Sydsverige växte till och med alla TA-regioner bestående av mer än en tätort under denna period. Att vara en del av en större funktionell geografi är livsviktigt för ortens utvecklingsförutsättningar.

³² [Starkare kommuner – med kapacitet att klara välfärdsuppdraget - Regeringen.se](#)

Figur 98. TA-regioner i Sydsverige: Befolkningstillväxt och -storlek. 2010 - 2020

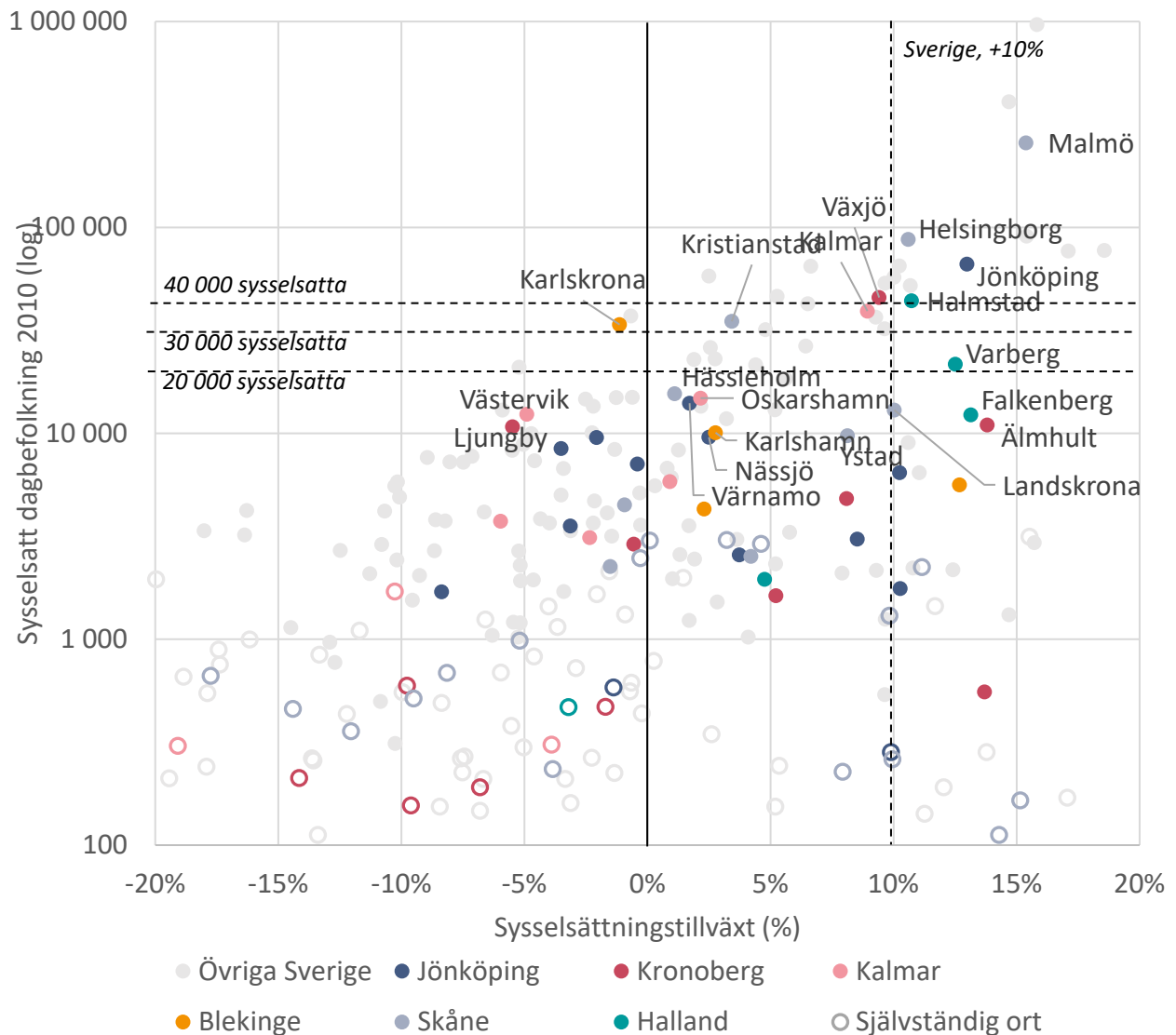


Källa: SCB, Stativ. Bearbetning: WSP

En motsvarande analys för sambandet mellan sysselsättningsstorlek och sysselsättningstillväxt indikerar även den att stora funktionella regioner i regel har en starkare sysselsättningstillväxt. Ett generellt mönster förefaller vara att regioner med en sysselsättning över 22 000 i regel har en positiv sysselsättningstillväxt. Och har regionen en sysselsättning på 30 – 40 000 så har den i regel en sysselsättningstillväxt i nivå med riksnittet eller högre. Men undantag finns. Precis som med befolkningen syns att Kristianstad och Karlskrona TA-regioner trots sin storlek inte haft samma sysselsättningstillväxt som andra likstora TA-regioner. En del betydligt mindre TA-regioner har också haft en stark sysselsättningstillväxt under perioden.

Indikativt tycks det alltså även för sysselsättningsutvecklingen finnas en kritisk gräns runt 30 000 sysselsatta för självförstärkande positiv sysselsättningstillväxt. Men precis som med befolkningsutvecklingen bör detta analyseras vidare innan säkra slutsatser kan göras.

Figur 99. TA-regioner i Sverige: Sysselsättningstillväxt och -storlek. 2010 – 2020



Källa: SCB, Stativ. Bearbetning: WSP

6.6 Funktionella samband i ett storregionalt perspektiv

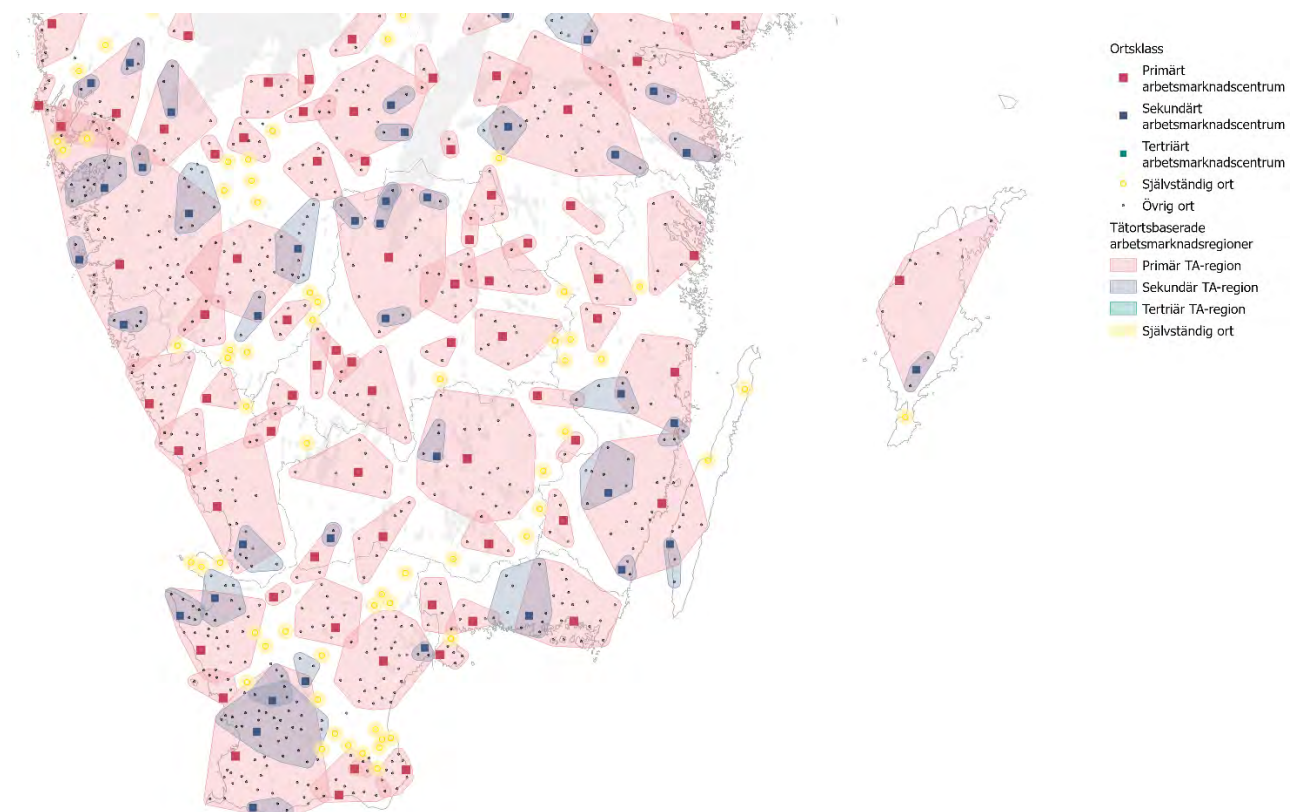
Tidigare (avsnitt 6.1) har utbredningen av tätortsbaserade arbetsmarknadsregioner i Sydsverige beskrivits. Denna indelning baseras på pendlingsstatistik mellan tätorter. De starkaste pendlingsrelationerna är i regel korta avståndsmässigt och går från mindre orter mot större arbetsmarknadscentrum. Vissa av de funktionella arbetsmarknaderna i Sydsverige spänner över administrativa gränser både på kommun- och länsnivå. I detta avsnitt beskrivs de storregionalt viktigaste av dessa länsöverskridande funktionella samband.

De större TA-regionerna i Sydsverige inkluderar alla tätorter från flera kommuner. Trots detta är antalet TA-regioner som spänner över länsgränser idag begränsat:

- Älmhult och Markaryd TA som båda inkluderar tätorter i Kronoberg och Skåne
- Olofström TA som inkluderar tätorter i Blekinge och Skåne
- Göteborgs TA som inkluderar tätorter i Västra Götaland och Halland
- Tranås och Aneby TA som båda inkluderar tätorter i Jönköping och Östergötland.
- Smålandsstenars TA som inkluderar tätorter i Jönköping och Halland
- Åseda och Alstermo TA båda som inkluderar tätorter i Kronoberg och Kalmar

Majoriteten av de länsöverskridande TA-regionerna är relativt små sett till befolkning och sysselsättning. Den länsöverskridande kopplingen är i de allra flesta fallen också svag med enbart en eller två ingående tätorter i grannlänet, från centralorten sett. Undantaget är Göteborgs TA som både är stor och vars utbredning sträcker sig en bra bit in i norra Halland. Bortsett från Göteborgs TA är samtliga av de större TA-regionerna i södra Sverige idag inomregionala. Den historiska bakgrunden till formandet av Sydsveriges län runt residensstäder har därmed funktionell relevans även idag.

Figur 100. Tätortsbaserade arbetsmarknadsregioner i södra Sverige, 2020

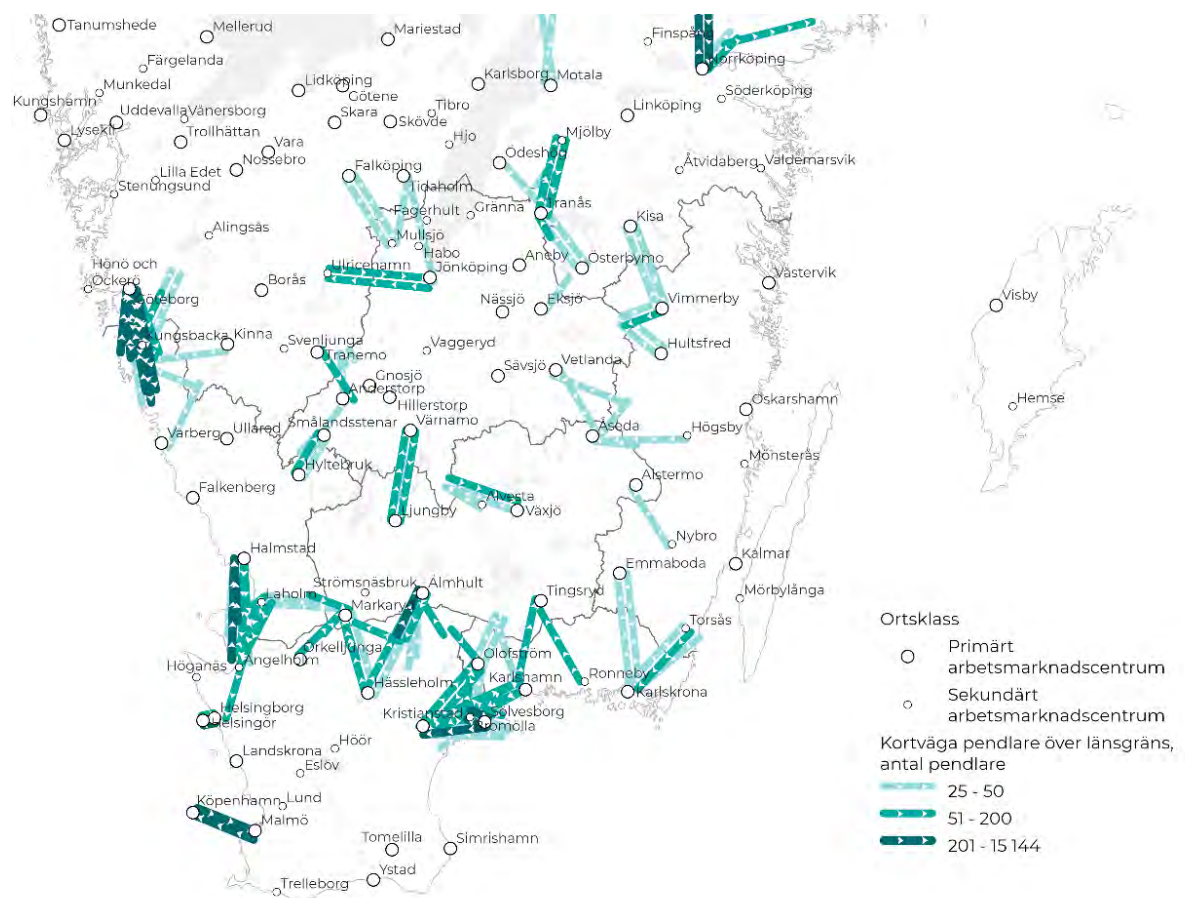


Källa: SCB, Stativ. Karta: WSP

Den Sydsvenska arbetspendlingen över länsgränser består dels av lokal kortvägspendling mellan närliggande orter (kortare än fem mil), dels långvägspendling (längre än fem mil). Om den långvägspendlingen också gör skillnad på pendlingsrelationer inom och utanför Sydsverige så ges en grund att undersöka storleksordningar i länsöverskridande funktionella samband.

Den lokala länsöverskridande pendlingen mellan tätorter i södra Sverige är för de allra flesta relationer begränsad till under 200 sysselsatta. Undantagen är arbetspendling mellan norra Halland och Göteborg, samt gränsöverskridande pendling mellan Skåne och angränsande län samt Danmark. Under nivån om 200 pendlare finns också en nivå av mellan 50 och 200 pendlare över länsgräns. I detta intervall återfinns många av de övriga korta länsöverskridande relationerna till och från Skåne och Blekinge. I jämförelse med andra korta pendlingsrelationer över länsgräns är flödena till och från Skåne och Blekinge relativt stora. Mellan övriga Sydsvenska län är de lokala pendlingsrelationerna ofta ännu svagare, med under 50 arbetspendlare per relation. I detta material har en undre visningsgräns använts vid 25 pendlare mellan tätorter.

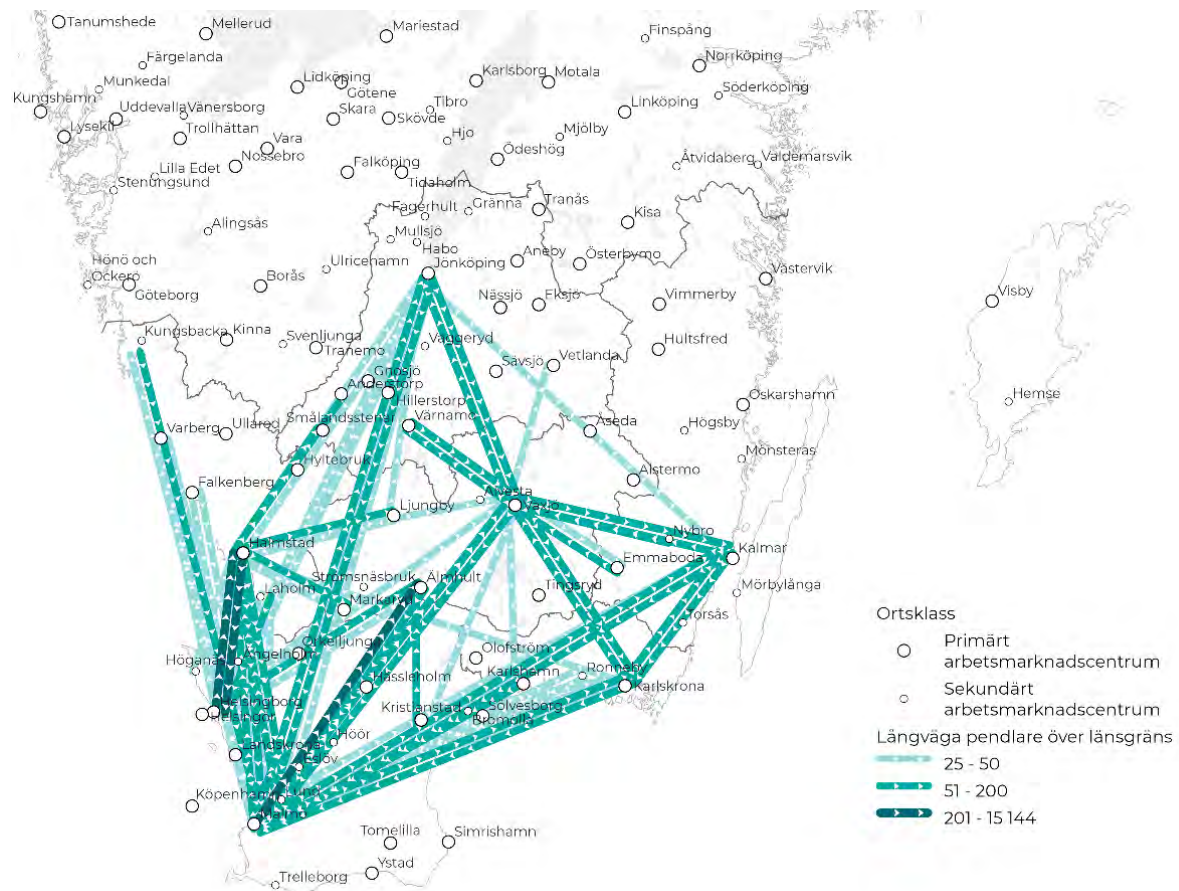
Figur 101. Kortväga (max fem mil) pendlingsrelationer med minst 25 pendlare över länsgräns i södra Sverige, 2020



Källa: SCB, Stativ och Örestat. Karta: WSP

De långväga pendlingsrelationerna inom Sydsverige som har 25 eller fler arbetspendlare består i hög utsträckning av funktionella relationer mellan länens största arbetsmarknadscentrum. Båda längre länsöverskridande relationer med fler än 200 pendlare berör Skåne: Halmstad-Helsingborg och Malmö-Älmhult. Alla fem residensstäder utanför Skåne har också ett pendlingsutbyte med Malmö på mellan 50–200 personer. Många av de större städerna i Sydsverige har ungefär lika många länsöverskridande pendlingsrelationer inom Sydsverige i intervallet 25–50 personer som i intervallet 50–200 personer. Exempelvis har Växjö 5 relationer i det förstnämnda intervallet och 6 i det sistnämnda. Minst antal långväga Sydsvenska länsöverskridande pendlingsrelationer bland residensstäderna har Jönköping, vilket till stor del förklaras av stadens läge med långa restider till övriga större arbetsmarknadscentrum i Sydsverige. I synnerhet med kollektivtrafik, vilket tidigare berörts (avsnitt 6.4).

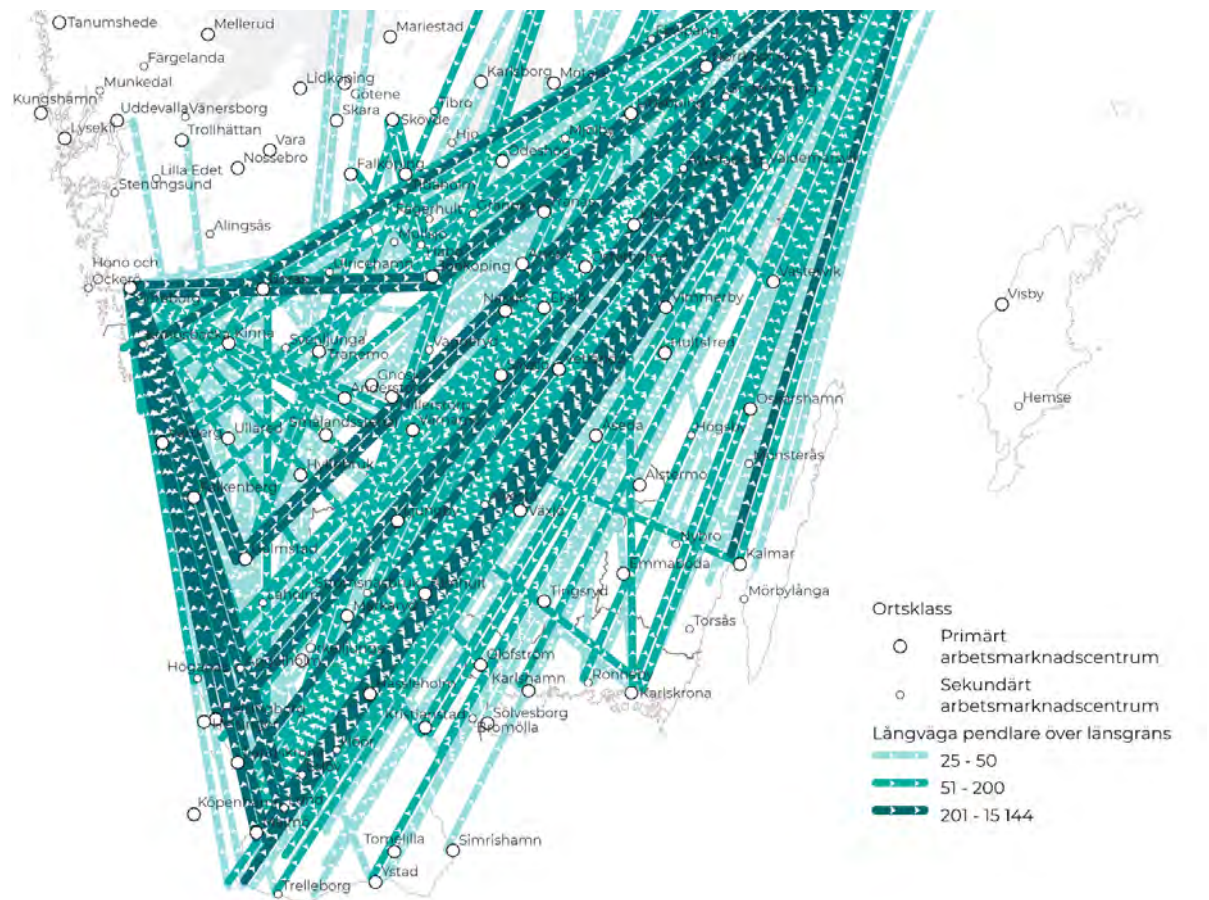
Figur 102. Långväga (minst fem mil) pendlingsrelationer med minst 25 pendlare över länsgräns inom Sydsverige, 2020



Källa: SCB, Stativ. Karta: WSP

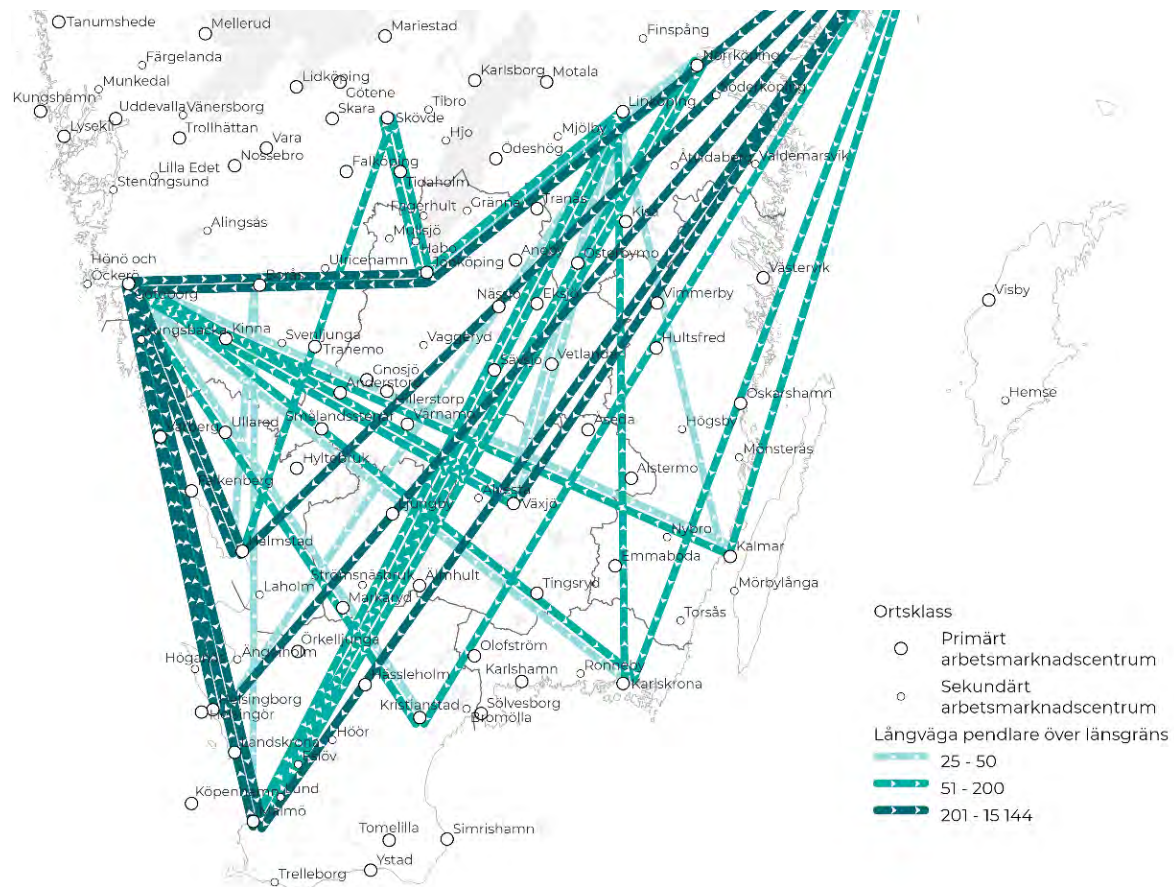
Undersöks istället de länsöverskridande längre relationerna med start- eller målpunkt utanför Sydsverige syns tydligt att ett urval av städer utanför Sydsverige är viktiga för flera Sydsvenska arbetsmarknadscentrum. Stockholm, Göteborg, Linköping och Borås har alla två eller fler funktionella samband med Sydsveriges tätorter. De starkaste funktionella sambanden finns till Stockholm och Göteborg. För många arbetsmarknadscentrum i Sydsverige är pendlingsrelationerna starkare med Stockholm och Göteborg än de största länsöverskridande pendlingsrelationerna inom Sydsverige. Förklaringen till detta finns sannolikt delvis i näringslivsprofilen hos dessa båda orter med många huvudkontor hos större företag med lokal närvaro på olika platser i Sydsverige.

Figur 103. Långväga (min. fem mil) pendlingsrelationer med minst 25 pendlare över länsgräns mellan tätorter i Sydsverige och tätorter i andra län, 2020



Källa: SCB, Stativ. Karta: WSP

Figur 104. Långväga (min. fem mil) pendlingsrelationer med minst 25 pendlare över länsgräns mellan residensstäderna i Sydsverige (och Helsingborg och Kristianstad) och några större tätorter i andra län, 2020



Källa: SCB, Stativ. Karta: WSP

Sammantaget består de länsöverskridande pendlingsambanden i Sydsverige av tre typer. De lokala mellan angränsande orter, de långväga inom Sydsverige och de långväga till eller från Sydsverige. För många av de största städerna i Sydsverige är den sistnämnda kategorin den starkaste mätt som antal sysselsatta, i synnerhet gäller detta relationerna med Stockholm och Göteborg som är viktiga för alla större städer och funktionella regioner i Sydsverige. I jämförelse är de funktionella sambanden sinsemellan Sydsveriges större städer ofta mindre än de med Stockholm och Göteborg. I flera fall är de inte större än den lokala pendlingen mellan närliggande – och mycket mindre – orter på var sin sida en länsgräns. I stor utsträckning kan detta kopplas till residensstädernas och de största orternas läge relativt de administrativa länsgränserna i kombination med restider och, i flera län, en övervägande enkärnig regional Ortsstruktur. Restiderna både med bil och kollektivtrafik mellan större orter på var sin sida länsgräns inom Sydsverige är i många fall så pass långa att de förhindrar utbredd arbetspendling på daglig basis, vilket gör att större länsöverskridande arbetsmarknadsregioner har svårt att bildas.

De riktigt stora pendlingsrelationerna över Sydsvenska länsgränser är idag få till antalet. Att antalet är begränsat talar för att det är mycket svårt att se om vilka relationer som kan komma att stärkas i framtiden. En implikation av detta är att insatser för ökade länsöverskridande funktionella samband bör utformas som generella insatser, snarare än att stärka specifika kopplingar mellan orter. Exempel på generella insatser kan vara att sänka trösklarna för att resa kollektivt över länsgräns, eller principiella beslut om att i investeringsplaner prioritera ökad tillgänglighet mellan större primära arbetsmarknadscentrum.

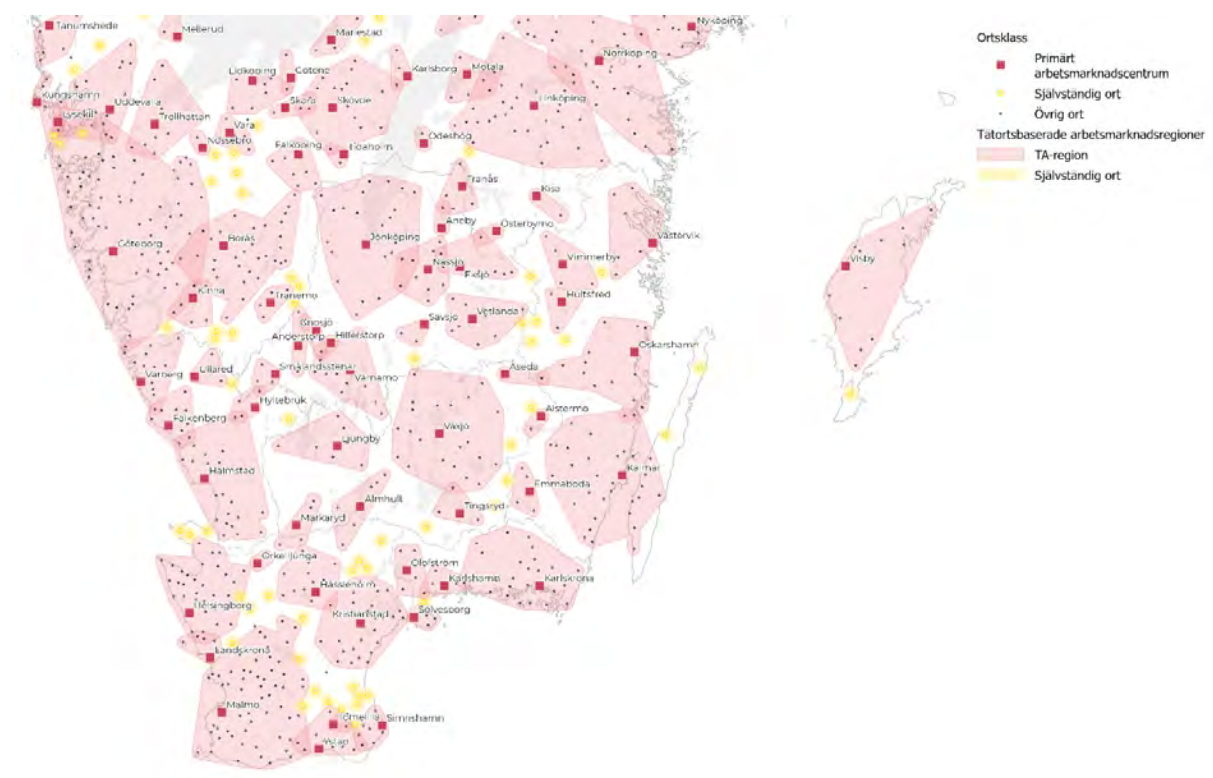
De idag starkaste relationerna över länsgräns inom Sydsverige har alla Skåne som gemensam nämnare: Helsingborg- och Båstad-Halmstad, Malmö- och Osby-Älmhult och Sölvesborg-Kristianstad är ensamma i Sydsverige om att vara länsöverskridande funktionella samband med över 200 pendlare i sin starkaste riktning. Kan någon av dessa bidra till att skapa större sammanhängande arbetsmarknadsregioner över Sydsveriges länsgränser? Om detta handlar nästkommande avsnitt.

6.7 Potential till ökad integration mellan funktionella regioner

Den Nya ekonomiska geografin anger att stora och täta regioner har bättre förutsättningar för en positiv och dynamisk utveckling. Det enklaste sättet för regioner att växa är att fler orter blir sammankopplade och bildar större arbets- och konsumtionsmarknader. Det ger företagen större möjligheter att hitta rätt kompetens och det ger invånarna ökade möjligheter att hitta ett arbete som motsvarar den utbildning och de kompetenser man har. Större funktionella regioner har ofta ett mer diversifierat näringsliv och är därmed också mer robusta mot konjunktursvängningar och mindre sårbara mot större strukturella förändringar. I detta avsnitt görs en genomgång av vilka större arbetsmarknadsregioner i Sydsverige som har potential att integreras med varandra.

I figur 105 nedan visas de 43 primära tätortsbaserade arbetsmarknadsregionerna i Sydsverige (TA-regionerna) samt ett utsnitt av andra närliggande TA-regioner i södra Sverige. Störst är Malmö TA-region med en dagbefolkning på 296 000 förvärvsarbetande. Minst är Alstermo TA-region i Kronobergs län med 630 sysselsatta.

Figur 105. Primära TA-regioner i södra Sverige, 2020



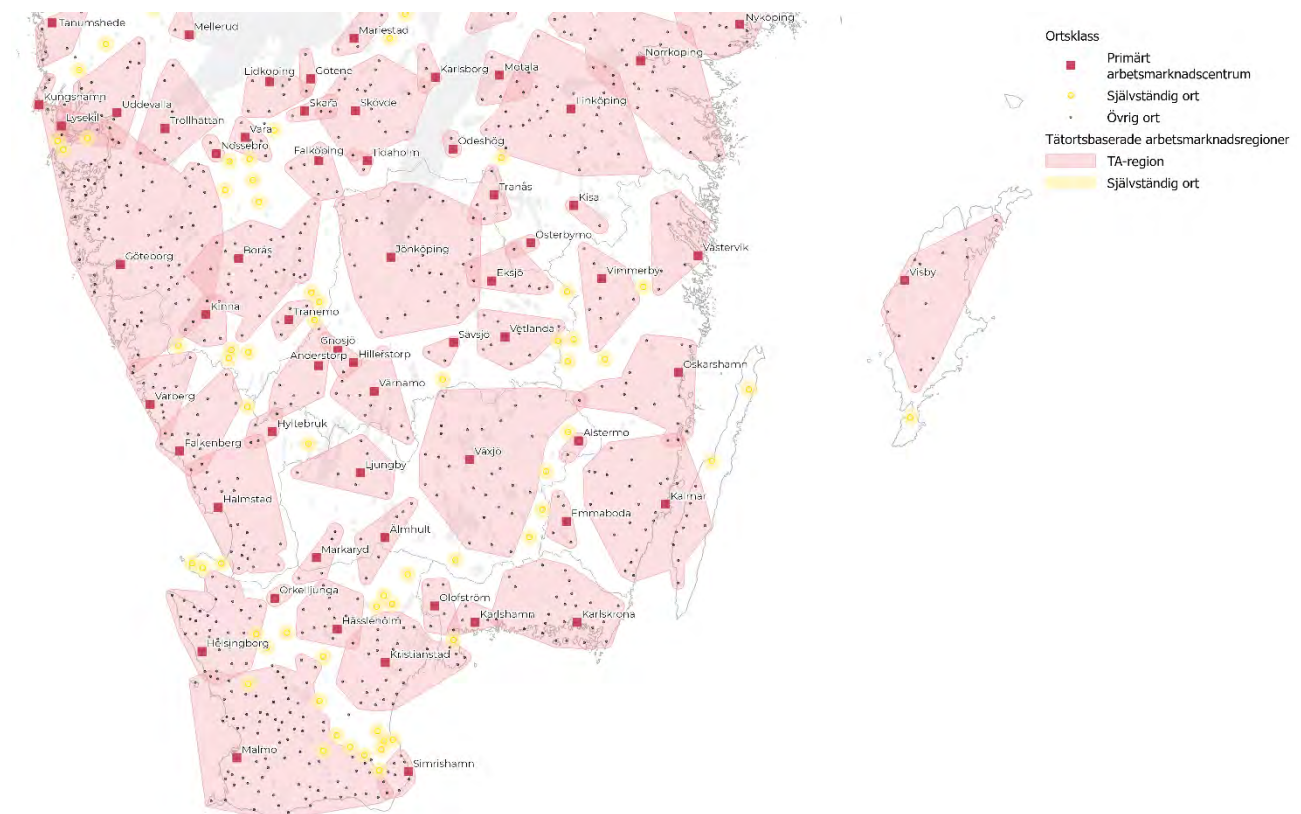
Källa: SCB, Stativ. Karta: WSP

En TA-region definieras (se avsnitt 1.2) utifrån att det finns en centrumort (primärt arbetsmarknadscentrum) som har mindre än 70 procents total utpendling och ingen pendlingsrelation till annan ort som överstiger 15 procent av den förvärvsarbetande nattbefolkningen bosatt på orten. Övriga orter kopplas till något arbetsmarknadscentrum beroende på hur stor andel utpendling man har till centrumorten. Orter som inte har någon tydlig pendlingsrelation till någon annan ort definieras som självständiga.

Skulle det riktade pendlingsflödet mellan två centrumorter överstiga 15 procent innebär det per definition att de båda TA-regioner som dessa centrumorter utgör slås samman till en ny gemensam TA-region.

Det finns tretton TA-regioner i Sydsverige där den primära centrumorten har en riktad pendlingsström till en annan centrumort som ligger mellan 10 och 15 procent. I övriga TA-regioner är pendlingsrelationen mellan centrumorterna betydligt svagare. Hur skulle kartan över TA-regioner förändras om dessa tretton regioner integreras med den TA-region som respektive centrumort har sin starkaste pendlingsrelation till? Resultatet visas i figur 106 nedan.

Figur 106. Regionförstoring: Primära TA-regioner om den riktade pendlingen mellan 13 centrumorter skulle överstiga 15 procent av den förvärvsarbetande nattbefolkningen (20 – 64 år) i Sydsverige



Källa: SCB, Stativ. Karta: WSP

Exempelvis har centrumorterna Aneby och Nässjö sin starkaste pendlingsrelation till Jönköping med 11,4 respektive 10,2 procents utpendling till Jönköpings tätort. Jönköpings TA har en förvärvsarbetande dagbefolkning på närmare 75 000 sysselsatta år 2020. Om pendlingsströmmarna från centrumorterna Aneby och Nässjö skulle öka till 15 procent skulle Aneby TA och Nässjö TA bli en del av Jönköpings TA. Sysselsättningen

i den nya TA-regionen skulle då, baserat på statistiken för 2020, bli 86 000 förvärvsarbetande. En ökning med mer än 11 000 personer, eller 15 procent.

Hur realistisk är en sammankoppling mellan dessa tre TA-regioner? I avsnitt 6.4 beskrevs att de flesta arbetsresor ligger runt 30 minuter och att när restiden överstiger 45 minuter sjunker antalet pendlare snabbt. En enkel analys visar att restiden mellan Nässjö tätort och Jönköpings tätort ligger på omkring 40 minuter med bil och drygt 30 minuter med tåg. Restiden från Aneby till Jönköping med bil ligger på omkring 46 minuter men är betydligt längre med tåg som kan ta mellan en till en och halv timme. Indikativt tyder det på att en sammanlänkning mellan Nässjö TA och Jönköpings TA har större potential än mellan Aneby TA och Jönköpings TA.

I Kronobergs län finner vi de största pendlingsströmmarna från tätorterna Tingsryd och Åseda till Växjö med 11,8 respektive 10,4 procent utpendling från centrumorten till Växjö tätort. Om Tingsryd TA och Åseda TA skulle integreras med Växjö TA skulle sysselsättningen öka från 50 000 till 55 000 personer. En ökning med 10 procent. Restiden med bil mellan Tingsryd centrum och Växjö centrum är cirka 40 minuter. Med buss tar det mellan 45 och 60 minuter. Från Åseda till Växjö tar det cirka 45 minuter med bil och mellan 45 och 50 minuter med tåg.

I Kalmar län är den största pendlingsströmmen från Hultsfred tätort till Vimmerby tätort (11,9 procent). Om dessa två TA-regioner skulle bli en arbetsmarknadsregion skulle Vimmerby TA gå från närmare 6 000 sysselsatta till omkring 9 000, en ökning med 52 procent. Reseavstånden är relativt små mellan de båda tätorterna. Cirka en halvtimme med bil och mellan 15 och 30 minuter med tåg.

Pendlingen från Sölvesborgs tätort i Blekinge till Kristianstad tätort i Skåne är 10,3 procent av den förvärvsarbetande befolkningen. Skulle Sölvesborgs TA integreras med Kristianstad TA skulle sysselsättningen öka från drygt 36 000 personer till en arbetsmarknad med 40 000 sysselsatta. En ökning med 12 procent. Reseavståndet med bil mellan de båda tätorterna är cirka 30 minuter och mellan 20 och 30 minuter med tåg.

Landskrona tätort har sin största pendlingsström till Malmö tätort med 13,9 procent. Men Landskrona, som är en ort i ett mellanläge, har också ett stort pendlingsflöde i andra riktningen, till Helsingborg, med 11,7 procent. Skulle Landskrona TA bli en del av Malmös funktionella arbetsmarknad skulle sysselsättningen i Malmö TA öka från 293 000 till 311 000 sysselsatta, vilket skulle vara en ökning med 5 procent. Skulle Landskrona istället bli en del av Helsingborgs TA-region skulle integrationen innebära att sysselsättningen i Helsingborgs TA öka från drygt 96 000 till 111 000 personer. En ökning med 15 procent. Reseavståndet mellan Landskrona och Malmö är 35 minuter med bil och 50–60 minuter med tåg. Reseavståndet mellan Landskrona och Helsingborg är 25 minuter med bil och 30 – 40 minuter med tåg.

Andra potentiella sammanlänkningsområden i Skåne är mellan Tomelilla TA och Ystad TA. Tomelilla tätort har redan idag en riktad pendling till Ystad tätort på 14,7 procent och är därmed väldigt nära att definitionsmässigt bli en del av Ystad TA-region. Ystad TA skulle då växa från drygt 10 000 till 13 000 sysselsatta, vilket skulle vara en 25-procentig ökning. Ystad är i sin tur starkt integrerad med Malmös arbetsmarknad med en pendlingsström på 13,1 procent mellan tätorterna Ystad och Malmö. Skulle både Tomelilla bli en del av Ystads TA och Ystad TA i sin tur bli en del av Malmö TA skulle Malmös tätortsbaserade arbetsmarknad växa från 296 000 till 310 000 sysselsatta, en ökning med 4 procent. Skulle både Landskrona, Tomelilla och Ystad TA-regioner bli en del av Malmös arbetsmarknad skulle sysselsättningen i Malmö TA uppgå till 324 000, vilket skulle vara en ökning med 9 procent. Reseavståndet mellan tätorterna Tomelilla och Ystad är omkring 20 minuter för både bil och tåg. Reseavståndet mellan tätorterna Ystad och Malmö är mellan 50 och 60 minuter både med bil och tåg.

Här bör också nämnas Malmös koppling till arbetsmarknaden i Danmark. År 2021 pendlade uppskattningsvis närmare 10 000 personer från Malmö kommun till arbete i Danmark. Om vi antar att majoriteten av dessa gränspendlare är bosatta i tätorten Malmö betyder det att den riktade pendlingen till Danmark utgör någonstans

mellan 5 och 6 procent av den förvärvsarbetande befolkningen i Malmö tätort.³³ Reseavståndet mellan tätorterna Malmö och Köpenhamn är omkring 40 minuter med tåg och en timme med bil.

I Hallands län är det Ullareds integration med Falkenberg som är närmast gränsvärdet 15 procent. Den riktade pendlingen från Ullared tätort till Falkenberg tätort är 13,4 procent. Skulle Ullared TA bli en del av Falkenbergs TA skulle arbetsmarknaden växa från 14 000 till 16 000 sysselsatta. En ökning med drygt 14 procent. Reseavståndet mellan tätorterna är cirka 30 minuter med bil och 35 – 50 minuter med buss.

Exemplen ovan är naturligtvis förenklingar av verkligheten. Syftet är att visa hur stor eller liten potentialen till större och mer integrerade arbetsmarknader är i olika delar av Sydsverige. Om och hur en sådan regionförstoring kan ske är bara delvis en planeringsfråga. Av stor betydelse är var framtida arbetstillfällen kommer skapas och om de kommer behöva fyllas genom pendling mellan orter.

Men planering spelar naturligtvis en viktig roll. God tillgänglighet i trafiksystemen är en viktig faktor för att skapa förutsättningar för regionförstoring. Men även bebyggelsestrukturen och hur den samspelar med trafiksystemen är av stor betydelse.³⁴ Länge har *rörlighet* och framkomlighet för bilar varit styrande för både den fysiska planeringen och för transportinfrastrukturen. Idag betonas snarare *tillgänglighet* till olika målpunkter. Bättre tillgänglighet kan skapas både genom ökad täthet eller genom ökad hastighet. Därför är samspelet mellan bebyggelseplanering och transportplanering viktigt. Bättre samverkan mellan den kommunala fysiska planeringen, det regionala utvecklingsarbetet och den statliga transportpolitiken kan skapa bättre förutsättningar för en hållbar regionförstoring. Det vill säga energi- och resurssnåla transporter. Samplanering av bebyggelse och transporter har också stor påverkan på färdmedelsval och efterfrågan på transporter.

Det går att konstatera att Sydsverige i hög grad har funktionella samband som matchar de förutsättningar som ges givet orsstrukturen och transportinfrastrukturen. Det är svårt att identifiera större orealiserade potentialer, utan förändringar sker snarare genom gradvisa förändringar i befolknings- och näringslivsstrukturer alternativt kraftfullt förändrade res- och transportmöjligheter.

Regionförstoring har funktionella fördelar men inte är odelat positivt heller. Regionförstoring har hittills varit förknippat med ökat transportarbete och ökad tidsåtgång för pendling. De stora kliven i regionförstoring i Sverige har historiskt sammanfallit med lågkonjunkturer och kriser³⁵, vilket talat för att regionförstoring delvis är ett framtvingat svar på lokal sysselsättningsnedgång och kanske inte alltid är invånarnas förstahandsval.³⁶

³³ Det finns i nuläget ingen statistik över gränspendlingen på tätortsnivå. Och inte heller efter boendekommun. Baserat på statistik över total gränspendling från Skåne och Halland för 2021 i [Öresundsdaten](#) (Örestat) och äldre uppgifter om gränspendlare efter boendekommun från 2015 har vi gjort antagandet att Malmös andel av gränspendlingen idag är lika stor som 2015, 59 procent.

³⁴ <https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2014/samordna-planeringen-for-bebyggelse-och-transporter.pdf>
Och <https://lucris.lub.lu.se/ws/portalfiles/portal/3582382/3053745.pdf>

³⁵ <https://skr.se/download/18.7c1c4ddb17e3d28cf9b9aa8f/1643097178427/7164-931-7.pdf>

³⁶ https://www.academia.edu/18345305/VILL_M%C3%84NNISKOR_PENDLA_L%C3%84NGRE

6.8 Sammanfattning

- I södra Sveriges finns ca 500 tätorter enligt definitionen med utgångspunkt i funktionalitet. Dessa är sammanlänkade i ett fyrtiotal tätortsbaserade arbetsmarknadsregioner (TA-regioner).
- Ju större centralort i en TA-region, desto större omland täcker den funktionella TA-regionen. Och ju större TA-region mätt som antal sysselsatta, desto större är branschbredden i centralorten.
- De administrativa huvudorterna är viktiga för att förstå de funktionella sambanden i Sydsverige. Alla centralorter i TA-regionerna är uteslutande kommunhuvudorter och den enskilt största funktionella regionen i respektive Sydsvenskt län utgår från residensstaden. Mellan 45 och 60 procent av länens respektive sysselsättning är koncentrerad till den funktionella regionen med utgångspunkt i residensstaden.
- Sysselsättningsstillväxten är idag i hög grad koncentrerad till Sydsveriges största TA-regioner. Tre av fyra nya jobb i de sydsvenska länen 2010–2020 tillkom i de funktionella regionerna med utgångspunkt i Malmö, Jönköping, Växjö, Halmstad, Kalmar, Karlskrona, Helsingborg och Göteborg. Även inom de funktionella regionerna ökar den rumsliga koncentrationen av arbetstillfällen över tid. I många TA-regioner växer centralorten snabbare än andra delar av den funktionella regionen, eller krymper långsammare än omlandet. Sysselsättningsstillväxten styrs dock i högre grad av branschmixen i de funktionella regionerna än av storleken i sig. Funktionella regioner med en hög andel jobb inom växande branscher generellt växer också regionalt, oavsett storlek. Många av de växande branscherna är dock vanligare i större funktionella regioner än små.
- Utmärkande för krympande funktionella regioner i Sydsverige är låg tillgänglighet. Både genom begränsad mängd arbetskraft och arbetstillfällen lokalt, och relativt långa avstånd och restider till kringliggande större funktionella geografier och arbetsmarknadscentrum. Den låga tillgängligheten ger högre trösklar för dessa platser att integreras både med varandra och med de stora funktionella regionerna. Krympande funktionella regioner är också överrepresenterade i geografiska områden i skärningen mellan administrativa län.
- Utbredningen av de funktionella geografierna skiljer sig åt mellan samhällsgrupper. Det finns större skillnader beroende på utbildning och födelseland än mellan kvinnor och män. Högutbildad arbetskraft pendlar ofta längre än de med lägre utbildning vilket resulterar i större och geografiskt mer integrerade arbetsmarknadsregioner. De funktionella regionerna för inrikes födda är också större än de för utrikes födda. En effekt av detta är att känsligheten i de funktionella geografierna är större för utrikesfödda och sysselsatta utan högre utbildning. Dessa grupper kan som helhet drabbas hårdare vid en lågkonjunktur eller ekonomisk kris som slår lokalt.
- Tillgängligheten till kompetens och arbetskraft är centrala faktorer för det regionala näringslivets utvecklingsförutsättningar. De stora tätorternas bättre möjligheter att matcha utbud och efterfrågan på kompetens och arbetskraft är en delförklaring till att dessa i genomsnitt växer snabbare än mindre. Skillnaderna i arbetskraftstillgänglighet mellan olika delar av Sydsverige är större för arbetskraft med specifika kompetensprofiler än för arbetskraft i allmänhet. Både högutbildad och STEM-utbildad (science, technology, engineering, mathematics) arbetskraft är i hög grad koncentrerad till TA-regioner med utgångspunkt i residensstäder och större arbetsmarknadscentrum. Även arbetskraft med yrken som möjliggör distansarbete (och som har stort överlapp med både högre utbildning och STEM-utbildning) är i hög grad koncentrerad till de största städerna och platser i deras närhet.
- Hur stor behöver en funktionell region vara för att generera självförstärkande tillväxt av befolkning och arbetstillfällen? En analys över utvecklingen 2010–2020 indikerar gränsvärden runt 25 000 till 30 000 personer för att undvika negativ utveckling:

- Alla Sveriges TA-regioner med befolkning större än 25 000 personer år 2010 växte befolkningsmässigt under det efterkommande decenniet. I Sydsverige växte till och med alla TA-regioner innehållande mer än en tätort under denna period. Samtliga funktionella geografier i Sydsverige som krympte i befolkning under denna period var självständiga orter. Detta visar på vikten av ökad integration med kringliggande arbetsmarknadsregioner för självständiga orters framtida utveckling. Att vara en del av en större funktionell geografi är idag en grundförutsättning för orternas utvecklingsförutsättningar.
- Även på sysselsättningssidan finns ett motsvarande gränsvärde vid 25 000 sysselsatta. Nästan alla TA-regioner i landet med fler jobb än så 2010 växte jobbmässigt under det efterföljande decenniet. En sysselsättning på 30 – 40 000 gav i regel en utveckling i nivå med eller högre än rikssnittet.
- De länsöverskridande pendlingssambanden i Sydsverige består av tre typer. De lokala mellan närliggande orter, de långväga inom Sydsverige och de långväga till eller från Sydsverige. För många av de största städerna i Sydsverige är den sistnämnda kategorin den starkaste mätt som antal pendlare, i synnerhet gäller detta relationerna med Stockholm och Göteborg som är viktiga för alla större städer och funktionella regioner i Sydsverige. I jämförelse är de funktionella sambanden sinsemellan Sydsveriges större städer ofta mindre än de med Stockholm och Göteborg. I flera fall är de inte större än den lokala pendlingen mellan närliggande – och mycket mindre – orter på var sin sida en länsgräns.
- I Sydsverige utmärker sig Malmö genom att vara gränsregion med en betydande pendling mot Hovedstadsregionen i Danmark. Även Malmö har starka pendlingssamband till Stockholm och Göteborg men relationen till Köpenhamn är starkare.
- Antalet TA-regioner som spänner över länsgränser är idag begränsat, och majoriteten av de länsöverskridande TA-regionerna är relativt små sett till befolkning och sysselsättning. Bortsett från Göteborgs TA är samtliga av de större TA-regionerna i södra Sverige inomregionala. Den historiska bakgrunden till formandet av Sydsveriges län runt residensstäder har därmed funktionell relevans även idag. Majoriteten av de funktionella samband närmast gränsvärdet för att potentiellt generera en större arbetsmarknadsregion är också de inom länsgräns. Exempel på TA-regioner relativt nära att integreras är Nässjö – Jönköping, Landskrona – Malmö, Tingsryd – Växjö och Hultsfred – Vimmerby. Två TA-regioner som spänner över länsgräns och är relativt nära gränsvärdet att växa samman är Sölvesborg TA i Blekinge och Kristianstad TA i Skåne med ett rimligt restidsavstånd för att bli en integrerad TA-region.

7 Ortsstrukturer och funktionella samband i relation till regionala och storregionala mål

7.1 Vad påverkar utvecklingen i regionerna i södra sverige?

Slutsatserna presenteras i tre breda och sammanlänkade teman: Ortsstrukturer, funktionella samband och utvecklingsförutsättningar.

Slutsatser kring Ortsstrukturen

- I Sydsverige finns ca 500 tätorter enligt definitionen med utgångspunkt i funktionalitet. Alla tätorter är en del av en funktionell geografi som i vissa fall är mycket liten, i andra fall mycket stor. Tätorterna behöver både förhålla sig till den funktionella geografin och bidrar till att forma den.
- Tätortsgraden är hög i Sydsverige: nio av tio invånare bor i en tätort och andelen ökar över tid. Över 80 procent av befolkningsökningen i Sydsverige skedde i kommunhuvudorter 2010–2020. Befolkningstillväxten var generellt högre i de västra delarna av Sydsverige än i de centrala och östra, och skedde främst genom en ökad invandring.
- Större tätorter har generellt en lägre demografisk försörjningskvot än mindre orter. Försörjningskvoten ökade i nästan alla Sydsvenska tätorter 2010–2020, med en högre andel att försörja vid periodens slut än vid dess inledning.
- Befolkningens utbildning har ett samband med ortsstorlek, där en större befolkning i tätorten i regel innebär en högre andel med längre eftergymnasial utbildning. Detta påverkar företagens möjligheter att rekrytera till tjänster som kräver längre utbildning. Stora kommunhuvudorter med stor andel högutbildade åtföljs ofta av en högre utbildningsnivå bland bosatta i landsbygder än andra kommuner. En storleksklass ned bland kommunhuvudorterna i Sydsverige är mönstret istället ofta det omvända, med en större andel högutbildade i kommunens landsbygder än kommunhuvudorten.
- Sydsveriges tätorter kan kategoriseras som arbetsorter, boendeorter och blandorter sammanlänkade i ett fyrtiotal tätortsbaserade arbetsmarknadsregioner (TA-regioner). Utgångspunkten för TA-regionernas utbredning är tätorter med funktion som primära och sekundära arbetsmarknadscentrum. Dessa orter har karaktär av arbetsorter med hög inpendling jämfört med utpendlingen, eller i vissa fall blandorter med både hög in- och utpendling. Funktionen som kärna i varsin funktionell geografi ger

arbetsmarknadscentrumen nyckelroller i att förklara de funktionella sambanden på lokal och delregional nivå, liksom utvecklingsförutsättningarna i den egna funktionella geografin.

- I de funktionella omlanden kring arbetsmarknadscentrumen finns utöver sekundära centrumorter framför allt orter som är funktionellt knutna till kärnorterna. Dessa har ofta karaktär av boendeorter med hög andel utpendling. Graden av integration med kärnorten är starkt beroende av avstånd och restid.
- Vissa orter kännetecknas av en relativt hög självständighet gentemot andra orter i deras närhet, både större och mindre. Självständigheten kan också beskrivas som en begränsad integration till ett större funktionellt sammanhang. Självständiga orter återfinns främst utanför de större arbetsmarknadscentrumens gravitationskraft, vilket innebär att de är överrepresenterade i glesbefolkade delar av Sydsverige och nära länsgränser.
- Ju större kärnorten är desto större är i regel också dess funktionella geografi. Och ju större funktionell region mäts som antal sysselsatta, desto större är branschbredden i kärnorten. I ekonomisk-geografisk forskning beskrivs detta som ett samspel mellan kärna och omland, där kärnortens storlek avgör gravitationskraften på omgivningen och därmed den funktionella geografins utbredning. Branschbredden gynnas i sin tur av god tillgång till arbetskraft, kompetens och potentiella kunder vilket en stor funktionell region kan bidra till.
- Det finns ett samspel mellan de funktionella och administrativa geografierna. Alla administrativa residensstäder i Sydsverige är primära arbetsmarknadscentrum, och många av kommunhuvudorterna är primära eller sekundära centrum. Den enskilt största funktionella regionen i respektive Sydsvenskt län utgår från residensstaden. Mellan 45 och 60 procent av länens respektive sysselsättning är koncentrerad till den funktionella regionen med utgångspunkt i residensstaden.
- I flera avseenden har boendeorter inom 45 minuters pendlingsavstånd från de största och växande arbetsmarknadscentrumen i Sydsverige generellt gynnsamma utvecklingsförutsättningar. Dessa orter har god tillgänglighet till arbetstillfällen, utbildningsmöjligheter och service. Det behöver dock påminnas om att många av de goda lägesegenskaper dessa orter har är beroende av relationen till just kärnorten, och därmed av kärnortens förmåga att fortsätta generera arbetstillfällen. För dessa orter är därmed den framtida näringslivsutvecklingen i kärnorten (och i förlängningen Sydsverige) den primära faktorn för den egna ortens framtidsutsikter.
- Mönstret där arbetsmarknadscentrumen omgärdas av en krans av närliggande boendeorter är ett tydligt tecken på ökad funktionalitet och inbördes ”arbetsdelning” mellan orterna. Det finns lite som tyder på att den pågående urbaniseringstrenden och koncentrationen av tillväxtskapande till större funktionella regioner och städer kommer bromsas upp. Mindre orters möjligheter att dra nytta av denna trend är i hög grad kopplade till regionförstoringsbegreppet, att bli än mer sammankopplade och integrerade med större arbetsmarknadscentrum och funktionella regioner.
- Sysselsättningsstillväxten är idag i hög grad koncentrerad till Sydsveriges största funktionella regioner. Tre av fyra nya jobb i de sydsvenska länen 2010–2020 tillkom i de funktionella regionerna med utgångspunkt i Malmö, Jönköping, Växjö, Halmstad, Kalmar, Karlskrona, Helsingborg och Göteborg. Även inom de funktionella regionerna ökar den rumsliga koncentrationen av arbetstillfällen över tid. I många TA-regioner växer centralorten snabbare än andra delar av den funktionella regionen, eller krymper långsammare än omlandet. Sysselsättningsstillväxten styrs dock i högre grad av branschmixen i de funktionella regionerna än av storleken i sig. Funktionella regioner med en hög andel jobb inom växande branscher generellt växer också regionalt, oavsett storlek. Många av de växande branscherna är dock vanligare i större funktionella regioner än små.

- I grunden förklaras de större funktionella regionernas tillväxt av deras attraktivitet för både befolkning och näringsliv. De har många av de funktioner som efterfrågas av regioninvånarna och som i sin tur underlättar näringslivets möjligheter att rekrytera arbetskraft med rätt kompetens, exempelvis ett större utbud av arbeten, service, nöjen och kultur. De större regionernas tillväxt kan också förklaras av att de har en jämförelsevis ung befolkning, vilket i sin tur gynnar återväxten av nya regioninvånare. Idag är det litet som pekar på att de större funktionella regionerna (och tätorterna) kommer att vara mindre attraktiva i framtiden. Utvecklingen pekar snarare åt det motsatta hållet, dvs en fortsatt koncentration av befolkning och arbetsplatser till de större orterna och funktionella regionerna.
- Utmärkande för krympande funktionella regioner i Sydsverige är låg tillgänglighet. Både genom begränsad mängd arbetskraft och arbetstillfällen lokalt, och relativt långa avstånd och restider till kringliggande större funktionella geografier och arbetsmarknadscentrum. Den låga tillgängligheten ger högre trösklar för dessa platser att integreras både med varandra och med de stora funktionella regionerna. Krympande funktionella regioner är också överrepresenterade i geografiska områden i skärningen mellan administrativa län.
- Gemensamt för krympande funktionella regioner i Sydsverige 2010–2020 är att de i hög utsträckning är relativt små sett till antal sysselsatta och att tillgängligheten till arbete är lägre än i andra delar av respektive län såväl som Sydsverige. Krympande TA-regioner utmärks av låg täthet inom befolkning och sysselsättning samt relativt långa avstånd och restider till kringliggande större funktionella geografier. De krympande TA-regionerna är också i hög grad koncentrerade till fyra områden i skärningen mellan administrativa län.
- Den pågående strukturomvandlingen av Sydsveriges näringsliv har inneburit en krympande sysselsättning i varuproduktion och allt fler sysselsatta inom tjänstenäringslivet. Varuproduktion är dock fortsatt en betydelsefull sektor i Sydsverige och kommer sannolikt vara det även i framtiden. På flera håll i Sydsverige har tillväxt inom varuproduktionen främst lett till en ökad produktivitet utan motsvarande ökning av sysselsättning. Global konkurrens kan antas fortsätta driva produktivitetsoökningar även i framtiden, vilket kommer innebära ett förändrat behov av både mängden sysselsatta och efterfrågade kompetenser inom delar av tillverkningsindustrin.
- För ökad lokal robusthet såväl som ökade möjligheter att matcha näringslivets förändrade kompetensbehov behöver orter med tydlig näringslivsinriktning mot varuproduktion verka för ökad arbetsmarknadsintegrering med kringliggande orter och en ökad branschbredd. Detta behövs både för att skapa bra rekryteringsmöjligheter för industrin och samtidigt skapa förutsättningar för att andra branscher kan växa fram och suga upp den arbetskraft som industrin inte efterfrågar.
- Mindre orter med minskande eller stagnerad befolkning behöver hitta andra sätt att vara attraktiva för inflyttare och företag. Detta kan handla om att erbjuda kvaliteter som de större städerna har brist på, exempelvis att utveckla attraktiva boendemiljöer, och bygga vidare på unika platskvaliteter. Detta förutsätter dock både ökad tillgänglighet och väl utvecklad lokal service. En utmaning med detta är att vissa funktionella regioner kan bli starkt säsongspräglade om besöksnäringen blir en allt för dominerande del av näringslivet och arbetsmarknaden.
- Ortsstrukturen och de funktionella sambanden i Sydsverige är i hög grad produkten av den rumsliga struktureringen av befolkning, jobb och ett transportsystem som sammankopplar båda dessa. De funktionella sambanden följer en tydlig logik grundad i en funktionell geografi där administrativa gränser i stor utsträckning är sekundära. Givet skillnader i de strukturella förutsättningarna mellan olika platser kan Sydsverige sägas ha en generellt god funktionalitet. Där de strukturella förutsättningarna är som mest gynnsamma är också utvecklingen över tid starkare och vice versa.

Slutsatser kring funktionella samband

- Likt alla tätorter ingår i ett sammanhang så ingår också Sydsverige i ett ännu större funktionellt sammanhang. Sydsverige har starka och viktiga relationer till grannregioner såsom Köpenhamn, Göteborg, Östergötland och även Stockholm vilket bland annat syns genom inkomstflöden från dessa regioner till Sydsverige. Mycket talar för att det i framtiden kommer vara än mer betydelsefullt av att vara del av ett större sammanhang. Detta gäller både små och stora regioner, och i flera geografiska perspektiv. Platser och regioner med begränsad egen utvecklingskraft kan till viss del kompensera för bristande tillväxtegenskaper om de ingår i ett större funktionellt sammanhang.
- Stärkta funktionella samband är viktiga ur ett tillväxtperspektiv. De är också centrala för minskad lokal sårbarhet. Tidigare lågkonjunkturer har visat hur stora funktionella geografier med en stor bredd inom näringslivet haft bättre förutsättningar att hantera sysselsättningstapp och även behövt kortare tid för återhämtning.
- Funktionella samband är ständigt under förändring men också trögrörliga strukturer. De sammanhang som ges av Sydsveriges befolkning, sysselsättning och transportsystem ger en strukturerande verkan på de funktionella sambanden och i förlängningen utvecklingsförutsättningarna.
- Ökad funktionalitet medför regionförstoring och att de funktionella regionerna växer i utbredning. Mindre regioner slås ihop eller uppgår i större varpå agglomerationseffekter såsom skalfördelar, ökad matchning och specialisering förstärks. Utvecklingen har historiskt gått olika fort i olika delar av Sydsverige. Snabbast i de mer tätbefolkade delarna.
- Styrkan i de funktionella sambanden mellan platser är i hög grad tillgänglighetsberoende. En liknelse som ofta används i ekonomisk-geografisk forskning är en gravitationsmodell där styrkan av funktionella samband är beroende av massan eller storleken på tätorterna och avstånden dem emellan. För att stärka de funktionella sambanden behöver då antingen massan bli större (tätorten eller den funktionella regionen som helhet) eller avståndet relativt sett mindre. I båda fall ökar tillgängligheten.
- Antalet funktionella regioner som spänner över länsgränser är idag begränsat, och majoriteten av de länsöverskridande funktionella regionerna är relativt små. Majoriteten av de funktionella samband närmast gränsvärdet för att potentiellt generera en större arbetsmarknadsregion är också de inom länsgräns. Exempel på funktionella regioner relativt nära att integreras är Nässjö – Jönköping, Landskrona – Malmö, Tingsryd – Växjö och Hultsfred – Vimmerby. Två funktionella regioner som spänner över länsgräns och är relativt nära gränsvärdet att växa samman är Sölvesborg i Blekinge och Kristianstad i Skåne med ett rimligt restidsavstånd för att bli en integrerad funktionell region.
- De största pendlingsströmmarna mellan tätorter rör stora tätorter och korta avstånd – ofta inom de administrativa länen. De länsöverskridande pendlingsambanden i Sydsverige består av tre typer. De lokala mellan närliggande orter, de långväga inom Sydsverige och de långväga till eller från Sydsverige. Bland de större direkta länsöverskridande funktionella sambanden kan nämnas:
 - o Arbetspendling från nordöstra Skåne till Älmhult
 - o Sölvesborgs koppling till Kristianstad
 - o Vissa flöden mellan norra Jönköpings län och Östergötland
 - o Vissa flöden mellan Jönköpings och Kalmar län
 - o Norra Hallands koppling till Göteborg
 - o Pendling från Sydvästra Skåne till Danmark

- För många av de största städerna i Sydsverige är de långväga relationerna utanför Sydsverige den starkaste mått som antal pendlare, i synnerhet gäller detta relationerna med Stockholm och Göteborg som är viktiga för alla större städer och funktionella regioner i Sydsverige. I jämförelse är de funktionella sambanden sinsemellan Sydsveriges större städer ofta mindre än de med Stockholm och Göteborg. I flera fall är de inte större än den lokala pendlingen mellan närliggande – och mycket mindre – orter på var sin sida en länsgräns. I Sydsverige utmärker sig Malmö genom att vara gränsregion med en betydande pendling mot Hovedstadsregionen i Danmark. Även Malmö har starka pendlingssamband till Stockholm och Göteborg men relationen till Köpenhamn är starkare.
- Att de större direkta och länsöverskridande funktionella sambanden inte är fler kan i vissa fall beskrivas som en outnyttjad potential. Men i sin helhet talar deras begränsade antal snarare för att insatser för ökade länsöverskridande funktionella samband bör utformas som generella insatser, istället för att stärka specifika kopplingar mellan orter. Det är mycket svårt att se framtiden för enskilda funktionella kopplingar. Exempel på generella insatser kan vara att sänka trösklarna för att resa kollektivt över länsgräns, eller principiella beslut om att i investeringsplaner prioritera ökad tillgänglighet mellan större primära arbetsmarknadscentrum.
- Residensstäderna i Sydsverige står för en betydande del av de samlade arbetsinkomsterna i orterna i deras direkta närhet – och ibland också för en relativt stor del av arbetsinkomsterna i hela länet. Mellan en fjärdedel och hälften av länens samlade arbetsinkomster härrör från respektive residensstad. För samtliga residensstäder i Sydsverige, undantaget Malmö och Halmstad, svarar Stockholm för en större andel av de totala arbetsinkomsterna i respektive ort än någon enskild inkomstström inom Sydsverige. För Halmstads del är istället Göteborg viktigast sett till inkomstflöden och för Malmö är Hovedstadsregionen av större betydelse än Stockholm och Göteborg. Residensstäderna i Sydsverige är således svagt länkade sinsemellan, åtminstone mått i termer av pendling och flöden av arbetsinkomster.
- Vissa befolkningsgrupper har bättre förutsättningar att dra nytta av regionförstoring och ökad funktionalitet än andra. Utbredningen av de funktionella geografierna skiljer sig därför åt mellan samhällsgrupper. Det finns större skillnader beroende på utbildning och födelseland än mellan kvinnor och män. Högutbildad arbetskraft pendlar ofta längre än de med lägre utbildning vilket resulterar i större och geografiskt mer integrerade arbetsmarknadsregioner. Utrikesfödda som grupp har mindre funktionella regioner än inrikes födda. En effekt av detta är att känsligheten i de funktionella geografierna är större för utrikesfödda och sysselsatta utan högre utbildning. Dessa grupper kan som helhet drabbas hårdare vid en lågkonjunktur eller ekonomisk kris som slår lokalt. För utrikesfödda matchar också de funktionella regionernas geografiska utbredning i hög grad kollektivtrafiksystemen i respektive län, vilket indikerar att insatser i kollektivtrafiktillgänglighet kan vara ett verktyg för att minska skillnaderna mellan samhällsgrupper.

Slutsatser kring utvecklingsförutsättningar

- I Sydsverige och Sverige som helhet pågår sedan länge en geografisk koncentrerings av arbetstillfällen. På regional nivå ger detta en ökad koncentrerings av arbetstillfällen till stora funktionella regioner och på lokal nivå till orter med funktion som arbetsmarknadscentrum. Koncentreringen sker både genom att nya jobb i hög grad uppstår i de större funktionella regionerna, och genom att minskad sysselsättning främst sker i mindre regioner. Även befolkningen koncentreras allt mer till stora funktionella regioner. Jämfört med arbetstillfällena är dock befolkningen mer spridd lokalt inom de funktionella regionerna. Sammantaget gör det att mindre orter generellt har mer gynnsamma förutsättningar att växa i nattbefolkning än dagbefolkning, och att de mindre orter som har mest gynnsamma förutsättningar sett till den pågående koncentrerings av befolkning och jobb är de som har högst tillgänglighet till större arbetsmarknadscentrum.

- Tillgängligheten till kompetens och arbetskraft är centrala faktorer för det regionala näringslivets utvecklingsförutsättningar. De stora funktionella regionernas bättre möjligheter att matcha utbud och efterfrågan på kompetens och arbetskraft är en delförklaring till att dessa i genomsnitt växer snabbare än mindre. Skillnaderna i arbetskraftstillgänglighet mellan olika delar av Sydsverige är större för arbetskraft med specifika kompetensprofiler än för arbetskraft i allmänhet. Både högutbildad och STEM-utbildad (science, technology, engineering, mathematics) arbetskraft är i hög grad koncentrerad till funktionella regioner med utgångspunkt i residensstäder och större arbetsmarknadscentrum. Även arbetskraft med yrken som möjliggör distansarbete (som har stort överlapp med både högre utbildning och STEM-utbildning) är i hög grad koncentrerad till de största städerna och platser i deras närhet.
- Hur stor behöver en funktionell region vara för att generera självförstärkande tillväxt av befolkning och arbetstillfällen? Det senaste decenniet har även någorlunda små funktionella regioner i Sydsverige haft goda förutsättningar för befolkningstillväxt i regionen. Alla funktionella geografier i Sverige med fler än 25 000 invånare år 2010 växte befolkningsmässigt under det följande decenniet. I Sydsverige växte till och med alla funktionella regioner innehållande mer än en tätort under denna period. Samtliga funktionella geografier i Sydsverige som krympte i befolkning under denna period var självständiga orter. Nästan alla funktionella regioner i Sverige med över 25 000 sysselsatta 2010 växte jobbmässigt under det efterföljande decenniet, och en sysselsättning på 30 – 40 000 gav i regel en utveckling i nivå med eller högre än riksnittet. Detta visar på vikten av ökad integration med kringliggande arbetsmarknadsregioner för självständiga orters framtida utveckling. Ensam är inte stark.
- På många platser i Sydsverige, i synnerhet utanför de största orterna, var befolkningstillväxten under denna period tätt förknippad med utrikes invandring. Den nationella migrationspolitiken har stor påverkan på de lokala och regionala utvecklingsförutsättningarna över tid.
- Det finns tätorter i Sydsverige där flera strukturella samhällsutmaningar inom befolkningsstruktur och -utveckling, sysselsättningsgrad och utbildningsnivå samverkar. Tätorter spridda över hela Sydsverige har minst en strukturell faktor som är ogynnsam för utvecklingsförutsättningarna. Men tätorter där samtliga undersökta faktorer samverkar återfinns främst i ett samlat geografiskt område i skärningen mellan flera länsgränser – med generellt långa avstånd från större arbetsmarknadscentrum. Från Kalmars norra gräns mot Östergötland, vidare i gränsbygderna mellan Kalmar, Jönköping och Kronoberg till norra Blekinge.
- En specifik länsöverskridande koppling värd att uppmärksamma är den mellan nordvästra Skåne och södra Halland. Det funktionella sambandet är idag förhållandevis svagt trots flera gynnsamma utvecklingsförutsättningar. På båda sidor länsgränsen finns relativt stora, välintegrerade och växande funktionella regioner runt Halmstad och Helsingborg. Transportinfrastrukturen är välutbyggd och restidsavståndet mellan kärnorterna är något under en timme med både bil och regiontåg. Det är i längsta laget för att uppmuntra till utbredd pendling direkt mellan de båda kärnorterna, men mellan dessa finns både Ängelholm, Båstad och Laholm i strategiska mellanlägen. Alla dessa orter har etablerade funktionella samband över länsgränsen i form av arbetspendling. Något som skulle tala för starkare arbetsmarknadsintegrering över denna länsgräns vore de förbättrade lägeskvaliteter som en eventuell fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör skulle ge i Helsingborg.
- Det är generellt svårt att identifiera enskilda realiserade möjligheter till ökad funktionalitet mellan orter i Sydsverige. Detta kan uttryckas som att de lägst hängande frukterna av potentiell ökad funktionalitet redan är plockade, och att dagens funktionella samband i hög grad är en logisk produkt av de strukturer som ges av befolkning, arbetstillfällen, kompetens och transportinfrastruktur. Möjliga större realiserade potentialer kan i regel kopplas att förändra någon av dessa komponenter. Exempelvis större infrastrukturförbättringar med strukturbildande effekt på lägeskvaliteterna hos en eller flera orter.

- Något som också rymmer en potential till ökad funktionalitet är den ökade digitala mognaden och möjligheter till distansarbete. Teoretiskt ökar digitaliseringen tillgängligheten genom att exkludera avståndet ur ekvationen för gravitation mellan platser. Den hittillsvarande utvecklingen pekar dock mot att digitalisering och ökat distansarbete främst påverkar större arbetsmarknadscentrum och mindre orter i deras närhet. Platser på längre avstånd från arbetsmarknadscentrum med större koncentration av tjänstenärings har hittills påverkats i lägre utsträckning. I många delar av Sydsverige är distansarbete idag också en realitet enbart för en mindre del av arbetskraften. På kort sikt bör frågans vikt därför inte överdrivas. Potentialen ligger snarare längre fram i tiden, ifall utvecklingen bidrar till en gradvis ökad acceptans för längre reseavstånd mellan boende och arbetsplats.

7.2 Stärkta funktionella samband att samlas kring

”Fundamenta talar för fortsatt geografisk koncentration av företag, arbetsplatser och boende. Stora stadsregioner blir större och global konkurrens handlar i växande utsträckning om konkurrens mellan stora och allt större stadsregioner.”

Ovanstående citat kommer från en studie av Västsveriges funktionella samband och tillväxtförutsättningar gjord för närmare 20 år sedan³⁷. En uppföljning publicerad 2019 visade hur utsagorna om de stora stadsregionernas växande roll i hög grad stämt in³⁸. Citatet illustrerar också en av de centrala slutsatserna från denna studies genomlysning av Ortsstrukturer och funktionella samband i Sydsverige. Många av skillnaderna i utvecklingsförutsättningar mellan Sydsveriges delar kan härledas tillbaka till denna makrotrend av urbanisering och ökad geografisk koncentration av befolkning och företag. Vad kan då göras för att Sydsverige ska dra mest nytta av denna utveckling?

De mönster som uppvisas i Sydsveriges Ortsstruktur och funktionella samband, samt de begränsade resurser som står till förfogande för aktiva insatser i funktionaliteten gör att prioriteringar är nödvändiga. I en del fall svåra sådana. Vissa typer av satsningar har större möjligheter att ge mervärde än andra, och det är inte säkert att behoven sammanfaller med de platser där de potentiella effekterna är som störst.

I Systemanalys för Sydsverige (2020)³⁹ föreslås en prioriteringstrappa för arbetsmarknad och konkurrenskraft i tre steg. Tillväxtmotorer motsvarar de största primära arbetsmarknadscentrumen i Sydsverige som de beskrivs i detta kunskapsunderlag:

1. Stärk tillgänglighet mellan och till starka tillväxtmotorer för nationell konkurrenskraft
2. Stärk tillgänglighet till svagare tillväxtmotorer för att sprida konkurrenskraft till större delen av Sydsverige.
3. Stärk tillgängligheten till svaga regiondelar för att motverka stagnation.

De genomförda analyserna pekar i riktning mot att systemanalysens prioriteringstrappa är klokt utformad. De direkta länsöverskridande funktionella sambanden i Sydsverige är i många fall begränsade i relation till de inomregionala relationerna. Många av de funktionella regionerna i Sydsverige passar i den administrativa länsstrukturen. Några framträdande undantag finns, som tidigare beskrivits. Den kanske viktigaste storregionala frågan för ökad funktionalitet är därmed inte att knyta närliggande orter på var sin sida en länsgräns närmare

37 Johansson och Strömquist (2005) <https://docplayer.se/50242-Vastsverige-och-den-nya-ekonomiska-geografin.html>

38 Andersson och Larsson (2019) <https://mellanarkiv-offentlig.vgregion.se/alfresco/s/archive/stream/public/v1/source/available/SOFIA/RS7897-268913469-390/SURROGATE/V%C3%A4stsverige%20Ekonomisk%20utveckling%20och%20Ekonomisk%20geografi%20VGR%20Analys%20201914.pdf>

39 Regionsamverkan Sydsverige (2020) <https://regionsamverkan.se/wp-content/uploads/2020/09/Systemanalys-Sydsverige-2020.pdf>

varandra utan den fortsatta utvecklingen av integrering mellan de största primära arbetsmarknadscentrumen i respektive län såväl som till Stockholm, Göteborg och Köpenhamn. De direkta funktionella kopplingarna mellan Sydsveriges största funktionella regioner är idag tämligen svaga och bör därför prioriteras. Trafiksystemets stråkbildningar gör också att även mellanliggande orter har potential till ökad tillgänglighet om prioriteringen exempelvis leder till starkare funktionella samband mellan två residensstäder.

En generell rekommendation är att fokusera regionala och storregionala insatser till strategiskt belägna orter, platser och samband i huvudstråk som binder samman de största primära arbetsmarknadscentrumen i Sydsverige och kringliggande storstadsregioner. I synnerhet Stockholm, Göteborg och Köpenhamnsregionerna har starka funktionella samband med Sydsverige vilket bland annat syns på inflödet av förvärvsinkomster från dessa regioner.

Det regionala utvecklingsarbetet innebär ibland målkonflikter mellan prioritering av tillväxtskapande och utjämnande insatser. Rekommendationen från denna studie är att kraftsamla och göra hårda prioriteringar i mellanregionala gemensamma insatser. Detta grundas dels i Regionsamverkan Sydsveriges övergripande syfte om tillväxtskapande mellanregionalt samarbete, dels i att den pågående rörelsen mot en allt större koncentration av befolkning och arbetstillfällen till färre platser gör att en utjämnande storregional utvecklingspolitik i grunden arbetar i motvind, mot en pågående megatrend av urbanisering. Om syftet med det mellanregionala samarbetet är att verka tillväxtskapande med begränsade resurser behöver insatser prioriteras efter förväntad effekt i form av påverkan på många människor eller företag. Att prioritera insatser där växtkraften redan idag är som störst ökar sannolikheten att de primära arbetsmarknadscentrumen faktiskt också kan fungera som tillväxtmotorer i respektive funktionell geografi. Sådana prioriteringar är inte alltid självklara och ibland mycket svåra, men bedöms vara nödvändiga om syftet är att ge effekt genom ökad funktionalitet i Sydsverige.

Det ligger i regionernas (och kommunernas) intresse att hitta former för att samverka och samplanera för att skapa förutsättningar för större funktionella geografier. Om målet är att skapa ökad attraktivitet för både invånare och näringsliv är det nödvändigt att se bortom de administrativa gränserna. Samtidigt innebär detta stora utmaningar då nuvarande administrativa ansvar och skatteintäkter styrs av var människor bor. Men det finns goda exempel som t.ex. saminvesteringar av infrastruktur.

Baksidan med regionförstoring avser främst att det kräver fler transporter och mer resande, vilket kan vara negativt ur klimat- och miljöhänsen och människors livsvillkor. Det kommer krävas stora insatser under kommande år för att ställa om transportsystemen till att bli fossilfria. En ökad digitalisering kan leda till att allt fler jobb blir mindre platsberoende. Detta tros dock främst gynna mindre orter och platser i de större arbetsmarknadscentrumens närhet – och minskar därför inte utvecklingen mot fortsatt regionförstoring. Dessutom uppmärksammas alltmer rättvisaspekten i att möjligheten till distansarbete inte ser likadan ut för alla yrkesgrupper.

I flera sammanhang har kollektivtrafikens nyckelroll i de funktionella geografierna lyfts. Rekommendationen ovan om att fortsätta prioritera sammankoppling av de största primära arbetsmarknadscentrumen i Sydsverige med varandra och med angränsande regioner innehåller uppslag till både stora och små insatser. Likhetstecken kan ofta sättas mellan kapacitetsstark mellanregional kollektivtrafiken och *tåg*. På flera håll i Sydsverige planeras eller pågår systemåtgärder för minskad restid med kollektivtrafik mellan de större städerna, vilket ökar tillgängligheten och i förlängningen arbetsmarknadsintegrationen. Unikt med insatser inom kollektivtrafiken är att de kan verka både tillväxtskapande och utjämnande då arbetsmarknadsförstoringen generellt är mest till gagn för samhällsgrupper där relativt långa pendlingsavstånd med bil innebär ett hinder för att arbeta eller studera på annan ort.

Alla typer av insatser i den storregionala kollektivtrafiken innebär inte byggande av nya järnvägar, inköp av fordon eller nya busslinjer. Trösklarna för att resa kollektivt över länsgräns kan även sänkas genom gemensamma biljettsystem och synkade tidtabeller som minskar bytestid. Inom Regionsamverkan Sydsverige

pågår redan idag samverkan som syftar till att minska dessa trösklar, och det finns sedan tidigare en stor medvetenhet om vikten av dessa insatser. Aktuellt just nu är en ekonomiskt ansträngd situation för kollektivtrafikmyndigheter över hela landet i kölvattnet av Coronapandemin och minskat kollektivtrafikresande. Detta väcker återigen frågan om prioriteringar av begränsade medel. Ett konkret bidrag från detta kunskapsunderlag kan vara kartläggningen över vilka delar av Sydsverige där en potentiell restidsminskning skulle påverka störst möjlig arbetskraft.

Ortsstrukturen och de funktionella sambanden i Sydsverige idag är i hög grad produkten av den rumsliga struktureringen av befolkning, jobb och ett transportsystem som sammankopplar båda dessa. De funktionella sambanden följer en tydlig logik grundad i en funktionell geografi där administrativa gränser (kommun- och länsgränser) i stor utsträckning är ”osynliga”. Enstaka undantag kan skönjas, där den kanske tydligaste diskrepansen mellan potential och utfall idag är kopplingen över Öresund till Danmark. Bortsett från undantagen kan Sydsverige idag sägas ha en generellt god funktionalitet givet de strukturella förutsättningar som finns på olika platser. Där de strukturella förutsättningarna är som mest gynnsamma är också utvecklingen över tid starkare och vice versa.

En följd av detta är att det krävs ”systemchocker” för att påtagligt och på kort sikt förändra funktionaliteten och utvecklingsförutsättningarna lokalt eller regionalt. Ett kraftigt tillskott av tillgänglighet genom nyetablering av större arbetsgivare, påtagligt kortad restid i vissa stråk eller omläggning av den nationella migrationspolitiken är exempel på systemchocker med påverkan på den funktionella geografin. Andra exempel, aktuella i närtid, är en pandemi som påverkar besöksnäring, ett krig i närområdet med påverkan på varuflöden i Nordeuropa eller en makroekonomisk utveckling som slår hårt mot byggsektorn. Poängen här är att Sydsveriges funktionella geografier ständigt möter systemchocker. Vissa är positiva och andra negativa. Vissa systemchocker, såsom beslutade större infrastrukturförändringar, går att förbereda sig på. Andra är svåra att förutse. Vissa har bred geografisk påverkan och andra mer riktad mot enskilda platser eller orter. Vissa är kortvariga och andra bestående. Arbetet för ökad arbetsmarknadsintegration mellan platser och orter i Sydsverige syftar till att göra de funktionella geografierna både robusta nog att stå pall när det blåser, och samtidigt maximera nyttan av de möjligheter som ges.

8 Referenser

Andersson, M och Larsson J (2019). *Västsverige: Ekonomisk utveckling och ekonomisk geografi: Ny teori och empiri*. Rapport åt Västra Götalandsregionen. VGR Analys 2019:14. Tillgänglig via <https://mellanarkiv-offentlig.vgregion.se/alfresco/s/archive/stream/public/v1/source/available/SOFIA/RS7897-268913469-390/SURROGATE/V/%C3%A4stsverige%20Ekonomisk%20utveckling%20och%20Ekonomisk%20geografi%20VGR%20Analys%20201914.pdf>

Johansson, B och Strömquist, U (2005). *Västsverige och den nya ekonomiska geografin*. Rapport åt Västra Götalandsregionen. Tillgänglig via <https://docplayer.se/50242-Vastsverige-och-den-nya-ekonomiska-geografin.html>

Regionsamverkan Sydsverige (2020). *Systemanalys för Sydsveriges infrastruktur*. Tillgänglig via <https://regionsamverkan.se/wp-content/uploads/2020/09/Systemanalys-Sydsverige-2020.pdf>

