



GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN



REGIONFÖRSTORING

Hur olika kommuners geografiska läge påverkar deras strategier att ta del av växande lokala arbetsmarknader



Kandidatuppsats i Logistik

Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet
Vårterminen 2016

Handledare: Bertil Vilhelmson

Författare:	Födelsedata:
Sofie Bichler	940125-
Gustav Nilsson	940319-

Sammanfattning

Begreppet regionförstoring har över tid utvecklats och kommit att betyda att lokala arbetsmarknader växer samman till följd av förbättrad infrastruktur och kommunikationer. Uppsatsen undersöker hur kommuner och regioner arbetar med olika strategier samt i vilken utsträckning faktorer som geografisk placering och administrativ indelning påverkar kommuners förutsättningar att ta del av en större arbetsmarknad. Hur skiljer sig synsättet mellan kommuner belägna i periferin och de närmre större regionala centra? Hur arbetar kommuner med olika geografiska lägen för att dra nytta av regionförstoringens fördelar?

I denna kvalitativa studie intervjuas respondenter från kommunerna Dals-Ed, Klippan, Simrishamn, Ulricehamn och Östra Göinge. Dessutom inkluderas de två regionerna Västra Götalandsregionen och Region Skåne.

Undersökningen behandlar de utmaningar som många kommuner idag står inför kopplat till urbanisering och befolkningsutveckling. Infrastrukturens roll och påverkan på människors rörelsemönster samt fördelar och nackdelar med utvecklingen mot färre och större arbetsmarknadsregioner behandlas.

Uppsatsen visar att det trots olika geografiska lägen och förutsättningar återfinns en gemensam syn på regionförstoring, dess bakgrund och effekter, samt att samverkan kring frågor som berör planer, strategier och åtgärder för att dra nytta av regionförstoring är viktigare för perifera kommuner än för kommuner som ligger närmre större arbetsmarknader eller regioncentra.

Resultatet bekräftar även det som tidigare forskning konstaterat, att regionförstoring är en förutsättning för både ekonomisk och befolkningsmässig tillväxt i kommuner och för att det svenska utbredda bebyggelsemönstret ska kunna vara förenligt med hög tillväxt.

Förord

Föreliggande studie är en kandidatuppsats skriven vid Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet under vårterminen 2016.

Uppsatsen grundar sig i ett personligt intresse för hur skillnader i infrastruktur påverkar arbetsmarknader och människors vilja att bo på olika platser. Detta intresse delas av båda författarna till uppsatsen, varav även ett politiskt engagemang från den ena uppsatsförfattaren.

Vidare vill tacka samtliga respondenter som tagit sig tid att delta i denna undersökning.

Avslutningsvis vill vi tacka vår handledare Bertil Vilhelmsen som bistått med såväl konstruktiv kritik som hjälp under hela uppsatsfasen. Hans tålamod och engagemang har varit outhärligt.

Göteborg 2016-05-25

Sofie Bichler & Gustav Nilsson

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Förord	2
1. Inledning.....	5
1.1 Bakgrund.....	5
1.2 Problembeskrivning och problemanalys	7
1.3 Syfte och frågeställningar	8
1.4 Avgränsning	8
1.5 Disposition	8
2. Teori - Tidigare forskning och relevant teoribildning.....	10
2.1 Definition av region	10
2.2 Regionförstoring	10
2.3 Lokala arbetsmarknader	11
2.4 Individerna bakom regionförstoring.....	12
2.5 Transporter och infrastruktur.....	13
2.6 Politiska mål och riktlinjer kring regional utveckling	14
2.7 Befolkningstrend.....	15
3. Metod	17
3.1 Val av kommuner	17
3.2 Metodval.....	20
3.3 Litteraturstudie samt insamling av primär och sekundär data.....	20
3.3.1 Litteraturstudie.....	21
3.3.2 Intervjuer - val av intervjupersoner, typ av intervju och utformning av intervjuguide.....	21
3.4 Avgränsning	24
3.5 Reliabilitet och validitet	25
4. Empiri.....	27
4.1 Dokument	27
4.1.1 Region Skåne	27
4.1.2 Västra Götalandsregionen	27
4.1.3 Dals-Eds kommun	29
4.1.4 Klippans kommun	29
4.1.5 Ulricehamns kommun	30

4.1.6	Simrishamns kommun	30
4.1.7	Östra Göinge kommun	31
4.2	Intervjuer.....	31
4.2.1	Hur ser ni på begreppet regionförstoring, nu, förr i tiden och i framtiden?	32
4.2.2	Hur arbetar kommunen/regionen med att ta till vara på fördelarna av regionförstoring, och hur hanterar man utmaningarna med detsamma? Finns det vinnare och förlorare bland kommunerna, och i så fall vilka är det?	35
4.2.3	Hur påverkar man investeringsbeslut (Vägar, bredband, industrilokaliseringar etcetera)?	39
4.2.4	Hur kan en kommun som ligger långt ifrån stora städer ta del av regionförstoring?	41
4.2.5	Hur ser samarbete ut med andra kommuner och regioner? Med EU? Samverkar man med ytterligare aktörer på något sätt, exempelvis när det gäller kollektivtrafikens utveckling, infrastrukturprojekt eller näringslivsfrågor?	44
4.2.6	Övriga aspekter.....	46
5.	Analys	50
5.1	Skillnader mellan perifera kommuner och nära kommuner	50
5.2	Synen på och tillgången till infrastruktur i perifera kommuner och nära kommuner.....	51
5.3	Framtidens lokala arbetsmarknader och infrastrukturplanering	53
6.	Slutsatser samt förslag på vidare forskning.....	57
6.1	Slutsatser	57
6.2	Förslag på vidare forskning.....	58
7.	Källförteckning.....	59
7.1	Muntliga källor.....	59
7.2	Tryckta källor	59
7.3	Elektroniska källor	62
8.	Bilagor.....	64
8.1	Bilaga 1.....	64
8.1.1	Frågeunderlag som skickats ut:	64
8.1.2	Material som har visats och diskuterats i samband med intervju:.....	65

1. Inledning

Avsnittet inleds med en introduktion och bakgrund till rapportens innehåll. Det redogörs även för rapportens syfte och frågeställningar vilket också leder till en problemdiskussion där det fastslås varför rapporten framtagits, samt en kort beskrivning kring vilka avgränsningar som gjorts.

1.1 Bakgrund

Begreppet regionförstoring har över tid utvecklats och kommit att betyda att lokala arbetsmarknader växer samman. Begreppet användes redan för över 50 år sedan när Friedmann och Miller (1965) introducerade begreppet "urban field" för att belysa fördelarna med en förstoring av städerna utanför de tätbebyggda stadskärnorna i USA. De konstaterade, med anledning av observationen att områden med närhet till större städer överlag hade lägre arbetslöshet och högre inkomster, att en utbyggd infrastruktur som kan förlänga pendlandet i och kring storstadskärnor bör prioriteras. Under de senaste årtionden har en omfattande regionförstoring ägt rum i Sverige som en följd av att pendling över kommungränser ökat kraftigt (Håkansson 2010).

Regionförstoring ställer krav på utökad tillgänglighet, det vill säga förbättringar i människors geografiska räckvidd på arbetsmarknaden. Det nås genom förbättringar i transportsystemet som leder till att tidsavstånden krymper. Flera studier visar ett samband mellan befolkningsstorlek i en arbetsmarknadsregion, sysselsättningsgrad och genomsnittslön (Trafikverket 2014). Investeringar i transportsystem som leder till regionförstoring kan därigenom påverka befolkningens sysselsättning och inkomster samt den kommunala och regionala tillväxten.

Den regionalpolitiska ambitionen att skapa förutsättningar för starka arbetsmarknader är en av flera drivkrafter som driver regionförstoring. Historiskt sett har det svenska bebyggelsemönstret skapat många små arbetsmarknader då de präglats av förädling av skog och malm, något som gör arbetsmarknaderna sårbara vid konjunktursvängningar (Ernstson, Fransson och Lorentzon 2008). Dessa isolerade och näringsmässigt ofta ensidiga arbetsmarknader utgör en stark kontrast mot de funktionella arbetsmarknaderna i och kring storstäder och förutsätter en utvidgning för att stimulera utvecklingen av ett brett näringsliv med stort utbud av arbetstillfällen. Förändringen från ett industrisamhälle till en ökad

tjänsteproduktion, där behovet av lättillgängliga mötesplatser är större, medför tidspress och ökar behovet av snabba transportalternativ.

Det finns dock flera negativa aspekter som uppstår till följd av regionförstoring. Boverket (2005) framhåller bland annat effekter för individer och miljön. När de lokala arbetsmarknaderna knyts samman och fler människor får längre avstånd till arbete finns ett tydligt samband med ett ökat genomsnittligt pendlingsavstånd per person och dag.

Publikationen (Boverket 2005) konstaterar att miljön kan komma att belastas än mer i framtiden på grund av ökad pendling där olika intressen står mot varandra, exempelvis hur markanvändning ska prioriteras och hur rena miljömål ska hanteras.

Ytterligare en negativ aspekt av regionförstoring är dess inverkan på befolkningsutvecklingen. Befolkningen i såväl Sverige som i resten av Europa blir allt äldre i kombination med att den koncentreras till städer, vilket leder till att glesbygdskommuner drabbas extra hårt. Idag bor 85 procent av Sveriges befolkning i tätorter jämfört med 1960 då andelen var 73 procent (Boverket 2015). Det är en trend som inte bara ställer nya krav på kommun- och regionplaneringen utan även på kollektivtrafikens utformande och mindre kommuners överlevnad. Glesbygdskommuner har haft och väntas även framöver få en högre andel äldre invånare i jämförelse med andra kommuntyper. De utmärker sig som den kommuntyp som förväntas få lägst andel personer i åldern 20-64 vilket innebär att försörjningskvoten, som är det mått som anger hur många personer i icke arbetsför ålder det går på varje person i arbetsför ålder, är betydligt högre i glesbygdskommuner än i både förortskommuner och större städer (Karlsson 2015). Utvecklingen, där allt färre ska försörja allt fler i glesbygdskommuner, kan bli så problematisk att befolkningen som är i arbetsför ålder knappt ens räcker för att utföra arbeten i vård och omsorg, för att inte tala om alla andra arbeten inom en kommun.

När allt fler reser längre får det, som Vilhelmson (2002) påpekar, kollektiva och omgivningsstrukturella konsekvenser. Samhällskonsekvenserna kännetecknas av verksamhetskoncentration och stordriftsfördelar. De platsbundna omgivningsresurserna likt skolor, butiker och sjukhus tenderar att koncentreras till allt större och färre enheter och således till färre platser. Det betyder i förlängningen att de fysiska avstånden ökar

kontinuerligt och att människor antingen får flytta eller vara villiga att öka sin rörlighet för att bibehålla sin välfärdsnivå.

Frågor som rör tillväxt, arbetsmarknad, infrastruktur, kollektivtrafik och befolkningsutmaningar, är svåra att ta ett samlat grepp kring eftersom det är många olika parter med ansvarsförhållanden och som skiljer sig över landet. En del kommuner ligger inom de traditionella landstingen vars ansvar främst handlar om hälso- och sjukvård, kollektivtrafik och kultur (SKL 2016a). Exempel på dessa landsting är Stockholms läns landsting och Landstinget i Kalmar län (SKL 2016b). En del kommuner är dock belägna i regioner som utöver landstingens traditionella ansvar, även tilldelats uppgiften att främja regional tillväxt och infrastrukturplanering. Exempel på regioner är Västra Götalandsregionen och Region Skåne (ibid.). Ytterligare aspekter som skapar skillnader mellan kommuner är, förutom deras administrativa indelning, deras geografiska indelning och historia.

1.2 Problembeskrivning och problemanalys

I så väl regeringskansliets som i olika regioners, landstings och kommuners strategidokument, återfinns regionförstoring som en röd tråd och utpekat framtidsmål för att möjliggöra att arbetsmarknader växer samman. I dagsläget finns god tillgång till litteratur och forskningsunderlag som berör regionförstoringens bakgrund och dess effekter. Det finns även viss tillgång till olika jämförelser regioner emellan där man undersökt hur de utvecklats i förhållande till varandra (Västra Götalandsregionen 2009).

Ett problem är dock att större delar av den tidigare forskningen belyser regionförstoring i allt för stora drag och beskriver dess effekter enbart, med undantag för ett fåtal aspekter, som något positivt.

Det saknas särskilt litteratur med fokus på hur regionförstoring påverkar olika typer av kommuner. Till följd av urbaniseringen i Sverige, där allt fler bosätter sig i städer och många lands- och glesbygdskommuner drabbas av en negativ befolkningsutveckling, krävs ytterligare studier som belyser effekterna av regionförstoring i såväl mer perifera som kommuner med närhet till regioncentra. Denna studie ska därför belysa hur synen på regionförstoring skiljer sig mellan olika kommuner beroende på deras geografiska läge i förhållande till regionala centra och hur det påverkar deras arbete.

1.3 Syfte och frågeställningar

Syftet med uppsatsen är att undersöka hur kommuner och regioner arbetar med planer, strategier och åtgärder för regionförstoring samt i vilken utsträckning faktorer som geografisk lokalisering, administrativ placering och arbetsmarknadens historik påverkar kommunens förutsättningar att bidra till regionförstoring. Detta genom följande forskningsfrågor:

- Vad har kommuner med olika geografiska lägen och förutsättningar för syn på regionförstoring, dess bakgrund och effekter?
- Hur arbetar kommuner med olika geografiska lägen och förutsättningar med planer, strategier och åtgärder för att dra nytta av regionförstoring?

1.4 Avgränsning

Undersökningen ska genom ett urval av kommuner undersöka regionförstoring ur olika perspektiv. Begreppet regionförstoring är brett och har med anledning av det flera olika tolkningar. Denna undersökning fokuserar på regionförstoring ur definitionen att lokala arbetsmarknader växer samman. De aktörer som är föremål för studien är anställda inom kommuner med tjänstemannaansvar för planering och utredning. Forskningsfrågorna syftar till att undersöka olika synsätt och arbetsformer i den kommunala verksamheten. Därmed utesluter studien övriga intressenter, liksom näringsliv och invånares syn på regionförstoring.

1.5 Disposition

I uppsatsens andra kapitel presenteras relevant teori och forskning inom ämnet som berör regionförstoring. Kapitlet inleds med en historisk tillbakablick för att sedan fastslå den nutida definitionen och synen på regionförstoring.

Det tredje kapitlet behandlar studiens tillvägagångssätt och metod. Det redogörs för val av såväl ämne som metod, insamling av primärdata med tillhörande urval, insamling av sekundärdata tillsammans med en kritisk granskning av uppsatsens trovärdighet.

I kapitel fyra presenteras den empiriska undersökningen bestående av genomförda intervjuer som utgör primärdata samt diverse strategidokument från berörda parter som utgör sekundärdata. Varje intervjufråga följs utav svar från respondenterna innan svar på nästa fråga redovisas. Texten är sammanställd utifrån transkriberingar som genomförts efter avslutade intervjuer.

I uppsatsens femte kapitel analyseras den empiriska undersökningen från genomförda intervjuer utvalda kommuner tillsammans med kompletterande sekundärdata. Här diskuteras respondenternas syn och arbete med regionförstoring, vilka likheter och skillnader det finns gällande infrastruktur och syn på regionförstoring samt kommentarer kring planering av framtida infrastruktur.

I det sjätte och sista kapitlet besvaras uppsatsens frågeställningar utifrån analyskapitlet. Här presenteras de slutsatser som uppsatsen kommit fram till utifrån genomförda intervjuer, insamling av sekundärdata samt analyser. I kapitlet återfinns även rekommendationer på vidare forskning inom området.

2. Teori - Tidigare forskning och relevant teoribildning

I kommande kapitel behandlas relevant teori och forskning inom ämnet som berör regionförstoring. Kapitlet inleds med en historisk bakgrund för att sedan fastslå den nutida definitionen och synen på regionförstoring. Teorin kring regionförstoring utgår från att begreppet innefattar sammanväxten av lokala arbetsmarknader och är därmed avgränsad.

2.1 Definition av region

För att förstå begreppet regionförstoring är det viktigt att förstå vad begreppet region innefattar. En enkel definition som vanligen används är att en region är en indelning som ofta beror helt på administrativa avgränsningar som till exempel kommuner och län. Indelningarna fungerar på ett optimalt sätt om de administrativa och funktionella regionindelningarna sammanfaller menar NUTEK (2001) som kommenterar distinktionen mellan administrativa och funktionella regioner. Regionförstoring inträffar således när de funktionella arbetsmarknadsregionerna utvidgas, primärt beroende på att transportsystem utvecklas. I praktiken mäts ofta regionförstoringen med utgångspunkt i administrativa regioner, till exempel när arbetspendlingen över kommungränser ökar. Enligt Aoyama et al (2010) innefattar begreppet ett större område bestående av platser som kopplas samman via daglig pendling och olika typer av affärsrelationer. Författarna menar även att regioner kan vara av större karaktär, exempelvis regioner som sträcker sig länder emellan. Detta visar att begreppet region används på olika sätt.

2.2 Regionförstoring

Definitionen av regionförstoring hänger ihop med begreppen tillgänglighet och mobilitet. Begreppet tillgänglighet innefattar flera olika definitioner men den gemensamma syftningen är att man ser tillgänglighet som möjligheten för individer att ta sig till ett bestämt mål, eller som Gregory et al (2011) beskriver det på engelska "... the ease which people can desired activity sites, such as those offering employment, shopping, medical care or recreation." Tillgänglighet är ett begrepp som står nära i relation till begreppet mobilitet som är ett medel för att skapa tillgänglighet (Larsson, Elldèr & Vilhelmsen 2014). God tillgänglighet uppnås via två principiella tillvägagångssätt, antingen genom rumslig närhet eller genom mobilitet. Rumslig närhet innebär att start och målpunkt är lokaliserade i nära anslutning till varandra medan mobilitet innebär att avstånd kan överbryggas. Detta

går hand i hand med den så kallade traditionella och funktionella urbaniseringen som man skiljer på när det gäller att uppnå regionförstoring som också kan ske på två olika sätt. Det ena sättet är genom traditionell urbanisering som innebär inflyttning, och det andra sättet är funktionell regionförstoring som innebär att en förstoring sker genom ökad arbetspendling. Den funktionella urbaniseringen sker alltså under förutsättning att människor bor kvar på samma ställe som tidigare men förändrar sina pendlingsmönster så att enskilda lokala arbetsmarknader växer samman. Det sker via olika åtgärder i transportsystemet som gör det möjligt för människor att pendla längre (NUTEK 2001).

Motiven bakom regionförstoring är flera. När regioner blir allt större så uppstår mer gynnsamma förutsättningar för tillväxt än i regioner som är mindre och som har en glesare befolkning (NUTEK 2001). En regionalpolitisk utredning som gjordes på uppdrag av regeringen kring millenniumskiftet konstaterade att storleken på regioner har en stor betydelse för deras regionala utvecklingsförutsättningar (SOU 2000). I delbetänkandet slår man fast att det finns starka samband mellan regionstorlek och ekonomisk tillväxt.

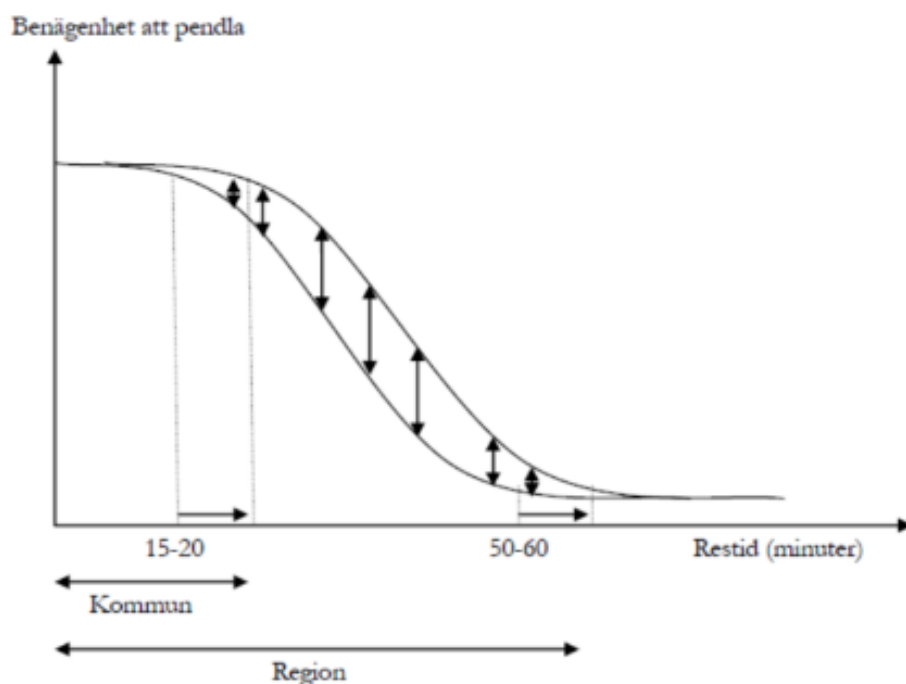
2.3 Lokala arbetsmarknader

Arbetspendling över kommungränser ökade dramatiskt under 1970- och 1980-talet.

Bidragande faktorer var bland annat kollektivtrafikens utveckling, att bilen blev ett mer naturligt val och att kvinnor började arbeta i större utsträckning (SCB 2010). När människor är villiga att pendla längre ökar den geografiska arbetsmarknaden som en effekt av arbetskraftens växande geografiska rörlighet. En lokal arbetsmarknad definieras av en kommun där färre än 20 % utav de arbetande pendlar ut ur kommunen och maximalt 7,5 % får pendla till en och samma kommun. Antalet lokala arbetsmarknader, som är funktionella och således kan förändras över tid beroende på förändringar i pendlingsströmmars riktning och styrka, har som följd blivit färre, från 187 till 73 från år 1970 till 2014 (SCB 2015). Att de lokala arbetsmarknaderna minskar i antal och ökar i storlek bidrar till ökad flexibilitet och dynamik på den lokala arbetsmarknaden, något som gynnar både enskilda medborgare och näringsliv. En större arbetsmarknad gör det lättare för företag att hitta rätt kompetens och skapar ett bredare arbetsutbud för invånarna då marknaden kan rymma fler branscher. Befolkningstillväxt och en hög nivå av ekonomisk tillväxt, sysselsättning och etableringsgrad är flera faktorer som stora regioner kännetecknas av (Arena för tillväxt 2011).

2.4 Individerna bakom regionförstoring

En viktig utgångspunkt för regionförstoring är att förstå individens pendlingsbenägenhet för att kunna dra slutsatser om tillgängligheten. Tidigare forskning har fastslagit att 45 minuter utgör en viktig brytpunkt för arbetspendling. Det betyder att människor generellt inte är villiga att lägga mer tid på att resa mellan bostad och arbetsplats (Andersson & Larsson 2014). Vidare visar tidigare studier att pendlingsbenägenheten för de allra flesta typer av arbetskraft är en icke-linjär funktion av restiden mellan arbete och bostad som syns i figur 1 nedan. Genom investeringar i infrastruktur så att längre avstånd kan nås på kortare tid utökas arbetsmarknaden geografiskt. Dock bör det noteras att kurvan i figur 1 representerar den genomsnittliga pendlingsbenägenheten för arbetskraft. Inom kurvan varierar dock benägenheten mellan olika grupper av arbetstagare. Gil Solá (2013) konstaterar i en doktorsavhandling att vi går mot en mer jämställd arbetspendling i jämförelse med för 20 år sedan, men att utvecklingen går i en trög takt. Det finns således ännu stora variationer där kvinnor pendlar kortare avstånd och män pendlar med snabbare färdmedel. Vidare finns även siffermässig vetenskap om att högutbildad arbetskraft i regel har högre pendlingsbenägenhet än andra (Sandow & Westin 2007).



Figur 1: Pendlingsbenägenhet

(Helander 2012)

Flera studier som undersöker sambandet mellan pendling och hälsoresultat visar att det är nödvändigt att överväga de negativa bieffekterna av pendling när man diskuterar mål och ambitioner som syftar till att öka arbetskraftens rörlighet. Mot den bakgrunden undersöker Björk et al (2011) hälsoeffekterna av pendling där det fastslås att det finns en kraftigt begränsad kunskap om hälsoeffekterna. Resultatet överensstämmer med tidigare studier som anknyter pendling till bland annat stress, utmattning, sömnstörningar, låg självskattad hälsa och sjukfrånvaro.

2.5 Transporter och infrastruktur

Regionförstoring ställer krav på utökad tillgänglighet som uppnås genom förbättringar i transportsystemet på ett sätt så tidsavstånden krymper (Trafikverket 2014). Förbättringar i transportsystemet kan ske på olika sätt, exempelvis genom investeringar i järnväg, vägar, kollektivtrafik och cykelvägar. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning över hela landet, för såväl medborgare som näringsliv (Regeringen 2016).

Historiskt sett har transportplanering i både Sverige och resten av Västvärlden utgått från bilisters behov samt bilens möjligheter och förutsättningar. Dess framgång under 1900-talet där antalet bilar ökade i rasande takt bidrog till att man skapade nya avstånd genom att upplösa det tidigare koncentrerade boendet i städer, till en mer utspridd bebyggelsestruktur (Stefanicki 2010). Sedan bilens entré på marknaden har kollektivtrafikens roll främst varit att erbjuda en resmöjlighet för de som inte äger en bil och har därigenom haft en sekundär roll i transportsystemet. Infrastrukturplanering har därmed utgått från att bilen är det primära färdmedlet för människor. Prioriteringen har gjort att potentialen och utvecklingen av kollektivtrafiken har hamnat i skymundan (Arnberg 2012). Av flera skäl växer dock kollektivtrafikens roll samtidigt som bilens roll som regionförstorare minskar (Stefanicki 2010). Begränsat utrymme, ökad trängsel och minskad framkomlighet gör att fler lämnar bilen hemma om alternativa transportlösningar erbjuds. I hållbarhetsdiskussioner framhålls även dålig luft, olyckor, trängsel och buller som konsekvenser av bilismen (ibid.).

Potentialen som kollektivtrafiken skapar har under de senaste decennierna gjort att intresset för kollektivtrafik som utvecklingsverktyg för regionförstoring har ökat i både

Sverige, Europa och andra delar av världen. I många regioner och kommuner görs omfattande kollektivtrafikinvesteringar och flera diskussioner förs kring synen på kollektivtrafikens funktion i den globala, regionala och kommunala ekonomin. I samband med att regioner växer uppstår behovet av att effektivisera transportsystemen för att kunna hantera flödet av människor och varor (Glaeser 2008). Det finns en bred tillgång till tidigare forskningslitteratur som pekar på kollektivtrafikens roll som utvecklingsverktyg på regional och lokal nivå (Svensson & Holmgren 2012, Johansson & Klaesson 2003). Kollektivtrafikens kapacitet och effektivitet gör det möjligt för regioner att knyta samman olika delar, organisationer och aktörer genom att förbättra tillgänglighet mellan noder. Vidare kan den kollektiva trafiken användas för att skapa mer attraktiva regioner och kommuner (Svensson & Holmgren 2012).

Tidigare forskning fastslår att snabba regionaltåg står för den troligtvis största outnyttjade regionförstoringspotentialen (NUTEK 2001). Med tåg kan man överbrygga avstånd betydligt snabbare än med bil som i princip har spelat ut sin roll som regionförstorare bortsett från direkt undermåliga vägar, trängsel och flaskhalsar. För att kunna uppnå de potentiella vinsterna med tåg krävs det dock att man ser till hela resan, från startpunkt till målpunkt. Det finns dock nackdelar med snabba regionaltåg i form av höga kostnader och låg flexibilitet samtidigt som det krävs en allt tätare bebyggelsestruktur för att man ska kunna nå den maximala effekten av en investering (ibid.).

2.6 Politiska mål och riktlinjer kring regional utveckling

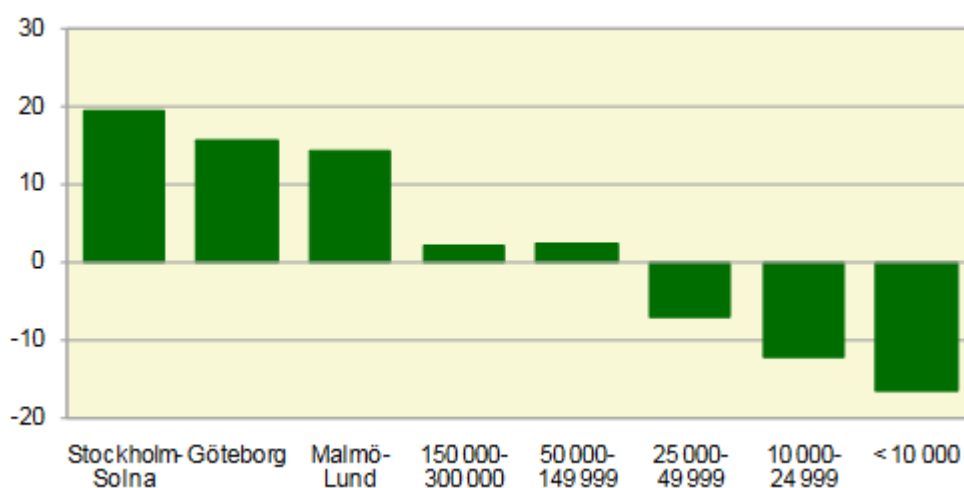
Från år 2006 finns ett tydligt transportpolitiskt delmål avseende regional utveckling för hela landet: *“Transportsystemet ska främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.”* (SOU 2006). Målet är en del av de samtliga transportpolitiska målen som antogs av riksdagen 1998, varav ett mål uteslutande berör den långsiktiga regionala utvecklingen. Det finns dock tydliga motsättningar i samma utredning som också hänvisar till problematiken med områden i landet där trafikflöden inte är tillräckligt stora för att infrastrukturen ska vara bärkraftig nog. Vilket leder till att det inte upprättas tillfredställande förbindelser som främjar en positiv regional utveckling i hela landet. Jämförelsevis berörs Norge som anses vara det land i Europa som bedriver den mest ambitiösa politiken när det gäller upprätthållandet av ett spritt bosättningsmönster, något

som dessutom som är betydligt högre än i Sverige. Slutsatsen blir därmed att åtgärder för att skapa breda lokala arbetsmarknader bör prioriteras i högre utsträckning (ibid.).

Vidare har samarbete mellan kommuner ökat i omfattning under 1990- och 2000- talet. Det anses vara en effekt av kommunreformen som genomförts successivt sedan 70-talet där man genom lagändringar möjliggjort samverkan mellan kommuner. Drivkrafterna bakom reformen anses vara flera. Bland annat anser man att ökad samverkan leder till kostnadseffektivitet, bättre hantering av ökat eget ansvar samt förutsättningar för regional tillväxt (Gossas 2006).

2.7 Befolkningstrend

Under de senaste 17 åren finns en tydlig befolkningstrend där de större arbetsmarknaderna blir allt större på bekostnad av de mindre. Arbetsmarknader med mindre än 50 000 invånare har minskat i genomsnitt mellan 8-17 % mellan år 1990-2007. Medan de större arbetsmarknaderna med fler än 50 000 invånare i genomsnitt har fått ännu fler invånare. Sveriges tre största arbetsmarknader Stockholm-Solna, Göteborg och Malmö-Lund har samtliga ökat sin befolkningsmängd under perioden med mellan 14-20 %, se figur 2 (SCB 2010).



Figur 2: Befolkningsförändring i procent år 1990-2007 fördelad efter storlek på lokala arbetsmarknader (SCB 2010).

Urbanisering, som innebär ökad inflyttning till större städer, är en trend som länge pågått och som med all säkerhet kommer fortsätta oavsett insatser för att motverka detta. I förlängningen bidrar detta till drastiska bekymmer för mindre kommuner eller för kommuner som ligger långt bort från stora städer. Boverket (2016) har på uppdrag av regeringen tagit fram förslag för framtidens fysiska samhällsplanering som ska föreslå de riktningssändringar som krävs för att nå ett hållbart samhälle år 2050. I en publikation om småorter och glesbygd berörs befolkningsutmaningen som en vital del. De menar att många kommuner kommer mötas av arbetskraftsbrist eftersom befolkningen i arbetsför ålder i glesbygden inte kommer vara tillräcklig nog för att täcka de behov som finns inom vård och omsorg, för att inte tala om alla andra arbeten inom en kommun. Vidare kommer glesbygdskommuners ekonomi med stor sannolikhet krympa eftersom en både minskande och åldrande befolkning minskar skattebasen, vilket leder till svårigheter att upprätthålla tjänster och täcka behovet av service (ibid.).

Tidigare forskning pekar dock på att det krävs en kritisk massa för att en region ska kunna uppnå effekten av regionförstoring. Jonsson, Lundquist & Olander (1999) menar att regionförstoring i vissa befolkningsintervall har bättre genomslagskraft. En slutsats av deras resonemang kring kritiska befolkningsintervall är att det är mer framgångsrikt att knyta samman en mindre region till en större universitets- eller storstadsregion i jämförelse med om man knyter ihop två mindre lokala arbetsmarknader. På så sätt kan det ge mer betydande effekter i synnerhet för den mindre regionen (NUTEK 2001).

3. Metod

I detta avsnitt behandlas valet av såväl ämne som metod, insamling av primärdata med tillhörande urval, insamling av sekundärdata samt en kritisk granskning av metodens trovärdighet.

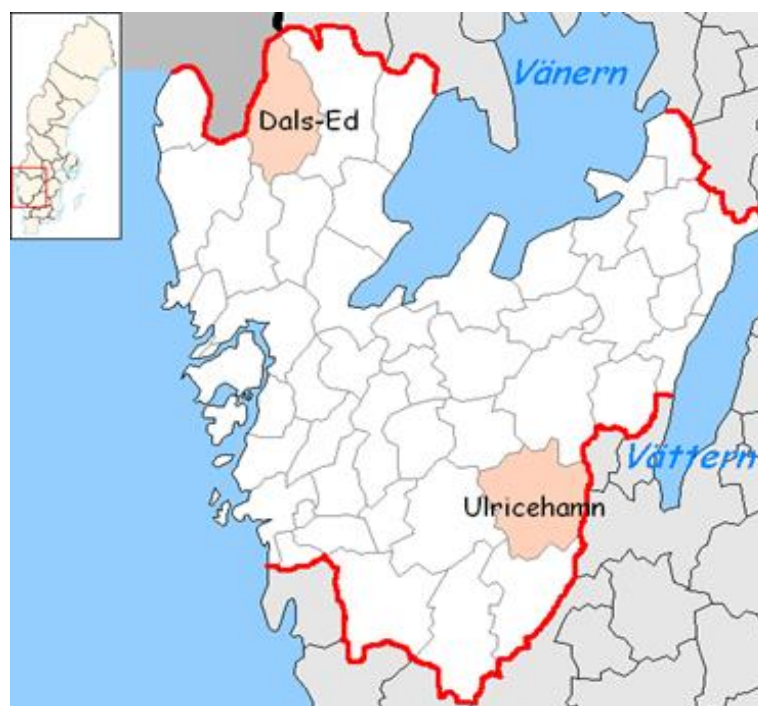
3.1 Val av kommuner

Uppsatsen syftar till att undersöka hur synen på regionförstoring varierar mellan olika kommuner beroende av deras geografiska läge i förhållande till regionala centra. Studien syftar även till att förtydliga hur olika kommuner påverkas av faktorer som geografisk placering, administrativ placering och hur arbetsmarknadens historik påverkar regionförstoringen. Fokus riktas främst mot kommuner med perifert läge i de funktionella regionernas utkant, eftersom det saknas i tidigare forskning på området. Vanligtvis genomförs urval i kvalitativ forskning genom ett avsiktligt urval för att generera talrika data som är relevanta för studiens ämne (Yin 2013). Därför gjordes bedömningen att ett antal kommuner i olika regioner skulle undersökas för att utifrån deras ställning kunna dra slutsatser av betydelsen för uppsatsens syfte och frågeställningar.

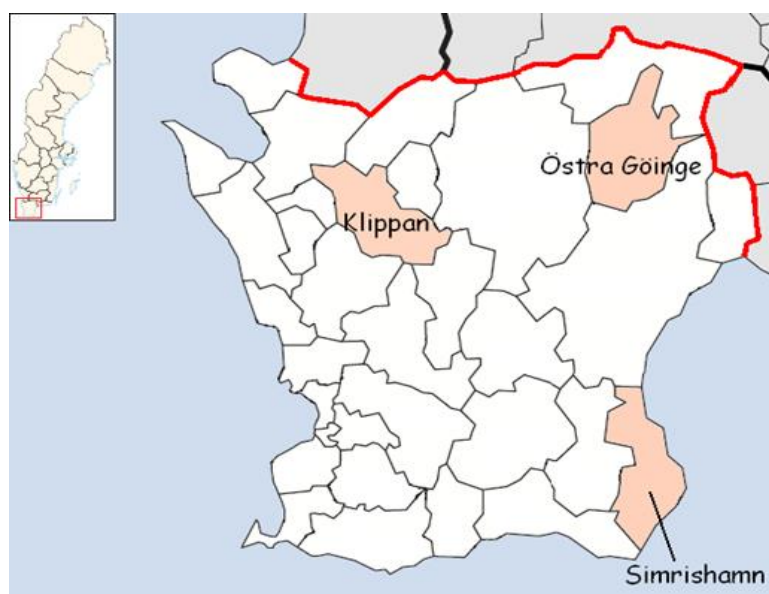
För att undersöka hur kommuner arbetar gjordes bedömningen att kommunerna bör ligga i olika regioner för att se om det skiljer sig med anledning av den administrativa indelningen. Mot den bakgrunden gjordes bedömningen att det är relevant att intervjua representanter från respektive regionkontor som komplement till intervjuerna med olika kommuner. Därför valdes två stycken regioner, Västra Götaland och Skåne, som är Sveriges andra respektive tredje största län sett till befolkningsmängd (SCB 2015). Förutom liknande befolkningsmängd innehåller de båda länen varsin av södra Sveriges två största städer, Göteborg och Malmö som är starka lokala centrum där också, av naturliga skäl, en stor del av regionens jobb återfinns. Dessutom är de två regioner som utöver landstingens traditionella ansvar, även tilldelats uppgiften att främja regional tillväxt och infrastrukturplanering vilket faller inom ramen för uppsatsens forskningsfrågor. Genom att välja två av de största länen som undersökningsobjekt begränsar delvis slutsatser för samtliga län.

Vid val av kommuner valdes fem kommuner från två av de olika regionerna. De valdes primärt med utgångspunkt i geografiskt avstånd från dominerande regioncentrum samt folkmängd.

Utgångspunkten att undersöka hur kommuner arbetar med regionförstoring förutsätter att undersökningen undersöker olika typer av kommuner för att kunna dra värdefulla slutsatser. I varje region finns ett stort antal kommuner med varierande avstånd till regionens knutpunkter, befolkningsdensitet samt arbetsmarknadshistorik. Fokus för denna uppsats är det varierande avståndet till regionernas knutpunkter. I vissa fall sammanfaller det värdet även med låg befolkningsdensitet samt långt avstånd till närmsta stora stad. Utifrån de kvalifikationerna valdes Dals-Ed i Västra Götalands nordvästra hörn och Östra Göinge samt Simrishamn i Skånes nordöstra samt sydöstra hörn. Dals-Ed har knappt 5 000 invånare, lägst invånarantal av samtliga kommuner i båda undersökningsregionerna och ligger nära den norska gränsen med svag koppling till regionens största arbetsmarknad, som ligger i och omkring Göteborg. Samtidigt är kommunen stor till ytan, nionde störst av Västra Götalands 49 kommuner, vilket även leder till att de har väldigt låg befolkningsdensitet, bara knappa sju invånare per km². Motsvarande kommuner i Skåne har ca 14 000 respektive 19 000 invånare och tillhör två kommuner som är ytterligheter i Skåne (SCB 2016). Östra Göinge är särskilt intressant för uppsatsens syfte utifrån det faktum att de haft en negativ befolkningstillväxt fram till 2010, en trend som de sedan lyckats vända genom bland annat förbättringar i kollektivtrafiken. Simrishamn är intressant ur aspekten att det är en ytterlighet i sydöstra Skåne med mindre tillväxt än i resten av regionen.



Figur 3: Valda kommuner i Västra Götalandsregionen (Wikipedia u.å.)



Figur 4: Valda kommuner i Skåne (Wikipedia u.å.)

Till en början fanns en ambition att få till en intervju med Osby kommun i Skånes nordöstra hörn framför allt på grund av att det är den kommunen i länet med lägst befolkningsdensitet och längst avstånd till regioncentrat, vilket hade sammanfallit med kvalifikationer som användes vid urval av Dals-Eds kommun. Under uppsatsens genomförande kunde dessvärre inte intervju med Osby kommun tillgodoses på grund av ett nekande svar vid förfrågan om intervju, med hänvisning till tidsbrist på kommunkontoret. Detta gjorde att en omprioritering fick genomföras i ett relativt sent skede där Östra Goinge och Simrishamns kommun istället valdes utifrån rekommendationer från en av intervjurespondenterna med kännedom om både uppsatsens syfte och Skånes kommuner. Som jämförelseobjekt till de kommuner som angetts ovan valdes ytterligare två kommuner för att tydligt kunna dra slutsatser kring glesa och perifera kommuners förutsättningar. Med anledning av att regionförstoring sker då lokala arbetsmarknader växer samman valdes jämförelseobjekten utifrån andra kriterier, nämligen utifrån att de ligger geografiskt nära regionens näst största stad. Valet av kommuner föll då på Klippan i Skåne och Ulricehamn i Västra Götaland. Klippans kommun ligger cirka fyra mil öster om Skånes näst största stad, Helsingborg, och knappt nio mil från regioncentret Malmö. Ulricehamn har en liknande placering i Västra Götaland, knappt fyra mil till den näst största staden, Borås, och knappt tio mil till länets största stad Göteborg. Utöver deras liknande geografiska placering i

regionerna har de båda motsvarande befolkningsmängd på omkring 20 000 invånare (SCB 2015).

3.2 Metodval

Med hänsyn till uppsatsens syfte och frågeställningar i förhållande till det material som finns sedan tidigare valdes en kvalitativ intervjuundersökning som metod med en tolkningsbar vetenskapssyn. Det valdes för att undersöka ett antal kommunala och regionala tjänstemän i mindre och perifera kommuner. Den kvalitativa forskningen lägger vikt vid ord och inte kvantifiering i samband med insamling av analys och data och är mer tolkningsbar än den kvantitativa undersökningen som betonar kvantifiering av data (Bryman & Bell 2013).

Utöver hänvisningen till uppsatsens syfte och frågeställningar fanns även ambitionen att låta uppsatsens resultat vara öppet och tolkningsbart under uppsatsfasen som ytterligare stöd till val av ett hermeneutiskt synsätt. Det hermeneutiska synsättet, som är tolkningsinriktad, inbegriper ett fokus på den historiska och sociala kontexten i vilken texten producerats och menar att forskare som analyserar text ska försöka få fram de intentioner utifrån det perspektiv som textens upphovsman haft (ibid.).

3.3 Litteraturstudie samt insamling av primär och sekundär data

Det empiriska undersökningsmaterialet är av kvalitativ karaktär och utgörs dels av sekundära källor, det vill säga strategidokument, tidningspublikationer och översiktsplaner samt primära källor, det vill säga intervjuer med utvalda representanter som förklaras närmare i avsnitt 3.3.2. En prioritering har gjorts där de primära källorna utgör grunden och de sekundära ett komplement av två anledningar. Den första anledningen bakom prioriteringen är att de primära källorna anses vara mer trovärdiga i relation till uppsatsen. De sekundära källorna bestående av elektroniska källor och diverse strategidokument är alltid underordnade en primär källa, eftersom de bygger på författares enskilda tolkningar och som i vissa fall blivit framförda i andra hand, varför bedömningen gjorts att de inte är lika trovärdiga som primära källor (Alexanderson 2012). Den andra anledningen är utifrån komplexiteten att jämföra mellan kommuner genom att enbart granska sekundärdata som exempelvis statistik från SCB och respektive parter egna dokument.

3.3.1 Litteraturstudie

För att få en övergripande bild och förståelse av forskningen inom området genomfördes en litteraturstudie för att se vad som tidigare undersökts, vad respektive region och kommun har för publikationer som kan vara av intresse samt om det fanns eventuella brister i tidigare forskning. Strategidokument, handlingsplaner och rapporter samlades in tillsammans med vetenskapliga artiklar som hittades via Göteborgs Universitetsbiblioteks sökmotorer och Google Scholar. Genom det bildades en översyn av olika parterers perspektiv från både kommuner och regioner. De sökord som använts för att finna lämplig och användbar litteratur till studien var främst regionförstoring och "regional enlargement". För att skapa en bredare litteraturöversikt har de huvudsakliga sökorden även kompletterats med följande sökord: infrastruktur, lokala arbetsmarknader, kollektivtrafik och regional tillväxt. En kvalitativ textanalys användes för att se över helheten genom att samla in det väsentliga innehållet (Esiasson et al. 2012).

Vid intervjuer som genomfördes tillhandahölls, utöver den primära data som samlats in genom själva intervjun, i vissa fall även sekundärdata från intervjurespondenter som de själva rekommenderat. Detta medförde en enorm tidsbesparing samtidigt som urvalet och kvalitén på sekundärdatan kunde säkras i jämförelse med om författarna själva hade samlat in densamma.

Vidare har även uppsatshandledare Bertil Vilhelmson stått till förfogande och underlättat i arbetet med att hitta lämplig litteratur angående regionförstoring.

3.3.2 Intervjuer - val av intervjupersoner, typ av intervju och utformning av intervjuguide

I stycket 3.1 motiveras urvalet av regioner och kommuner som ska utgöra underlag för uppsatsens besvarande av syfte och frågeställningar. När det gäller urval av respondenter inom respektive region och kommun har tillvägagångssättet varit enhetligt. Till en början har ett mail skickats till kommunkontor respektive regionkontors allmänna receptioner tillsammans med en kort beskrivning av uppsatsens syfte och en vädjan om att få tag på lämplig respondent. I vissa kommuners fall har påminnande mail och telefonsamtal även behövt ske för att få tag på lämplig person som kan stärka resultatets validitet. Valet att alla kontakter togs på ett enhetligt sätt var till stor del med hänsyn till det faktum att de utvalda kommunerna har olika funktionsorganisation. Det noterades tidigt stora skillnader mellan

kommunernas arbetssätt och struktur kring frågor som rörde det material som sändes ut i förväg. I Dals-Ed fanns det en person som arbetade som utvecklingsstrateg i nära samarbete med kommunledningen, medan det i Ulricehamn fanns en hel avdelning med flertalet medarbetare. Detta ses som ett resultat av kommunernas varierande storlek. Dock har samtliga intervjuer, oavsett kommunernas och regionernas organisation och storlek, utförts med den av de själva utsedda personen med lämplig kompetens i förhållande till materialet. De utvalda intervjupersonerna redovisas i tabell 1.

Vid val av intervjutyp valdes en semistrukturerad intervju som fokuserar på några specifika frågeområden istället för detaljerade frågor för att få en djupare förståelse för målgruppen. Följande frågeområden diskuterades:

- ♣ *Hur ser ni på begreppet regionförstoring, nu, förr i tiden och i framtiden?*
- ♣ *Hur arbetar kommunen/regionen med att ta till vara på fördelarna av regionförstoring, och hur hanterat man utmaningarna med detsamma? Finns det vinnare och förlorare bland kommunerna, och i så fall vilka är det?*
- ♣ *Hur påverkar man investeringsbeslut? (Vägar, bredband, industrilokaliseringar etcetera)*
- ♣ *Hur kan en kommun som ligger långt ifrån stora städer ta del av regionförstoring?*
- ♣ *Hur ser samarbete ut med andra kommuner och regioner? Med EU? Samverkar man med ytterligare aktörer på något sätt, exempelvis när det gäller kollektivtrafikens utveckling, infrastrukturprojekt eller näringslivsfrågor?*

Det kompletta underlaget som skickades ut till respondenterna i förväg finns att se i bilaga 1. Frågorna valdes ut för att fånga ett bredare perspektiv utifrån kommunernas egna erfarenheter. För att kunna besvara uppsatsens syfte valdes en konkret fråga kring begreppet regionförstoring, en fråga kring hur kommunen ställer sig till fördelarna och utmaningarna med detsamma samt flera frågor rörande påverkansarbete och samverkan. Det lämnades även utrymme för övriga diskussioner utanför frågornas ram men som var av intresse för uppsatsens ändamål.

Den kvalitativa intervjun är högt strukturerad ur den synpunkten att den håller sig till ett specifikt område samt har en låg grad av standardisering som innebär att variationsmöjligheterna i intervjuens genomförande är stora (Trost 2005). Vid den kvalitativa metoden är chansen större att information av större värde framkommer i jämförelse med

en kvantitativ metod då den ger möjlighet att föra ett naturligt samtal där respondenten kan utveckla sina resonemang i en öppen dialog. Det är följaktligen en blandning av strukturerade samt ostrukturerade intervjuer. Vid en strukturerad intervju är det lätt att svaren kategoriseras samtidigt som ostrukturerade intervjuer kan komma att bli svåra att jämföra då det inte är säkert att samma frågor ställts till de olika respondenterna (Bryman & Bell 2013). Vidare menar Trost (2005) att det viktigaste vid en semistrukturerad intervju är att intervjuaren lyssnar aktivt och ställer följdfrågor utan att framstå som ifrågasättande.

För att stärka intervjuernas kvalitet mailades en beskrivning av intervjuformen samt frågeområden ut till respondenterna i god tid, minst ett par arbetsdagar i förväg, för att ge dem en chans till förberedelse, se bilaga 1. Med undantag för två genomfördes samtliga intervjuer på plats i respondenternas arbetsmiljö. Intervjun startade med en kort presentation av författarna och uppsatsens bakgrund. Data samlades in via anteckningar samt inspelning som alla respondenter kände sig bekväma med. Vid genomförandet har båda uppsatsförfattarna deltagit med undantag för ett tillfälle då den ena uteblev på grund av sjukdom. Det finns olika åsikter kring fler än en intervjuare. Benchhofer, Elliott & McCrone (1984) menar att närvaron av en andra intervjuare vid en strukturerad intervju sannolikt inte gör intervjun varken bättre eller sämre. Valet att delta med två intervjupersoner föll sig dock naturligt vid utformandet av intervjuerna då författarna anser sig komplettera varandra i ett intervjuande läge. Samtliga intervjuer genomfördes under cirka 30-60 minuter.

Att genomföra intervjuerna på plats var en ambition som bestämdes tidigt i uppsatsfasen, trots långa avstånd för relativt korta intervjuer. Motiven bakom ambitionen med intervjuer på plats till förmån för telefonintervju var flera. Fördelarna med intervjuer på plats är att kvalitén på informationen kan vara bättre, att det är svårt att använda sig av visuella hjälpmedel och diagram via telefon, samt att det är lättare att uppfatta och reagera på ansiktsuttryck och kroppsspråk som kan ha påverkan på resultatet (Bryman & Bell 2013). Att intervjupersoner känner sig tryggare i sin hemmiljö vilket även underlättar för mer korrekta och utförliga svar (Trost 2005) var också ett ytterligare argument. Med anledning av att diagram framtagits som delar av diskussionsunderlaget, och för att kvalitén värderades som mer pålitligt med intervjuer på plats, valdes det alternativet. Då skapades även möjligheten att samla in sekundärdata i samband med intervjuerna.

Med anledning av ett nekande svar från Osby kommun som uppstod i ett relativt sent skede togs beslutet att genomföra en telefonintervju med Östra Göinge samt att komplettera med frågesvar via e-post från Simrishamns kommun för att bredda det insamlade materialet. Hade det funnits mer tid och kortare avstånd till de nämnda kommunerna hade en direktintervju prioriterats. Valet att genomföra de sista intervjuerna i kronologisk ordning via e-post och telefon värderas dock som pålitligt. Valet att komplettera en kommun med en ytterligare var, förutom att bredda urvalet och för att fånga Simrishamns ytterligheter, för att kompensera för de eventuella bristerna som uppstår till följd av den uteblivna intervjun på plats. Hade resultatet av de sista intervjuerna avvikit helt och hållet hade en annan prioritering varit relevant, men med tanke på det resultat som framställdes gjordes bedömningen att låta det ingå i resultatet under samma förutsättningar som intervjuerna på plats.

Tabell 1: Respondentlista

Respondent	Arbetsplats	Befattning	Datum	Intervjuform
Anders Lindberg	Klippans kommun	Näringslivsutvecklare	26-apr-16	Direktintervju
Linn Riedl	Västra Götalandsregionen	Ledningsstöd regional utveckling	29-apr-16	Direktintervju
Emelie Petersson	Region Skåne	Infrastruktur- och samhällsplaneringsstrateg	02-maj-16	Direktintervju
Christian Nilsson	Dals-Eds kommun	Utvecklingsstrateg	03-maj-16	Direktintervju
Sebastian Olofsson	Ulricehamns kommun	Samhällsbyggnadschef	09-maj-16	Direktintervju
Carina Knutsson	Simrishamns kommun	Strategisk samhällsplanerare	10-maj-16	E-post
Tommy Johansson	Östra Göinge kommun	Utredare - strategisk planering och utveckling	12-maj-16	Telefonintervju

3.4 Avgränsning

Med anledning av tidsrestriktioner och komplexitet i att jämföra fler regioner och kommuner är uppsatsen avgränsad till att enbart innefatta två regioner samt fem kommuner. För ytterligare avgränsning tar studien endast upp regionförstoring ur begreppet att lokala arbetsmarknader växer samman. Studien bygger på primär- samt sekundärdata utifrån den offentliga sektorn och utesluter således exempelvis privatpersoner samt näringslivets syn.

3.5 Reliabilitet och validitet

Vid diskussion om uppsatsens trovärdighet är begreppen reliabilitet och validitet relevanta. Reliabilitet är den utsträckning i vilket ett mått på ett begrepp är pålitligt eller stabilt medan validitet är att de frågor man ställer och svar man får är relevanta i förhållande till det man försöker undersöka (Bryman & Bell 2013). Reliabilitet handlar därmed om tillförlit till de uppgifter man får. Genom en kvalitativ undersökning då egna värderingar och tolkningar ligger till grund för studien i jämförelse med om en kvantitativ undersökning hade genomförts går det att diskutera uppsatsens tillförlitlighet i relation till den kvalitativa forskningen. Intervjuareffekten kan inom den kvalitativa undersökningen ses som en nackdel. Det innebär att respondenten möjligen inte berättar allt utan kanske undviker ämnen som kan vara känsliga eller berättar något för att försköna intervjuresultatet (Bryman & Bell 2013). Dock är en stor fördel med kvalitativa intervjuer att respondenten kan fråga den som intervjuar om något är otydligt och även omvänt. Genom det kan man upprepa svar som avgetts och frågor som ställts för att förtydliga. Som tidigare beskrivits är uppsatsens syfte att undersöka hur olika typer av kommuner arbetar med regionförstoring. Det görs utifrån respondenterna, som utgör primärdata, tillsammans med insamlade sekundärdata som avspeglar den sociala verklighet som studeras eftersom det inte funnits indikationer på något motsatt förhållande. Tillförlitligheten kan med anledning av det sägas vara relativt hög. Det finns dock vissa aspekter som gör det svårt att dra slutsatser som kan vara applicerbara på hela landet utifrån ett begränsat antal respondentkommuner.

Skåne och Västra Götaland har valts ut som två regioner med kommuner som ska avspegla den stora massan. Det kan ses som problematiskt utifrån diverse avseenden, bland annat i och med deras storlek som landets andra respektive tredje största län. Dock utgör de tillsammans nästan 30 % av hela Sveriges befolkning (SCB 2016) och har på knappt 30 år gått från att ha haft 19 lokala arbetsmarknader i Västra Götaland och 7 lokala arbetsmarknader i Skåne till att ha 7 i Västra Götaland och 2 i Skåne (SCB 2015). Det vittnar om att de lokala arbetsmarknaderna både minskat i antal och ökat sin geografiska storlek, vilket stämmer väl överens med uppsatsens undersökningsområde varav bedömningen att det är relevanta att undersöka har gjorts. Slutsatser som dras utifrån de olika kommunerna inom de två regionerna kan därmed kanske inte tala för hela landet utan snarare för den

bakgrunden och de anledningarna som finns i samband med att lokala arbetsmarknader växer samman över tid, som är en process som sker i hela landet.

Vid förutsättningar för en längre undersökning hade en mer djupgående undersökning kunnat genomföras där fler respondenter involverats i uppsatsens resultat.

4. Empiri

Kapitlet inleds med information om regionerna och kommunerna följt av aspekter av vikt för analysen som hämtats från parternas strategidokument och hemsidor. Därefter redovisas de sammanställda svaren från intervjuerna i följande ordning: regioner, nära kommuner och perifera kommuner. Varje fråga från intervjuerna följs utav svar på alla nivåer innan svar för nästa fråga redovisas.

4.1 Dokument

4.1.1 Region Skåne

Skåne är Sveriges sydligaste län och trots att det är litet till ytan har man cirka 1,3 miljoner invånare. Denna befolkning är väldigt ojämnt utspridd då cirka tre fjärdedelar utav invånarantalet bor på den västra sidan (SCB 2016). Det är också på den västra sidan som de största städerna finns, exempelvis Malmö, Helsingborg och Lund. I Skånes regionala utvecklingsstrategi "Det öppna Skåne 2030" från 2014 går det att läsa att det är en bristfällig rörlighet mellan de två arbetsmarknadsregionerna i länet, Malmö-Lund och Hässleholm-Kristianstad. Där står även att sysselsättningstillväxten är som störst i sydvästra Skåne medan de nordöstra delarna har en negativ tillväxt. Skånes flerkärniga Ortsstruktur är också något som betonas och dessa kärnor ska i framtiden sammankopplas med fler och bättre länkar, vilket ska skapa ett rundare Skåne så att "*många personer har tillgång till mycket*". Ett mål från regionens sida är att år 2030 ska "*tillgängligheten ha förbättrats så att 80 % av arbetsplatserna är nåbara inom 45 minuter med kollektivtrafik för Skånes invånare*" (Region Skåne 2014).

Vidare skriver man i en rapport kring regionförstoring från 2001 att den framtida regionförstoringen bör ske genom utbyggnad av snabb tågtrafik då det framstår som den viktigaste åtgärden eftersom tåget är det snabbaste landtransportmedlet och där miljöeffekterna samtidigt minimeras.

4.1.2 Västra Götalandsregionen

Västra Götalandsregionen är ett av södra Sveriges största län både till ytan och invånarmässigt. Här bor nästan 1,7 miljoner människor och dessa bor i stor utsträckning i och omkring Göteborg som också är i särklass regionens största stad (SCB 2016). Västra Götalandsregionen har som mål att 2035 klara av tre gånger så mycket resenärer via tåg som 2010, vilket skulle innebära att

de kommer upp i samma nivå som Skåne har idag. Tanken är att utveckla trafiken mest där flest resor finns men också där det finns stor potential för ökat resande. Man fastslår att tågtrafiken är det färdmedel som bäst kan bidra till ytterligare regionförstoring genom kortare restider. Utöver detta ska även stråk som knyter samman länet med andra viktiga noder utanför länets gränser prioriteras för att underlätta att de lokala arbetsmarknaderna växer samman i alla delar av Västra Götaland (Västra Götalandsregionen 2013).

Även Västra Götalandsregionen bekräftar i en rapport om demografi och flyttmönster urbaniseringstrenden där befolkningen ökar men att ökningen inte sprids jämt över länet. Ett mål som regionen antagit år 2014 är att utveckling ska ske i hela länet och att man ska motverka de negativa effekter som ett vikande befolkningsunderlag kan ha i ett område (Althoff 2014).

En rapport från Västra Götalandsregionen (2009) visar att det är betydligt större regionförstoring i Malmö än i Göteborg. Det hänvisas till att kommunerna i Skåne i genomsnitt är betydligt mindre till ytan än kommunerna i Västra Götaland och att det är stora skillnader i såväl geografi som infrastruktur. I Skåne är befolkningstätheten högre och man har en mer kompakt ortstruktur vilket ger fler alternativ för pendling med rimliga tidsavstånd. Till ytan är Västra Götaland mer än dubbelt så stort men har bara 30 procent fler invånare (ibid.). Genom det är det enklare att få tillgång till ett utbrett transportsystem i Skåne med deras förhållanden.

Andra faktorer som skiljer sig avsevärt är regionala kollektivtrafikresor, personkilometer, utbudskilometer samt nettokostnad för kollektivtrafiken i Skåne respektive Västra Götaland, se tabell 2. I Västra Götaland genomförs nästintill dubbelt så många resor som i Skåne, 19,3 % och 10,6 % av alla Sveriges resor sker i dessa två regioner. En orsak till att det sker fler resor i Västra Götaland kan vara att det bor fler människor i denna region men skillnaden i antalet resor är ändå betydligt större än skillnaden i befolkningsmängd. Trots ett färre antal resor färdas personerna i Skåne en längre sträcka per person än i Västra Götaland (SKL 2015). Detta kan bero på att fler pendlar med tåg i Skåne och därmed snabbare kan överbrygga ett längre avstånd. Utbudet av kollektivtrafik-kilometer är större i Västra Götaland än i Skåne, vilket inte är så konstigt då länet är betydligt större till ytan, vilket också bidrar till att nettokostnaden blir högre (SKL 2015).

Tabell 2: Procentandelar av rikets befolkning, resor, person-km, utbuds-km och nettokostnad för kollektivtrafiken i de tre största länen befolkningsmässigt samt riket.

Län	Befolkning	Resor	Person-km	Utbuds-km	NK totalt
Skåne	13,2	10,6	18,1	11,2	10,4
Stockholm	22,6	54,0	37,2	31,1	35,1
Västra Götaland	16,7	19,3	15,7	17,6	21,0
Summa	52,5	83,9	71,0	60,0	66,5
Övriga län	47,5	16,1	29,0	40,0	33,5
Riket	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

(SKL 2010)

4.1.3 Dals-Eds kommun

Dals-Ed är en landsortskommun i norra Västra Götaland nära den norska gränsen som är stor till ytan men med minst antal invånare i hela regionen, bara 5000. Av dessa bor ca 60 % i centralorten Ed (SCB 2016). I kommunens utvecklingsplan från 2015 finns att läsa att kommunen under 2016-2018 skall *”förbättra möjligheterna att använda tåg för persontransporter”*. Ett första steg i detta är att öka antalet avgångar. Dals-Ed ligger på tillsammans med andra kommuner som skulle bli berörda av ett dubbelspår mellan Göteborg och Oslo för att ett sådant ska bli verklighet. I ett dokument vid namn *”Det skandinaviska stationssamhället 2.0”* går det att läsa att *”De berörda kommunerna ligger utanför storstadsområdena och vill öka påtryckningarna för att få dubbelspår i framtiden för att stimulera lokal utveckling. De vill få in mer frågor om stationssamhällets utveckling och om effekter av ett eventuellt framtida dubbelspår i sin långsiktiga planering”*

4.1.4 Klippans kommun

Klippans kommun ligger i mitt i nordvästra Skåne med Helsingborg och Ängelholm nåbart på cirka en halvtimme. Kommunen har nästan 17 000 invånare och ungefär hälften av dessa bor i huvudorten Klippan (SCB 2016). I ett dokument från Klippans kommun (2013) gällande nuvarande och framtida infrastruktur står det att Trafikverket planerar en upprustning av Skånebanan mellan Hässleholm och Helsingborg. Denna upprustning som bland annat innefattar att stationerna ska anpassas för högre hastigheter planeras starta 2017 (Trafikverket 2016). Den ökade hastigheten på banan ska göra att restiden mellan Hässleholm och

Helsingborg förkortas med cirka 10 minuter. Detta kommer även medföra kortare restider för boende i Klippan både åt Helsingborg, dit den största pendlingen sker idag men även åt Hässleholm och Kristianstad i öst. Restiden till Kristianstad kommer att sjunka till under en timme, vilket kan öka benägenheten att pendla just dit.

4.1.5 Ulricehamns kommun

Ulricehamns kommun är Västra Götalands till ytan största och ligger beläget mellan Borås och Jönköping. Kommunen har cirka 23 000 invånare varav cirka 10 000 bor i centralorten, Ulricehamn. Kommunen vill väldigt gärna vara en del utav Götalandsbanan, det planerade höghastighetståget mellan Göteborg och Stockholm, som är benämns som Sverigeförhandlingen. Även om kommunen redan fått beskedet att man inte är utpekad som stationsort så arbetar man fortfarande väldigt hårt för att få till en ändring av detta beslut (Ulricehamns kommun 2016). En sådan station skulle innebära förkortade restider åt Göteborg och Borås i väst men största skillnad skulle det vara åt öst där man skulle kunna nå Jönköping på en kvart och Linköping på 50 minuter (Ulricehamns kommun 2015). Dessa förbättrade restider skulle medföra att boende i Ulricehamn skulle kunna pendla betydligt längre sträcka på samma tid som innan och på så sätt ta del av en större arbetsmarknad som för närvarande ligger lite för långt bort.

4.1.6 Simrishamns kommun

Simrishamns kommun ligger längst ner på Österlen i sydvästra Skåne. Här bor 19 000 personer och den närmsta staden är Ystad på Skånes sydkust (SCB 2016). I kommunen sker tre fjärdedelar av alla resor med bil, vilket är betydligt fler än snittet i Skåne (Simrishamns kommun 2015). Detta kan bero på att det är en landsbygdskommun med dåliga kommunikationer. Att ta sig till arbetsmarknaderna i Skåne, Malmö-Lund och Kristianstad via kollektivtrafik tar 1,5 timme som är långt längre tid än vad de flesta vill pendla. Bilen är därför det självklara valet för arbetspendling till dessa städer. Mer naturlig pendling via kollektivtrafik sker istället till Ystad och Tomelilla dit man kan ta sig på 35 respektive 20 minuter. Kommunens mål är att innan 2030 kunna nå Malmö via kollektivtrafik inom en timme, vilket skulle underlätta för boende i kommunen att ta del av arbetena på Skånes största arbetsmarknad, men även för att få kompetensen från Malmö till Simrishamn.

4.1.7 Östra Göinge kommun

Östra Göinge är en nordöstkånsk kommun nära både Blekinge och Småland med 14 000 invånare. Kommunen saknar en tydlig huvudort utan har fem mindre orter i spannet 1500-3000 invånare. Knislinge är kommunens största ort men kommunhus med mera ligger i Broby (SCB 2016). Östra Göinge är även en av de få orter i Skåne som saknar järnväg, vilket gör dem beroende av en fungerande busstrafik. I kommunens trafikförsörjningsstrategi (2012) finns följande citat som påpekar det geografiska lägets betydelse för att ta del av regionförstoring:

“Det geografiska läget har stor betydelse för en kommuns förutsättningar på sikt. Som exempel kan nämnas att närhet till storstäder och större expansiva centra har visat sig samvariera med befolkningstillväxt”

(Östra Göinge kommun 2012)

Kommunen beskriver sitt geografiska läge som *“beläget i ett gränsland mellan det expansiva Sydvästskåne/Öresund och skogsbygderna i Småland”* (ibid.). Detta läge medför både utmaningar och möjligheter. Det är av yttersta vikt för kommunen att minska restiderna till *“det expansiva sydvästskåne”* för att ta del av tillväxten och de positiva samhällseffekter som väntas i Öresundsregionen. Kommunens läge innebär även att de måste verka för bättre kommunikationer till både Blekinge och Småland, där bland annat IKEA befinner sig väldigt nära geografiskt. Att kommunen inte heller har en tydlig centralort utan endast består utav mindre orter gör det svårt och resurskrävande att planera kollektivtrafiken eftersom befolkningen bor så utspritt, vilket också nämns som en svaghet i kommunens SWOT-analys (ibid.). Bland möjligheterna finns bland annat en potential till regionförstoring norrut och som hot ses den dåliga standarden på vägnätet samt det lilla reseunderlaget, vilket gör att satsningar hellre görs i andra delar av regionen.

4.2 Intervjuer

I följande avsnitt redovisas frågor och svar för samtliga kommuner och regioner. Varje fråga inleds med en redogörelse av regionernas svar, därefter nära kommuner och till sist de perifera kommunerna.

4.2.1 Hur ser ni på begreppet regionförstoring, nu, förr i tiden och i framtiden?

4.2.1.1 Regional nivå: Region Skåne och Västra Götaland

Emelie Petersson, infrastruktur- och samhällsplaneringsstrateg på Region Skåne menar att Öresundsbron har varit viktig för framför allt utvecklingen i de västra delarna utav Skåne då Köpenhamn och Malmö har växt ihop till en arbetsmarknad. Detta har ökat pendlingsmöjligheterna och kompetensutbytet mellan de båda regionerna. Petersson nämner de nyligen införda passkontrollerna som en negativ faktor för regionen och att man redan nu kan se att människor pendlar allt mindre på grund av de ökade restiderna och komplexiteten i och med det påtvingade tågbytet i samband med kontrollerna. Man arbetar även väldigt aktivt med att öka pendlingsmöjligheterna i hela regionen, detta via transportinfrastruktur för det är det som i första hand driver regionförstoringen, enligt Petersson.

Linn Riedl, ledningsstöd för regional utveckling på Västra Götalandsregionen, betonar istället att flerkärnighet är väldigt viktigt i regionen. Det är viktigt att ha många kärnor så som Skövde, Vänersborg och Borås och inte bara Göteborg. Det är även därför som regionen har kontor i dessa fyra städer, för att visa att Göteborg inte är allt i regionen. Här betonas alltså istället bosättningsmönstret och att inte ha allt på samma plats som en aspekt med regionförstoringen.

“Alla de här (Läs: Vänersborg, Skövde och Borås) ska vara noder och växa och vara sina egna kärnor så Göteborg ska inte få allt. Men sen är det en stor fördel att ha en storstad som Göteborg. Det är alltid folk där och det alstrar mycket ekonomisk kraft som vi sedan kan skjuta ut till andra delar. Har du inte den stora kärnan så är det väldigt svårt att göra det.”

(Riedl 2016)

4.2.1.2 Nära kommuner: Klippan och Ulricehamn

Enligt Anders Lindberg, näringslivsutvecklare i Klippans kommun, kan man se en tydlig regionförstoring de senaste 20 åren. Man bor och arbetar inte på samma ställe utan det är istället andra faktorer som styr, exempelvis vad man gör på fritiden. I Klippan lockar man med att man kan bo naturnära men ändå ha en välfungerande service runt omkring sig och nära till en stor stad. Klippan ser sig själva som ett regionalt centrum som har kvar mycket

av sin service som andra kommuner i närheten inte har, exempelvis den stora gymnasieskolan och polisstationen. Lindberg benämner även nordvästra Skåne som ett "smörgåsbord", då det både har fin natur, städer och en närhet till Danmark. Klippan lockar alltså med sin service och sitt gynnsamma läge som gör att man i stor utsträckning kan ta del av regionförstoringen.

"Förr jobbade man ju väldigt mycket på ett och samma ställe, det var inte mycket man pendlade heller utan arbetskraften har ju alltid varit bosatt där arbetstillfällena har funnits och så är det inte idag utan idag är det andra värden som styr människorna."

(Lindberg 2016)

Även i Ulricehamn lockar kommunen med sitt gynnsamma geografiska läge. Ulricehamns befolkningsantal har ökat under en längre tid och det är till stor del på grund av deras gynnsamma geografiska placering mellan Borås och Jönköping. Det är just kommunikationer till dessa två städer samt Göteborg som Sebastian Olofsson, samhällsbyggnadschef på kommunen, anser vara viktigast för att kunna locka kvalificerad arbetskraft till Ulricehamn. Befolkningstillväxten är beroende av antalet bostäder som produceras och i princip så fort något nytt står klart så flyttar någon in, enligt Olofsson. Han berättar även att den nya motorvägen från Borås till Ulricehamn har varit väldigt betydelsefull för kommunen och redan samma dag som den annonserades hörde tre företag av sig och ville köpa samma tomt, vilket aldrig tidigare hänt i kommunens historia. Nu finns det alltså motorväg hela vägen från Ulricehamn till Göteborg, vilket underlättar både person- och godstransporter. Kommunen skulle dock gärna vilja se att motorvägen fortsätter hela vägen till Jönköping och det är något som man enligt Olofsson arbetar väldigt intensivt med från kommunens sida. Vad gäller framtiden så skulle Olofsson, precis som nämns på kommunens hemsida, gärna se att höghastighetståget som ingår i den så kallade Sverigeförhandlingen gör ett uppehåll i Ulricehamn. Detta skulle förkorta restiden med kollektivtrafik till Göteborg från två timmar till 40 minuter, vilket skulle öka pendlingsmöjligheterna avsevärt åt båda håll och Ulricehamn skulle kunna bli en del av Göteborgs arbetsmarknad istället för Borås som är den arbetsmarknad kommunen tillhör idag. Till Borås tar det med dagens kollektivtrafik 40 minuter, vilket skulle kortas till 12 minuter. Regionförstoring ur kommunens perspektiv är

alltså att få ihop kollektivtrafiken och infrastrukturen på ett bra sätt för att få effekter av urbaniseringen i Göteborg.

”Går man tillbaka bara 20 år i tiden så ville folket bo bredvid den stora vägen. Nu vill folk bo där det är sjöutsikt eller bra vård eller skola men ändå gärna snabbt ut på vägen.”

(Olofsson 2016)

4.2.1.3 Perifera kommuner: Östra Göinge, Dals-Ed och Simrishamn

Tommy Johansson, utredare på Östra Göinge kommun, anser att länsgränserna är ett betydligt större hinder än vad man kan tro och det blir väldigt påtagligt för Östra Göinge som ligger nära gränsen till både Kronoberg och Blekinge län. Även om avståndet till exempelvis orter som Olofström och Älmhult inte skiljer sig mycket från avståndet till Kristianstad och Hässleholm så är det framför allt till dessa två senare orter som pendlingen sker. Detta är till stor del för att kommunikationerna från Östra Göinge är bättre inom länet både vad det gäller vägar och kollektivtrafik. Men just att förbättra kommunikationerna norrut till Älmhult är något som kommunen jobbar väldigt aktivt för, berättar Johansson. Detta i synnerhet för att man i kommunen ska kunna ta större del av IKEA i Älmhult, vilket grannkommunen Osby idag kan tack vare sin järnvägsanslutning till just Älmhult. Då Östra Göinge inte har någon järnväg i kommunen måste man istället arbeta väldigt starkt med bussförbindelser och det är något som resulterat i att man kommer att vara del i Skånetrafikens ”regionala superbusskoncept” som med hjälp av vissa infrastrukturinvesteringar ska höja bussens status gentemot bilen likt dubbeldäckarna som går mellan Göteborg och Borås. I framtiden tycker Johansson att en storregion med Skåne, Blekinge och Kronoberg är att föredra då Östra Göinge istället för att ligga i utkanten hade hamnat i mitten utav regionen.

Christian Nilsson, utvecklingsstrategi i Dals-Ed, vittnar om att pendlingen till och från kommunen har utvecklats enormt. Från att bara sett sin egen kommun och möjligtvis grannkommunen till att nu se hela Dalsland som en arbetsmarknad. Han berättar också att en del av den statliga servicen så som arbetsförmedling, polisstation och försäkringskassa flyttar ifrån småorterna, vilket gör att invånarna i exempelvis Dals-Ed måste ta sig längre för att ta del av sådan service. Nu finns exempelvis det närmsta sjukhuset i Uddevalla och det är

nio mil enkel väg. Minskad service på orten och längre avstånd till densamma får ses som ett resultat av regionförstoringen. Nilsson tror även att personer som är uppväxta i en kommun som Dals-Ed är vana vid långa avstånd för att nå det man behöver och kan därför tänka sig att pendla lite längre än personer i västra Skåne där avstånden är betydligt kortare.

”Det har ju utvecklats mycket. Tidigare tror jag inte man såg det som regionförstoring utan man såg sin ort och möjligtvis grannkommunen för där fanns mycket jobb. Bengtsfors är en kommun med mycket industrijobb. Man såg sin lilla ort och sen var det bra med det, en del pendla till Bengtsfors men det var allt”

(Nilsson 2016)

Carina Knutsson, strategisk samhällsplanerare i Simrishamns kommun, tycker att regionförstoring är positivt eftersom det knyter ihop Skåne med bland annat arbete, boende och utbildning. Man behöver förflytta sig mer idag eftersom behovet ser annorlunda ut och utbudet är mer geografiskt utspritt än tidigare. Hon påpekar också att personer som står utanför arbetsmarknaden ofta har sämre levnadsförhållande än de som arbetar. För att få ett jobb i dagens samhälle krävs ofta en utbildning. Andelen som ägnat sig åt högre studier i åldersgruppen 25-34 år är i nästan hälften av Skånes kommuner under 30 procent. En stor del av dessa kommuner ligger i östra eller mellersta Skåne, vilket Knutsson tror kan ha ett samband med att dessa områden har sämst tillgänglighet till tillväxtmotorer i länet. Hon tror därför att *”infrastrukturinvesteringar kan jämna ut skillnaderna mellan olika områden”*.

4.2.2 Hur arbetar kommunen/regionen med att ta till vara på fördelarna av regionförstoring, och hur hanterar man utmaningarna med detsamma? Finns det vinnare och förlorare bland kommunerna, och i så fall vilka är det?

4.2.2.1 Regional nivå: Region Skåne och Västra Götaland

Petersson tror att den geografiska placeringen har en stor betydelse och att regioner som ligger längre ifrån en större arbetsmarknad har svårare att ta del av regionförstoringen. Hon påpekar även att det kan vara stora skillnader vad det gäller tillgängligheten inom samma kommun speciellt om kommunen täcker en stor yta. Det är restiden och inte antalet

kilometer som avgör hur långt man är villig att arbetsmarknadspendla och det är därför som man från regionens sida arbetar med att få med restiderna, enligt Petersson. När restiderna förkortas så pendlar man bara längre istället för att resa samma avstånd som tidigare på snabbare tid. Hon ställer sig också frågan vad det blir för effekter för invånarna när regionerna vill bli större, större och större.

“Oftast vill man väl inte pendla över 45 minuter, det är den magiska gränsen”

(Petersson 2016)

Riedl däremot menar att det inte finns någon generell slutsats att de stora är vinnare och de små är förlorare eller något liknande utan att det är beroende av andra faktorer. Hon påpekar även att det inte går att ge alla kommuner vad de vill ha utan att kommunerna måste kunna lyssna på varandra och enas. Hon pratar även väldigt varmt om BHU (Beredningen för hållbar utveckling) där kommunpolitiker och regionpolitiker möts och diskuterar diverse frågor. Hon menar även att de små kommunerna har kommit in i ett annat sammanhang och har mer att säga till om genom det än tidigare. Hade varje kommun varit ensam hade de inte haft så mycket att säga till om men nu arbetar man tillsammans i de fyra kommunalförbunden (Göteborg, Skaraborg, Fyrbodals och Sjuhärads) för att föra en gemensam talan och på så sätt vara en tyngre spelare.

“Det har skett en mognad där de mindre kommunerna inser vikten av Göteborg, och Göteborg inser vikten av att även de mindre kommunerna också får sitt, är man stor så måste man också vara snäll”

(Riedl 2016)

4.2.2.2 Nära kommuner: Klippan och Ulricehamn

Lindberg anser att kollektivtrafiken och hur kommunikationerna ser ut är avgörande när det gäller att ta tillvara på fördelarna med regionförstoring. I Klippan har man till exempel tillgång till tre flygplatser inom cirka en timme. En stor internationell i Kastrup och utöver detta har man Sturup men också Ängelholms flygplats där mycket pendling till och från Stockholm sker. Han informerar även om att kommunen arbetar på att få en stadsbuss till Klippan som ska underlätta för invånarna att ta sig till och från centrum och stationen. Han tror inte heller att det bara är den geografiska placeringen som avgör hur bra kommunen

kan ta tillvara på regionförstoringen. Han tror istället att det beror mycket på servicen och tar Åstorp som exempel som enligt honom ligger lite för nära Helsingborg för att ha kvar all sin service. Olofsson påstår i sin tur att både det geografiska läget och hur man arbetar med sin samhällsutveckling spelar roll även om det geografiska läget är det viktigaste. Han påpekar även vikten av att göra satsningar i kommunen så fort man får reda på att infrastrukturen ska byggas ut, vilket man gjorde i Ulricehamn när beskedet kom att motorvägen skulle byggas ut. Båda dessa kommuner anser således att det är infrastrukturen och kommunikationerna som är vitala för att kunna ta vara på fördelarna med regionförstoring.

”Det geografiska läget är det viktigaste, det är inget att hymla om”

(Olofsson 2016)

”Man måste hela tiden vara med i sin utveckling och ta steg när man får sådana besked, det kommer inte automatiskt. Bygger man en station en km från centralorten då måste man också växa staden mot den platsen”

(ibid.)

4.2.2.3 Perifera kommuner: Östra Göinge, Dals-Ed och Simrishamn

Johansson tror framför allt att man kan ta till vara på fördelarna med hjälp av samarbeten och berättar att man samarbetar väldigt mycket med de andra kommunerna i nordöstra Skåne. Detta organ kallas Skåne nordost. Man samarbetar med de andra kommunerna i detta organ men även med Kronoberg och Blekinge eftersom de ligger nära just denna del av Skåne. Samarbetet med andra kommunalförbund så som Skåne nordväst är inte särskilt stort enligt Johansson. Vidare tror han att sammanslagningen av Kristianstad och Malmöhus län har varit mer till gagn för den östra sidan då den sidan nu har fått ta del av ekonomiska kraft som den västra sidan alstrar.

”Skåne är ju ett varumärke och man ska visa att man är en del av det. Men sen måste man även kunna jobba över de här administrativa länsgränserna. Det räcker inte att jobba i Skåne nordost och det räcker knappt att jobba i Skåne man måste se det lite större och då försöker man knyta kontakter över gränserna i olika samarbetsprojekt.”

(Johansson 2016)

Nilsson berättar att kommunen för första gången på 20 år bygger bostäder för att det nu finns ett visst tryck. Detta tryck kan till viss del förklaras med att kommunen tagit emot nästan 200 flyktingar vilket är en väldigt stor befolkningsökning för en liten kommun som Dals-Ed. Kommunen arbetar även hårt för att servicen ska vara kvar i kommunen annars blir det mindre och mindre attraktivt att bo kvar, vilket är en stor utmaning för kommunen. Han tar även upp den nya järnvägen mellan Trollhättan och Göteborg som ett bra exempel där infrastrukturinvesteringar har genererat i regionförstoring. Pendlingen från Trollhättan till Göteborg har ökat och i Ale kommun som ligger längs med denna sträcka växer så det knakar tack vare de ökade pendlingsmöjligheterna. Denna investering har även hjälpt Dals-Eds grannkommun Mellerud som nu kan ta sig till Göteborg på en timme. Enligt Nilsson så kan denna investering även vara till stort gagn för Dals-Ed om kommunens kommunikationer till Trollhättan förbättras. Han berättar även vilka konkurrensfördelar man har gentemot Göteborg som kan locka inflyttare och det är framför allt ett mycket lägre bostadspris men även renare luft och mindre buller.

”Det är annorlunda idag, du behöver en utbildning för att få ett jobb. Det är många som flyttar för utbildning och många kommer tillbaka sen om de hittar ett jobb här. Det är ett tryck på landsbygden, befolkning minskar, det är urbanisering och det ser man ju även i vår kommun. Vår landsbygd flyttar in mot centrum. Befolkningen blir äldre och då blir det större tryck för man vill bo lättare, man vill ha nära till servicen.”

(Nilsson 2016)

Knutsson tycker man ska se investeringar i transportsystemet som sociala investeringar. Ett bra transportsystem binder samman geografiska områden och ökar möjligheten för olika samhällsgrupper att förflytta sig. Det är även viktigt att inte bara bygga ny utan även underhålla det befintliga systemet eftersom eftersatt underhåll kan leda till stora samhällsekonomiska kostnader så som förseningar i tågtrafiken. Hon påpekar att *”det skapas stora konkurrensnackdelar för näringsliv och tillväxt när pendlingstiden inte anses vara acceptabel”*. Hon påpekar precis som Nilsson att infrastrukturinvesteringar är vägen att gå för att perifera kommuner ska kunna ta del av regionförstoringen. En bra länk mellan östra och västra Skåne är

ett måste för att denna del av Skåne i större utsträckning ska kunna ta del av den största arbetsmarknaden i regionen. En för lång pendlingstid påverkar miljön negativt på grund av att fler väljer att ta bilen men också jämställdheten eftersom det är fler kvinnor än män som åker kollektivt.

“Den ojämna fördelningen i Skåne gällande tillgänglighet och arbetsmarknad kan förstärkas eller brytas. Det är centralt att knyta ihop Skåne med såväl boende och arbete som utbildning, service och fritid, där du kan bo kvar på landsbygden och jobba i staden eller tvärtom.”

(Knutsson 2016)

4.2.3 Hur påverkar man investeringsbeslut (Vägar, bredband, industrilokaliseringar etcetera)?

4.2.3.1 Regional nivå: Region Skåne och Västra Götaland

Petersson tycker att det är väldigt mycket Stockholmsfokus ifrån staten och att både VGR och Skåne hamnar lite i skymundan. Hon belyser att Skåne har flera starka kommuner och därmed en flerkärnighet som inte VGR har där det mest är Göteborg i fokus. Malmö, Lund och Helsingborg är stora kärnor men även Hässleholm-Kristianstad kan tillsammans mäta sig med de andra tre. Riedl motsäger lite det Petersson säger eftersom hon tycker att VGR som en stor aktör med mycket egna pengar har större möjlighet till självständighet och att vara en röst gentemot staten. Västra Götalandsregionens ekonomiska styrka gör det möjligt att delfinansiera det man vill genomföra. Och när regionens 49 kommuner är enade är det lättare att få staten att lyssna för de utgör såklart en betydande del av Sverige tillsammans. Hon påpekar också att VGR bara är en part och inte arbetar över kommunerna utan kommunerna och regionen arbetar tillsammans men med olika uppdrag

“Respektfulla och omtänksamma relationer mellan kommuner och region och förmågan att enas och tala med en tydlig och samlad röst mot det nationella planet, det tror jag gör att vi hörs av staten.”

(Riedl 2016)

4.2.3.2 Nära kommuner: Klippan och Ulricehamn

Enligt Lindberg samarbetar Klippan framför allt i familjen Helsingborg och Region Skåne men inte så mycket med de andra kommunalförbunden så som Skåne nordost när det gäller investeringsbeslut. Han tycker även att det är viktigt att kolla på vad som händer i omvärlden och inte bara vara blind och bara kolla på västra Skåne även om där bor mycket folk där och har en stark ekonomisk ställning.

Olofssons bild är att storstadsregionerna har mer att säga till om i det flesta frågor men han tycker inte heller att det så konstigt då man bör lägga mer resurser där fler bor. Han tror att en kommun som Ulricehamn skulle kunna bli en förort till Borås eller Göteborg om de får en hållplats för höghastighetståget. Vidare tycker han inte att staten lyssnade på dem i Sverigeförhandlingen. Staten har främst en kort restid mellan storstadsregionerna som mål medan man från Ulricehamns sida tycker att tillväxten för arbetsmarknadsregioner är ett viktigare måttetal. Kommunen har gjort sådana beräkningar som visar på att en hållplats i just Ulricehamn skulle skapa förutsättningar till en större arbetsmarknadsregion och att få mer kvalificerad arbetskraft till kommunen.

"I Sverige, för att bygga arbetsmarknadsregioner så måste man se till helheten ur ett annat sätt. Våga göra satsningar även på mindre orter för att skapa landsbygdsutveckling."

(Olofsson 2016)

4.2.3.3 Perifera kommuner: Östra Göinge och Dals-Ed

Johansson berättar att de har strategier för hur de ska påverka för att försöka få igenom sina önskemål. Politikerna vet vad de ska säga och tjänstemännen vet vad de ska ha för argument och så vidare. Han påpekar även att det är ett långsiktigt arbete och man i många fall måste arbeta med ett 10-års-perspektiv. Kommunen har även ett nära samarbete med Skånetrafiken sen 2012 där man har tagit fram en gemensam plan för att Östra Göinge kommun ska få en så bra kollektivtrafik som möjligt. Nilsson från Dals-Ed berättar att det gäller att först och främst komma överens i kommunalförbundet, Fyrbodal, om vilka investeringar som bör göras innan det tas vidare till regionen och staten. Han påpekar att det inte är helt lätt för en så liten kommun att få igenom sina prioriteringar.

”Om man tittar på just bredband och den typen av infrastruktur så äger oftast inte kommunen de här frågorna utan det är någon annan som ska besluta det. Väginfrastrukturen är ju Region Skåne mestadels. Bredband i Östra Göinge är privata företag. Det handlar om påverkningsarbete, att vi har strategier för hur vi ska få de att fatta de beslut som vi vill. Vi upplyser och påverkar på olika nivåer och samarbetar med andra kommuner så vi har gemensamma prioriteringar.”

(Johansson 2016)

4.2.4 Hur kan en kommun som ligger långt ifrån stora städer ta del av regionförstoring?

4.2.4.1 Regional nivå: Region Skåne och Västra Götaland

Petersson berättar att förutom städerna så växer även landsbygden i Skåne, vilket skiljer dem från andra delar av Sverige. I många kommuner i övriga Sverige flyttar man in till tätorterna ifrån landsbygden medan i Skåne växer både tätorterna och landsbygden. Peterssons förklaring till detta är att det finns en väldigt bra tillgänglighet i Skåne och att man lätt kan ta sig från och till sitt arbete. Man jobbar mycket med de sydöstra delarna trots att där är mer glesbefolkat och har längre pendlingstider. Trots det är det ett av de ställen där pendlingen med kollektivtrafik ökar som mest. Regionen arbetar även med ett ”Regionalt superbusskoncept” som Johansson från Östra Göinge tidigare nämnt. Detta hoppas regionen bland annat ska underlätta för kommuner som ligger långt ifrån stora städer.

”Det är ju vissa delar som har sämre tillgänglighet och det är ju vissa delar av Skåne som kanske får fler investeringar, men man får ju också se lite samhällsekonomiskt på det. Var kan man liksom få mest nytta för pengarna? Samtidigt som vi har ett annat utvecklingsansvar också, vi kan ju inte bara fokusera på att här ger det störst effekt, då lägger vi alla våra pengar här (Malmö).”

(Petersson 2016)

Enligt Riedl så är det viktigt att man hela tiden jobbar för att alla ska ha samma röst och förutsättningar. I BHU har exempelvis alla kommunalförbund lika många representanter för att visa på jämlikhet mellan nära och perifera kommuner. Hon trycker också på att

relationerna mellan de olika kommunerna och regionerna är väldigt viktiga och att försöka förstå att man ibland har lite olika takt och förutsättningar. Kommunerna är trots allt 49 stycken och har 4 kommunalförbund medan regionen bara är en organisation. Det är betydligt lättare för regionen att ta snabba beslut medan en god förankring i kommunkollektivet kräver mer tid. Det är viktigt att man förstår och möter varandra i de olikheterna.

”Det är bara att konstatera att vi har olika förutsättningar men det är även viktigt att man ser det och att man jobbar med det så man inte bara säger ”synd för er”.”

(Riedl 2016)

4.2.4.2 Nära kommuner: Klippan och Ulricehamn

Både Lindberg och Olofsson anser att det gäller att skapa andra värden eftersom man inte kan konkurrera med en storstad vad det gäller tillgänglighet och liknande. I Klippan ser man sig som ett attraktivt boende framför allt på grund av sin service och närheten till naturen. Olofsson tror att det är bäst att satsa på centralorten för att det sedan kommer att ge positiva effekter på landsbygden runt omkring.

“... folk ska göra någonting på sin fritid. Man kanske vill åka hit och vandra i vår nationalpark (Skäralid) och då har vi de värdena och vi ska bygga på det vi redan har, inte försöka skapa ett nytt Helsingborg, Köpenhamn eller Hamburg.”

(Lindberg 2016)

”Många klagar på mig för att jag satsar så mycket på centralorten i Ulricehamn men jag tror att om vi satsar hårt på centralorten och får upp värdet så kommer det få effekter även på landsortsorterna. Det kommer alltid finnas en viss del av befolkningen som inte vill bo centralt, som vill ha en gård eller nåt sånt.”

(Olofsson 2016)

4.2.4.3 Perifera kommuner: Östra Göinge, Dals-Ed och Simrishamn

Johansson poängterar att en fungerande kollektivtrafik är ett fundament för att en kommun som Östra Göinge ska kunna ta del av regionförstoringen. Eftersom kommunen inte har någon

järnväg så är det enda alternativet för dem bra bussförbindelser. För att det ska fungera måste det finnas en tydlig struktur på linjerna och hög turtäthet samt att de går från tidig morgon till sen kväll. Punktligheten är även viktig och för att det ska klaffa krävs väginvesteringar som kommunen nu har fått och därmed kunnat korta genomfartstiderna genom tätorterna. För att kollektivtrafiken ska fungera optimalt kräver det också samarbete med andra orter, däribland Kristianstad, att de utformar sin infrastruktur norrifrån så att de passar bussarna till och från Östra Göinge.

Nilsson berättar att de gärna skulle vilja vidga sin arbetsmarknad från att bara bestå av Dals-Ed och Bengtsfors till att bestå av fler kommuner. Enligt honom hade det varit bättre att tillhöra Vänersborg, Uddevalla eller Trollhättan. För att detta ska kunna bli verklighet krävs precis som Johansson tidigare poängterat, bättre kollektivtrafik. En dröm för kommunen skulle vara ett snabbtåg mellan Göteborg och Oslo. Även om det inte blir ett stopp i Dals-Ed så blir det säkert ett i Trollhättan och det skulle hjälpa kommunen oerhört mycket. Han informerar också om att regionen har startat en utredning om att applicera det Skånska "pågatågssystemet" i regionen. Pågatågssystemet innebär att man ser till småorter som ligger längst med järnvägen och förser dessa med varsin station. Han tror att det funkar bättre i Skåne på grund en högre befolkningsdensitet. Nilsson tycker även att kommunikationerna till Danmark prioriteras mycket mer än de till Norge, vilket missgynnar en kommun som Dals-Ed.

Precis som Johansson och Nilsson anser Knutsson att kollektivtrafiken är det viktigaste för att en kommun som Simrishamn ska kunna ta del av regionförstoringen. Hon berättar att Simrishamn är en av de få kommuner i länet som inte klarar av att nå en av de så kallade tillväxtmotorerna (Malmö, Helsingborg och Lund) inom en timmes resande med kollektivtrafik. Tåget mellan Malmö och Simrishamn tar idag 1,5 timme, vilket med råge överstiger den timmen som är ansedd som det maximala pendlandet. De senaste två åren har enligt Knutsson oacceptabelt många tåg blivit inställda på sträckan, vilket inte direkt underlättar för kommunen att ta del av regionförstoringen. Även om Ystadbanan har högst kapacitetsutnyttjande i hela Skåne så har den låg prioritet hos både staten och regionen.

"Regionen och Trafikverket prioriterar dubbelspårig trafik på till exempel Skånebanan (Helsingborg-Hässleholm) med motiveringen att nå 3timmarsmålet

mellan Helsingborg och Stockholm via Hässleholm och höghastighetsbanan trots att det går lika bra att nå detta mål via Lund, före banan med mest kapacitetsbrist i hela Skåne. Vilka kommuner blir inkluderade och vilka exkluderade, varför?”

(Knutsson 2016)

4.2.5 Hur ser samarbete ut med andra kommuner och regioner? Med EU? Samverkar man med ytterligare aktörer på något sätt, exempelvis när det gäller kollektivtrafikens utveckling, infrastrukturprojekt eller näringslivsfrågor?

4.2.5.1 Regional nivå: Region Skåne och Västra Götaland

Petersson berättar att det finns ett väldigt stort samarbete med regionens kommuner inom många områden så som infrastruktur, kollektivtrafik och näringsliv med mera. Hon anser att alla kommuner inte har samma makt men att det är inte bara storleken som avgör. Alla kommuner har åtminstone samma antal representanter på mötena. Regionen stöttar även kommunerna till att delta i EU-projekt och visar att det finns pengar att söka. Skåne var också en av parterna i Sverigeförhandlingen och la fram att de tyckte att tåget skulle göra uppehåll i Hässleholm, Lund och Malmö, vilket fick stor genomslagskraft. Riedl berättar att regionen har väldigt mycket samarbeten åt alla håll och kanter. Med kommunerna så är det mest inom BHU som tidigare nämnts och precis som Skåne var VGR en av parterna i Sverigeförhandlingen.

”Vi träffar kommunerna väldigt mycket. Dels i mindre sammanhang, men två gånger per år har vi också något som kallas för planeringssamverkan och då bjuder vi in alla kommuner i Skåne och så diskuterar vi infrastruktur, kollektivtrafik, andra utvecklingsfrågor som är på agendan just nu. Vi fungerar oftast som så att vi tar fram kunskap som vi vill sprida och vi vill stötta kommunerna. Sedan har vi forum där vi diskuterar bostäder, infrastruktur, kollektivtrafik, näringsliv. Så vi har mycket samarbete med kommunerna.”

Petersson (2016)

4.2.5.2 Nära kommuner: Klippan och Ulricehamn

Klippan samarbetar framför allt med de 11 nordvästskånska kommunerna, familjen Helsingborg. När det gäller kommunikationer så är det Skånetrafiken man träffar och vid infrastrukturprojekt är det region Skåne. Man samverkar även inom "6K" som är de 6 inlandskommunerna i nordvästra Skåne. Lindberg berättar också att han tror att det är lättare att lösa ett problem i en mindre kommun eftersom alla känner alla. Han tycker också att det är ett gott klimat mellan tjänstemän och politiker i kommunen och det är bra att politikerna har fattat att man ska satsa på de redan befintliga företagen istället för att bara försöka få hit nya.

"Det värdet vi har i en liten kommun är att vi känner varandra, vi har ett ansikte, det är lättare att bestämma tid för ett möte exempelvis. Mycket löses här uppe i kafeterian över en kopp kaffe. Där sitter alla, kommunalråd, oppositionsråd, kommundirektör och så vidare. Det betyder mycket att man har tillgången till det. Om du till exempel ska prata med kommunalrådet i Helsingborg så är det jättesvårt att få en tid. Här löser vi det istället snabbt och enkelt."

(Lindberg 2016)

Liksom Klippan arbetar Ulricehamn väldigt aktivt i regionen för att få igenom sina önskemål vad det gäller infrastruktur. Det största nuvarande samarbetet gäller utbyggnaden av motorvägen. Olofsson berättar att man håller på att ta fram en åtgärdsvalsstudie tillsammans med Jönköping om att fortsätta motorvägen hela vägen dit då den i dagsläget slutar i Ulricehamn. Man arbetar utan stöd från varken kommunalförbund eller regionen i den frågan.

4.2.5.3 Perifera kommuner: Östra Göinge och Dals-Ed

Båda dessa kommuner gränsar till andra län därför är samarbete över länsgränser extra viktigt för de här kommunerna. Som tidigare nämnt upplever Johansson att det finns vissa administrativa hinder för samarbeten över gränserna. Utöver samarbetet med de andra nordöstskånska kommunerna, Skånetrafiken och lite över länsgränserna så arbetar man från Östra Göinges sida även lite med EU. När det gäller kommunikationer och infrastruktur i Dals-Ed så arbetar kommunen i två olika steg. Först via Fyrbodalen för att sedan ta det vidare till regionen eller Trafikverket. Nilsson berättar att hur mycket man får betala ofta beror på

vem som driver frågan. Om det är kommunen själv som främst driver frågan så slutar det ofta med att man själv får betala stora delar. Utöver samarbetet inom regionen har Dals-Ed Norge att tänka på. Fyrbodal bildar ett interregområde tillsammans med Østfold på andra sidan landsgränsen där mycket frågor kring kultur, utbildning och kommunikationer diskuteras. Sen gränsar kommunen nästan till Värmland så där finns lite samarbeten där med även om Nilsson precis som Johansson upplever att där finns en del administrativa hinder.

”Vi i Fyrbodal får enas innan vi skickar in det till regionen och sen får de göra ytterligare en prioritering innan det går till staten. Så det är en lång väg för en liten kommun som oss.”

(Nilsson 2016)

”Åker det 50 000 per dag på en hållplats eller som här där det åker 20 då är det ju klart att de andra måste prioriteras. Det är ju som det är, man får ju jobba på ändå. Vi har ett projekt med järnvägsstationen som vi har hållit på med i 10 år och det har vi fortfarande inte kommit särskilt långt med.”

(ibid.)

4.2.6 Övriga aspekter

I detta avsnitt redovisas ytterligare bedömningar och reflektioner av relevans som framkommit under intervjuerna.

4.2.6.1 Regional nivå: Region Skåne och Västra Götaland

Petersson tror att anledningen till att man resor längre sträckor i Skåne än i VGR är på grund av det väldigt utbyggda järnvägsnätet som finns i regionen. Hon tror även att flerkärnigheten som finns i Skåne är en bidragande orsak. Även Riedl anser att Skåne har kommit längre än VGR när det gäller infrastrukturen. Petersson berättar också att man från regionen arbetar med att försöka göra hela Skåne till en arbetsmarknad istället för två, man vill alltså göra Skåne rundare. För att detta ska bli av så är det en koppling mellan öst och väst som måste till. Vidare informerar hon om man arbetar för att tågsystemet ska bli mer tillförlitligt med färre inställda tåg och förseningar.

”Sen tror jag det gör mycket att vi har det flerkärniga, då blir det mer allians. Där är mer enkelriktad in mot Göteborg. Det är klart att det är mycket pendling till Malmö, här bor det flest, här finns det flest arbetsplatser, men Helsingborg och Lund är ju också jättestarka arbetsmarknader.”

(Pettersson 2016)

”De är ju lite mindre till ytan så de ligger lite längre fram än vad vi gör med infrastruktur och kollektivtrafik t.ex. Där har de ju satsat jättemycket. Det är ju bara en jätteliten del i det hela men ta citytunneln t.ex. det motsvarar ju Västlänken hos oss och när står den färdig, 2020? Det är ju samma princip. Ett tåg som går under jord med många uppgångar.”

(Riedl 2016)

Tills sist ger Pettersson sin syn på den eventuella storregionindelningen. Blekinge skulle bara bli en lång tarm ut och skulle få svårt att ta del av det ”runda” Skåne som man arbetar för, menar Pettersson. Angående att Halland är splittrade när det gäller en ny storregion tror hon kan bero på södra Halland mer dras till Skåne på grund av gamla strukturer och hur man har rest innan och på så sätt känner mer samhörighet neråt än upp mot VGR och Värmland.

4.2.6.2 Nära kommuner: Klippan och Ulricehamn

Att Klippans befolkningsmängd minskade under 90-talet förklarar Lindberg med att många stora arbetsgivare la ner sina verksamheter. Flyget i Ljungbyhed och läderfabriken men även pappersbrukets verksamhet har minskat. Men nu ser det bättre ut igen och sedan början av 00-talet har det varit en positiv trend och i år kan kommunen för första gången spräcka 17 000-vallen.

”I slutet på 80-talet lades läderfabriken ner. Sen dess har du ju byggt på med massa nya verksamheter som har ersatt de här stora. Idag är vi ca 1200 företag i kommunen och de flesta av dessa är enmans- eller fåmansbolag /.../ ett företag föds många gånger ur en kris, exempelvis att en människa blir arbetslös eller så här så att man blir tvingad till att göra någonting annat för att försörja sig. Nu är det ju en stadig uppgång och i år tror jag faktiskt att vi kommer att spräcka

17000-gränsen för första gången. Det räcker att det är en person på plussidan. Det betyder så mycket mer än om det är minus.”

(Lindberg 2016)

Mycket av utvecklingen i Ulricehamn beskriver Olofsson som kopplade till infrastrukturförbättringar som motorvägen men även att städerna växer så pass mycket så att människor måste hitta nya platser att bo på. Han upplever inte heller några svårigheter att pendla åt båda hållen på morgonen utan det går att ta sig både till och från Ulricehamn på morgonen. Något som inte heller är något problem från och till Klippan.

”Det är många som jobbar i Borås som vill bo i Ulricehamn för man tycker kanske att Ulricehamn är en finare ort. Det smittar av sig, finns det starka centralorter som inte klarar av att producera bostäder i den takten som det finns en efterfrågan eller inte den kvaliteten som andra orter kan. Man kanske vill ha ett större hus och bo lite mer ”lantligt”.”

(Olofsson 2016)

4.2.6.3 Perifera kommuner: Östra Göinge och Dals-Ed

Östra Göinges befolkningssmängd har i många år sjunkit men sedan 2010 har den ökat varje år, något som Johansson framför allt hänför till invandring, inte bara flyktinginvandring utan även en arbetskraftsinvandring. Även Dals-Eds befolkningstillväxt som länge varit negativ har de senaste 2-3 åren ökat. Även här spelar troligen invandring en stor roll då kommunen det senaste året tagit emot cirka 200 flyktingar, vilket är en väldigt stor ökning för en sådan liten kommun.

”Man jobbar ju mycket med att få folk att flytta hit och vi vill ju inte hindra ungdomarna från att flytta för de ska ju till högskolan och utbilda sig. Däremot vill man ju ha en återflyttning när de bildar familj och liknande. Det är ju klart att det inte bara flyttar in utlandsfödda men det är de som står för överskottet. Hade de bara varit dem så hade det ju minskat i längden utan det sker en återflyttning också.”

(Johansson 2016)

Johansson berättar även lite om pendlingsmönstret för kommunens invånare. Av de som pendlar sker det främst till Kristianstad men även en del till Hässleholm och Osby. Han förklarar även att det är lite knepigt att pendla till exempelvis Olofström även om det bara är knappt 4 mil. I dagsläget måste du göra byten i både Kristianstad och Bromölla och den totala restiden uppgår till ca 100 minuter.

”Kristianstad är nummer ett sen är det jämnt mellan Hässleholm och Osby och lite i Älmhult, Olofström och några ner i Malmö-Lund också givetvis. Det tar väl ca en timme och en kvart från Broby till Malmö kollektivt men sen beror det ju på vart i Malmö du ska med. Men det finns folk som pendlar dit och till Lund kapar du ju restiden med en kvart.”

(ibid.)

Nilsson instämmer i vårt påstående att det är lättare att pendla in till exempelvis Göteborg på morgonen men inte tvärt om vilket kan göra att företag inte vill etablera sig i exempelvis Dals-Ed i samma utsträckning, vilket troligtvis kan förklaras med att det är en kommun med få invånare som ligger långt ifrån en stor stad. Detta problem upplevdes inte i varken Ulricehamn eller Klippan. Nilsson avslutar med att han tycker att kommungränserna har suddats ut som kan utläsas av följande citat:

”Man bor fortfarande på en ort och man förknippar sig med en ort men sen att det råkar vara den kommunen så tror jag inte att det spelar någon roll men orten är viktig.”

(Nilsson 2016)

5. Analys

I följande kapitel analyseras resultatet med den teoretiska referensramen som bas. Kapitlet är uppdelat i utvalda teman som funnits betydelsefulla under uppsatsfasen. Således följer den inte samma struktur som resultatet utan bygger på rubriker som betraktas som mest väsentliga.

5.1 Skillnader mellan perifera kommuner och nära kommuner

Bland samtliga respondenter delas uppfattningen att det geografiska läget av en kommun är av störst betydelse, men att det inte är ensamt avgörande för hur kommuner kan ta del av regionförstoring. Flera vittnar om att längre avstånd till en större arbetsmarknad resulterar i svårigheter. Från båda regionerna som intervjuats är man positiv till stora regioner och menar att det är, precis som den tidigare forskningen belyser, viktigt för den ekonomiska utvecklingen. Det märks att platsspecifika omständigheter leder till att kommunerna behöver arbeta med olika strategier och åtgärder för att dra nytta av sitt eget geografiska läge. Ingen av de kommuner som intervjuats har ett storstadsperspektiv. Trots att de varierar i storlek har samtliga poängterat vikten av att satsa på att erbjuda andra värden än vad just en storstad kan erbjuda. Exempel på dessa värden är lägre bostadspriser, renare luft, mindre buller och tillgång till sjöutsikt som konkurrensfördelar gentemot större städer. Detta bekräftar både Nilsson (2016), Olofsson (2016) och Knutsson (2016) som talar utifrån både perifera och nära kommuners synvinkel.

En observation som gjorts gällande skillnader mellan olika kommuntyper är att de kommunerna som har en starkare tillväxt också har större möjligheter att arbeta aktivt med utvecklingsprocesser gällande infrastruktur och samhällsbyggnad kopplat till regionförstoring. Det tydligaste exemplet finns i jämförelsen mellan Ulricehamn och Dals-Ed, två kommuner inom samma region som representerar regionens största respektive nionde största kommun efter landareal. I Ulricehamns kommun har man en hel avdelning som arbetar med frågor kopplade till samhällsbyggnad och utveckling medan man i Dals-Ed har en person som arbetar med näringslivsutveckling. Ett annat exempel som bekräftar den observation är det faktum att Osby kommun inte hade möjlighet att ställa upp på en intervju på grund av tidsbrist. Det är något som skulle kunna bero på tillfälligheter, men som mer troligen är en effekt av mindre resurser i jämförelse med andra kommuner. De

kommuntyper som ligger långt ifrån en bred arbetsmarknad och som är små befolkningsmässigt får alltså sämre förutsättningar att arbeta aktivt med dessa frågor och därifrån uppstår skillnader med hänvisning till kommunens geografiska och befolkningsmässiga kvalifikationer.

Olofsson, som är samhällsbyggnadschef i Ulricehamns kommun (2016) säger i ett talande citat *“Det geografiska läget är det viktigaste, det är inget att hymla om”*. Ändå finns det transportpolitiska mål om att transportsystemet ska utjämna skillnader i möjligheter för olika delar av landet att utvecklas och motverka nackdelar av långa transportavstånd (SOU 2006). Frågan är därmed om de transportpolitiska målen är tillräckliga eller om de enbart är mål utan vidare precision och styrmedel.

5.2 Synen på och tillgången till infrastruktur i perifera kommuner och nära kommuner

Utifrån såväl intervjuer som de sekundära källorna är det tydligt att väl fungerande och snabb infrastruktur är en garant för att lokala arbetsmarknader ska kunna växa samman. Detta stämmer även överens med den tidigare forskningen där bland annat NUTEK (2001) konstaterar att vissa åtgärder i transportsystemet är en förutsättning för att kunna uppnå regionförstoring. Klippan, Dals-Ed och Ulricehamns kommun lyfter detta explicit. I Dals-Ed har man för första gången på länge fått ett ökat tryck på bostäder där man tror att bland annat järnvägen mellan Trollhättan och Göteborg kan vara en liten faktor till detta. I Ulricehamn berättar Olofsson (2016) om effekterna av den nya motorvägen mellan Borås och Ulricehamn som underlättar för både person- och godstransporter. I Klippan bedömer man förutom sin järnväg tillgången till tre flygplatser inom ca en timmes radie som en stor infrastrukturmässig tillgång.

När det gäller tillgången till olika slag av infrastruktur skiljer sig användandet av densamma mellan olika kommuner med olika geografiska lägen. I Simrishamns kommun sker tre av fyra resor med bil vilket är betydligt fler än snittet i Skåne (Simrishamns kommun 2015), vilket hänvisas till att kommunen har dåliga kommunikationer. Detta talar emot delar av den tidigare forskningen som menar att bilismen minskar och att kollektivtrafiken ökar och innebär således att det skiljer sig beroende av den infrastrukturmässiga tillgången. Att bilismen minskar eftersom trängsel ökar är därigenom en sanning med modifikation i

mindre orter där konkurrensen om ett begränsat utrymme inte uppstår på samma sätt som i större städer.

Både Johansson (2016) och Olofsson (2016) beskriver hur administrativa indelningar och gränser påverkar människors pendlingsmönster och kommuners arbetssätt. Olofsson menar att det är märkligt hur man i Ulricehamn i allt högre utsträckning väljer att pendla till Borås och Göteborg istället för till Jönköping som har samma jämförbara distans och Johansson menar att länsgränserna är ett stort hinder som blir väldigt påtagligt för en kommun som Östra Göinge, som gränsar till två andra län. Detta påverkar framförallt de kommuner som ligger i respektive regioners utkanter. Eftersom indelningarna av lokala arbetsmarknader inte alltid sammanfaller med administrativa indelningar, liksom regionindelningar, uppstår en viss komplexitet. Viss del av den tidigare forskningen belyser att regionindelningar fungerar optimalt om de administrativa och funktionella regionindelningarna sammanfaller (NUTEK 2001). Dock stämmer regionindelningar i många fall inte överens geografiskt med de lokala arbetsmarknaderna som innefattar platser som kopplas samman via daglig pendling och olika typer av affärsrelationer (Aoyama et al. 2010). Därigenom är det uppenbart att det krävs bättre och bredare samarbeten över såväl regiongränser som över kommungränser för att man ska kunna uppnå det som både Riedl och Petersson (2016) belyser som mål, att bygga rundare och flerkärniga regioner med många starka kommuner. I dagsläget finns det flera plattformar där man gemensamt träffas kommuner emellan. I Västra Götaland berättar Riedl (2016), Olofsson (2016) och Nilsson (2016) om beredningen för hållbar utveckling (BHU). I Skåne nämner Petersson (2016) planeringssamverkan i hela Skåne och även vissa mindre samarbeten kommuner emellan liksom kommunerna kring Helingsborg som Lindberg (2016) beskriver. I och med att plattformar för kommuner, oavsett nära eller perifera kommuner, redan finns borde man även kunna bortse från de administrativa indelningarna och istället kraftsamla utifrån hur arbetsmarknaderna är uppbyggda för att kunna planera infrastruktur.

Risken med att fortsätta arbeta utifrån administrativa indelningar fullt ut är att kommuner liksom Östra Göinge riskerar att tappa sitt sammanhang då de ligger på en geografisk plats som saknar pendlingsmönster till de största lokala arbetsmarknaderna i Skåne, Blekinge och Kronobergs län. Johansson (2016) menar att han i framtiden hoppas på en storregion med Skåne, Blekinge och Kronoberg för att Östra Göinge istället för att ligga i utkanten då skulle

hamna i mitten av regionen. Det poängterar även Nilsson (2016) som också tillhör en kommun som ligger i utkanten av regionen. Det visar att de gemensamt upplever det geografiska läget i de nuvarande regionindelningarna som en nackdel och att man istället föredrar att ligga i centrum.

Samtliga intervjurespondenter berättar att det finns samarbeten på olika plan när det gäller regionförstoring, både gällande regionala och kommunala samverkansorgan men också regelbundna möten i olika kommunalförbund samt kontakt med nationella, exempelvis kring Sverigeförhandlingen, samt internationella, exempelvis EU-projekt. Samarbete mellan kommuner sker bland annat då man anser att det är bra att finnas med i ett sammanhang, något som kan härledas till intentionen med kommunreformen som genomfördes i slutet av 90-talet där man ville underlätta för ökad samverkan för att uppnå bland annat kostnadseffektivitet och bättre hantering av det egna ansvaret (Gossas 2006). I diskussioner med respondenterna märks det en tydlig skillnad mellan de perifera kommunerna och de nära kommunerna. De perifera kommunerna upplevs värdesätta samarbeten mer. Bland annat så tror Johansson (2016) att man kan ta tillvara på fördelarna med regionförstoring med hjälp av samarbeten. Riedl (2016) bekräftar detta genom att peka på att de små kommunerna har kommit in i ett sammanhang och hänvisar till regionens beredning för hållbar utveckling som är ett regelbundet forum där politiker möts. Hade varje kommun varit ensamma hade de genom det inte haft lika mycket att säga till om enligt Riedl (2016). De nära kommunerna upplevs dock använda sin egen plattform för att driva på i enskilda frågor och agerar alltså ensamma i exempelvis frågor som Sverigeförhandlingen som Olofsson (2016) berättar om. Det kan vara en effekt av att de nära kommunerna har fler möjligheter i form av kompetens och personal.

5.3 Framtidens lokala arbetsmarknader och infrastrukturplanering

Antalet lokala arbetsmarknader uppges ha halverats under 1900-talets sista decennier och förväntas halveras ytterligare fram till 2030 (Amcoff, 2007). Vid utformning av infrastruktur som ska finnas tillgänglig under de kommande årtionden finns det flera aspekter utifrån uppsatsens teori och resultat som är viktiga att ha med sig.

För det första handlar det om att se till det av tidigare forskningen fastslagna 45 minuter som viktig brytpunkt gällande arbetspendling sett till individernas benägenhet att arbetspendla (Andersson & Larsson 2014). Det pekar Pettersson (2016) på vid diskussion kring hur Region Skåne arbetar med regionförstoring, att människor oftast inte vill pendla över 45 minuter samt att det är restiden och inte avståndet som är avgörande för hur långt människor är villiga att arbetsmarknadspendla. Vidare är brytpunkten på 45 minuter viktig att förhålla sig till om man ser till de negativa hälsoaspekterna som anknyter pendling till bland annat utmattning och sjukfrånvaro (Björk et al 2011). Olofsson bekräftar detta ur egna erfarenheter där han märkt att hans personal i större utsträckning slutar om de pendlar längre sträckor.

Fortsättningsvis kommer antalet lokala arbetsmarknader med all säkerhet fortsätta minska i antal och öka i geografisk samt befolkningsmässig storlek. Det bekräftar den tidigare forskningen (Arena för tillväxt 2011) och även vissa av uppsatsens respondenter som gärna ser att både regioner (Johansson 2016) och arbetsmarknader växer (Peterson 2016). Idag finns det 73 lokala arbetsmarknader i landet vilket innebär en dramatisk minskning sedan 1970 då antalet var 187 (Arena för tillväxt 2011). Detta kommer leda till att prioriteringar av transportslag kommer behöva göras för att kunna uppfylla personers pendlingsbenägenhet enligt figur 1 och för att motverka de negativa hälsoeffekterna till följd av detta (Björk et al). Avståndet i minuter behöver därför begränsas.

Flera studier som presenteras i den teoretiska referensramen fastslår att snabba regionaltåg står för den troligtvis största outnyttjade regionförstoringspotentialen (NUTEK 2001) då de kan överbrygga ett längre avstånd betydligt snabbare i jämförelse med bil som ett annat transportalternativ. Detta bekräftas även av bland annat Petersson, Nilsson och Olofsson (2016). Det blir tydligt utifrån den jämförelse som Västra Götalandsregionen (2009) gör som visar att det är betydligt större regionförstoring i Malmö än i Göteborg. Ännu tydligare blir det vid granskning av de regionala kollektivtrafikresorna som görs i Skåne respektive Västra Götaland i tabell 2. Trots att Västra Götalandsregionen är en större andel av befolkningen utgörs fler personkilometer i Skåne vilket vittnar om deras bättre förutsättningar vad gäller tillgång till befintlig järnväg eftersom det är det alternativ som troligtvis gör att Skåne står för fler kilometer men färre resor. Det skapar även förutsättningar för den flerkärniga ortsstrukturer som såväl den primära som den sekundära datan beskriver att Skåne har, där

fler kommuner är i fokus (Region Skåne 2014) i jämförelse med Västra Götalandsregionens fokus på Göteborg (Petersson 2016).

En ytterligare aspekt utifrån uppsatsens teori och resultat som är viktig att beakta vid diskussion om framtidens lokala arbetsmarknader och infrastrukturplanering från kommunernas sida är befolkningsutmaningen. För att fler kommuner ska kunna ta del av regionförstoring finns det två olika sätt som påverkar befolkningen på varierande vis. Det förklaras i en studie där man skiljer på den traditionella urbaniseringen, som bygger inflyttning från mindre orter till större, och funktionell urbanisering som innebär att människor bor kvar på samma ställe som tidigare men förändrar sina pendlingsmönster så att enskilda lokala arbetsmarknader växer samman genom ökad arbetspendling (NUTEK 2001). Utifrån delar av bakgrunden där det konstateras att utvecklingen där få ska försörja många i glesbygdskommunerna borde man prioritera den funktionella urbaniseringen som också är den så kallade regionförstoringen. Skulle den traditionella urbaniseringen prioriteras skulle det skada de mindre orterna i trippel bemärkelse. Svårigheter uppstår i att prioritera infrastrukturens satsningar till områden som är glesbefolkade ur ett samhällsekonomiskt perspektiv eftersom åtgärder gör större nytta i områden där satsningarna kan komma fler till del. Det blir det även precis som Boverket (2016) lyfter svårt att bedriva god kommersiell och offentlig service i områden där skatteunderlaget minskar samt att ha tillräckligt stor befolkning för att täcka arbetskraftsbehoven. Tillgången till god service lyfter både Lindberg och Nilsson (2016) framförallt vid diskussion kring hur regionförstoring som begrepp utvecklats över tid som en förutsättning för att vara en attraktiv kommun. Det är således något som är viktigt i både de nära och perifera kommunerna. Den pågående urbaniseringen som leder till att det blir färre och färre som bor i småorter med perifera geografiska lägen motverkar det transportpolitiska delmålet som syftar till att transportsystemet ska utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas.

Med anledning av att den tidigare forskningen pekar på att det krävs ett visst befolkningsunderlag för att kunna uppnå effekten av regionförstoring (Jonsson, Lundquist & Olander 1999) stämmer även det överens med ovan konstaterat, att en prioritering bör göras för den funktionella urbaniseringen som bygger på att människor bor kvar på samma plats men arbetspendlar längre. Bilden av att det är mer framgångsrikt att knyta samman en

mindre region med en större universitets- eller storstadsregion i jämförelse med om man knyter ihop två mindre lokala arbetsmarknader delas av Petersson, Knutsson och Lindberg (2016). De vittnar om att kommuner i västra Skåne med bredare tillgång till infrastruktur kan ta del av arbetsmarknadsutbudet på ett bättre sätt än vad kommuner i östra Skåne kan.

6. Slutsatser samt förslag på vidare forskning

I uppsatsens sista kapitel besvaras uppsatsens frågeställningar utifrån syfte, teoretisk referensram, resultat och analys. Det ges även förslag på fortsatt forskning inom området.

6.1 Slutsatser

Uppsatsens resultat bekräftar det som tidigare forskning konstaterat, att regionförstoring är en förutsättning för både ekonomisk och befolkningsmässig tillväxt i kommuner och för att det svenska utbredda bebyggelsemönstret ska kunna vara förenligt med hög tillväxt. De bakomliggande faktorerna till varför regionförstoring är viktigt att eftersträva är det tydliga mönster som pekar på att befolkningsmässigt stora arbetsmarknader i allmänhet fungerar bättre än små lokala arbetsmarknader. Regionförstoring bidrar alltså i flera fall till positiva effekter för samhällsekonomin i stort och för kommunens utveckling. Studien visar tydligt att infrastruktur, service och tillgång till arbeten är viktigt både för regioner samt nära och perifera kommuner för att de ska kunna vara befolkningsmässigt och ekonomiskt starka. Ett resonemang som delas av bland annat SOU (2000), NUTEK (2001) och Boverket (2015). Trots olika förutsättningar till att ta del av regionförstoring finns det i studien en gemensam syn på regionförstoring, dess bakgrund och effekter bland såväl respondenterna som den tidigare forskningen inom området.

Studien visar även att det finns en samstämmighet och en gemensam syn på regionförstoring bland kommuner trots olika avstånd till regioncentra. Det bekräftar dessutom den teoretiska referensramen som belyser regionförstoring som en förutsättning för tillväxt i regioner (NUTEK 2001). Något som särskilt lyfts fram i uppsatsen är hur de administrativa indelningarna av kommuner och regioner inte sammanfaller med de lokala arbetsmarknaderna vilket lyfts som en problematik och som ställer högre krav på samverkan över de administrativa gränserna.

I framtiden är det viktigt att satsa på den funktionella urbaniseringen som gör det möjligt för människor att fortsätta bo och verka i både kommuner som är perifera och nära. Dels på grund av att kommuner som ligger nära stora städer och inom urbaniseringsområden generellt kommer ha en befolkningstillväxt, men också dels på grund av att det är genom den funktionella urbaniseringen, som innebär att människor bor kvar på samma ställe som tidigare men förändrar sitt pendlingsmönster så att enskilda lokala arbetsmarknader växer

samman. Då måste man som kommun satsa på andra värden än det som kan locka i de större urbaniseringsområdena. Både behålla tillgång till god service och samtidigt erbjuda exempelvis naturnära, lägre bostadspriser och tillgång till sjöutsikt. Detta för att kunna möjliggöra en befolkningsutveckling som skapar förutsättningar att kunna ta tillvara regionförstoringens fördelar.

I Västra Götaland har man ett tydligt fördubblingsmål för kollektivtrafiken till år 2025 samt ett mål att klara av tre gånger så mycket år 2035 i jämförelse med år 2010. Det vill man uppnå genom att utveckla kollektivtrafiken där flest resor finns. Även i Skåne är det tydligt utifrån både intervjuer och tidigare kunskap att de stora infrastrukturmässiga tillgångarna i form av järnväg finns i den västra delen av Skåne där även tillväxten är högre. Det skapar stora skillnader i hur perifera och nära kommuner kan utnyttja infrastruktur för att ta del av regionförstoring. Det strider även emot både fastslagna politiska ambitioner, som menar att transportsystemet ska utjämna skillnader i möjligheter för olika delar av landet att utvecklas, samt mot tidigare forskning som menar att regionförstoring får bäst effekt där mindre regioner och lokala arbetsmarknader knyts samman med större.

För att avslutningsvis besvara uppsatsens frågeställningar på ett sammanfattande vis konstateras denna studie att det trots olika geografiska lägen och förutsättningar återfinns en gemensam syn på regionförstoring, dess bakgrund och effekter, samt att samverkan kring frågor som berör planer, strategier och åtgärder för att dra nytta av regionförstoring är viktigare för perifera kommuner än för kommuner som ligger närmre större arbetsmarknader eller regioncentra.

6.2 Förslag på vidare forskning

Intressanta aspekter att belysa i fortsatta studier kring regionförstoring skulle kunna vara att undersöka ytterligare dimensioner som denna uppsats utesluter. För att skapa större förståelse för regionförstorings påverkan på hela samhället, inte bara fokuserat på eventuella skillnader mellan nära och perifera kommuner, skulle man kunna involvera även kommunerna och regionernas intressenter. Genom att undersöka hur privatpersoner, näringsliv och politiker ställer sig till regionförstoringens bakgrund, effekter, för- och nackdelar kan en djupare förståelse för fenomenet regionförstoring skapas.

7. Källförteckning

7.1 Muntliga källor

Johansson, Tommy. Östra Göinge kommun. Telefonintervju 2016-05-12.

Knutsson, Carina. Simrishamns kommun. Svar via email 2016-05-10.

Lindberg, Anders. Klippans kommun. Direktintervju 2016-04-26.

Nilsson, Christian. Dals-Eds kommun. Direktintervju 2016-05-03.

Olofsson, Sebastian. Ulricehamns kommun. Direktintervju 2016-05-09.

Petersson, Emelie. Region Skåne. Direktintervju 2016-05-02.

Riedl, Linn. Västra Götalandsregionen. Direktintervju 2016-04-29.

7.2 Tryckta källor

Alexanderson, Kristina. (2012) *Källkritik på internet*. .SE (Stiftelsen för internetinfrastruktur).

DanagårdsLiTHO, Ödeshög

ISBN: 978-92-979411-3-6

Althoff, Karin (2014). *Demografi och flyttmönster i Västra Götaland 1990-2012*.

Amcoff, Jan (2007). *Regionförstoring - idé, mätproblem och framtidsutsikter*. Institutet för Framtidsstudier.

ISBN: 978-91-85619-07-8

Amcoff, J. (2009). Rapid regional enlargement in Sweden: a phenomenon missing an explanation. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 91(3), ss. 275-287.

Aoyama, Y., Murphy, J. T., & Hanson, S. (2010). *Key concepts in economic geography*. Sage.

Arnberg, C. (2012). I jakten på hållbart resande: en fallstudie om planeringen för minskad bilism.

Benchhofer, F., B. Elliott & D. McCrone. (1984), *Safety in numbers: On the use of multiple interviewers*. *Sociology*, 18.

Boverket. (2005) *Är regionförstoring hållbar?* Boverket, Karlskrona

ISBN: 91-7147-931-7

Bryman, A & Bell, E (2013). *Företagsekonomiska forskningsmetoder*. Andra uppl., Liber, Stockholm

Dals-Eds kommun (2015). *Utvecklingsplan 2016-2018*.

Ernstson, U., Fransson, U., & Lorentzon, S. (2008). *Ortsstruktur, arbetsmarknader och järnvägar: regionförstoring på olika villkor belysta med exempel från Västra Götaland med utblickar mot Skåne och Stockholms län*. Kulturgeografiska institutionen, Handelshögskolan, Göteborgs universitet.

Esaiasson, P., Gilljam, M., Oscarsson, H., & Wängnerud, L. (2007). *Metodpraktikan. Konsten att studera samhälle, individ och marknad*. Norstedts juridik,.

Friedmann, John och Miller, John. (1965) *The urban field*, Journal of the Institute of Planners, 31:4, ss. 312-320,
DOI: 10.1080/01944366508978185

Fyrbodals kommunalförbund (2015). *Det skandinaviska stationssamhället 2.0*.

Gil Solá, Ana (2013). *På väg mot jämställda arbetsresor?: Vardagens mobilitet i förändring och förhandling*. Institutionen för ekonomi och samhälle, Kulturgeografi. Göteborgs universitet.

Glaeser, E. L. (2008). *Cities, agglomeration, and spatial equilibrium*. *OUP Catalogue*. ISBN: 9780199290444

Gossas, Markus (2006). *Kommunal samverkan och statlig nätverksstyrning*. Institutet för framtidsstudier, Stockholm
ISBN: 91-89655-83-4

Gregory, D., Johnston, R., Pratt, G., Watts, M., & Whatmore, S. (Eds.). (2011). *The dictionary of human geography*. John Wiley & Sons.

Hansson, E., Mattisson, K., Björk, J., Östergren, P. O., & Jakobsson, K. (2011). *Relationship between commuting and health outcomes in a cross-sectional population survey in southern Sweden*. BMC public health, 11(1), 1.

Håkansson, Maria (2010). *Fler pendlar till jobbet*. *Välfärd Nr 3*, ss 8-9. Statistiska centralbyrån, Örebro.

Jonsson, O., Lundquist, K-J. & Olander, L-O., (1999), *Närhet och vida nätverk*. Institutet för regional forskning (SIR), rapport 112/9.

Larsson, Eldér och Vilhelmson (2014). *Geografisk tillgänglighet - Definitioner, operationalisering och praktik*. Göteborgs universitet.

NUTEK (2001) *Regionförstoring: Hur kan åtgärder i transportsystemet bidra till vidgade lokala arbetsmarknadsregioner?* Nutek, Stockholm.

Region Skåne (2001). *Regionförstoring i ett skånskt perspektiv*. Kristianstad.

Region Skåne (2014). *Det öppna Skåne 2030*. Kristianstad.

Sandow, E., & Westin, K. (2007). *Regionförstoring i gleasa områden–Kollektivtrafikens möjligheter och betydelse*. Vinnova.

ISSN 1403-6924

Statens offentliga utredningar (SOU) (2000). *Utgångspunkter för 2000-talets regionalpolitik*. Fritzes offentliga publikationer, Stockholm.

ISBN: 91-38-21186-6

Statens offentliga utredningar (SOU) (2003). *Ökad rörlighet för sysselsättning och tillväxt*. Fritzes offentliga publikationer, Stockholm.

ISBN: 978-913821991-1

Statens offentliga utredningar (SOU) (2006). *Andra vägar att finansiera nya vägar*. Edita Sverige, Stockholm.

ISBN: 91-38-22550-6

Statens offentliga utredningar (SOU) (2011). *Medfinansiering av transportinfrastruktur*. Elanders Sverige, Stockholm.

ISBN: 978-91-38-23595-9

Statistiska centralbyrån (SCB) (2010). *Lokala arbetsmarknader – egenskaper, utveckling och funktion*. SCB-Tryck, Örebro.

ISBN: 978-91-618-1512-8

Stefanicki, M. (2010). *Massbilismen-Människans frihet eller egoism: En analys av bilanvändningens konsekvenser*.

Svensson, T., & Holmgren, J. (2012). *Kollektivtrafik som verktyg för regional utveckling: en kunskapsöversikt*. Linköping.

ISSN: 0347-6030

Sveriges kommuner och landsting (SKL) (2015). *Kollektivtrafik 2015*. LTAB, Linköping.

ISBN: 978-91-7585-367-3

Trost, Jan (2005). *Kvalitativa intervjuer*. 3e upplagan. Studentlitteratur, Lund.

Ulricehamns kommun (2015). *Översiktsplan för Ulricehamns kommun - Antagande handling*.

Vilhelmson, Bertil. (2002). *Rörlighet och förankring. Geografiska aspekter på människors välfärd. CHOROS, 1*.

ISSN: 0347-8521

Västra Götalandsregionen (2009). *Regionförstoring - en jämförelse mellan Västra Götaland och Skåne*. Mariestad.

Västra Götalandsregionen (2013). *Målbild Tåg 2035 - utveckling av tågtrafiken i Västra Götaland*. Mariestad.

Yin, Robert K. (2013). *Kvalitativ forskning från start till mål*. Lund: Studentlitteratur.

7.3 Elektroniska källor

Arena för tillväxt (2011). *Omvärldsfakta*

<http://www.arenafortillvaxt.se/files/omvarldsfakta/4%202011.pdf>

[2016-04-15]

Boverket (2015). *Förutsättningar för Sverige 2025*.

<http://sverige2025.boverket.se/en-urbaniserad-varld.html>

[2016-04-25]

Karlsson, Anders (2015). *Sveriges befolkning ökar - men inte i hela landet*. Statistiska centralbyrån.

<http://www.scb.se/sv /Hitta-statistik/Artiklar/Sveriges-befolkning-okar--men-inte-i-hela-landet/>

[2016-04-25]

Klippan kommun (2013). *En effektiv infrastruktur*.

http://klippan.se/download/18.4ab64a2c13f99e5559f7cd/1373974872493/2_Infrastruktur.pdf

[2016-05-24]

Regeringen (2016). *Mål för transporter och infrastruktur*.

<http://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

[2016-05-23]

Simrishamns kommun (2015). *2C - Teknisk försörjning och infrastruktur*.

<http://www.simrishamn.se/pagefiles/26641/Utst%C3%A4llning%20/Del%20C%20-%20Planeringsf%C3%B6rut%C3%A4ttningar%20-%20Infrastruktur.pdf>

[2016-05-24]

Statistiska centralbyrån (SCB) (2015). *Förteckning över lokala arbetsmarknader år 1985-2014*.

<http://www.scb.se/sv /Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Arbetsmarknad/Sysselsattning->

[forvarvsarbete-och-arbetstider/Registerbaserad-arbetsmarknadsstatistik-RAMS/7899/Lokala-arbetsmarknader-LA/Forteckning-over-lokala-arbetsmarknader/](https://www.scb.se/forvarvsarbete-och-arbetstider/Registerbaserad-arbetsmarknadsstatistik-RAMS/7899/Lokala-arbetsmarknader-LA/Forteckning-over-lokala-arbetsmarknader/)
[2016-04-21]

Statistiska centralbyrån (SCB) (2016). *Folkmängd i riket, län och kommuner 31 mars 2016 och befolkningsförändringar 1 januari - 31 mars 2016. Totalt.*

<http://www.scb.se/sv/Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Befolkning/Befolkningens-sammansattning/Befolkningsstatistik/25788/25795/Kvartals--och-halvarsstatistik---Kommun-lan-och-riket/403072/>

[2016-04-21]

Sveriges kommuner och landsting (SKL) (2016a). *En regions ansvar.*

<http://skl.se/demokratiledningstyrning/politiskstyrningfortroendevalda/regionfragan/fakta-omdagensregioner/faqdagensregioner/enregionsansvar.1662.html>

[2016-05-16]

Sveriges kommuner och landsting (SKL) (2016b). *Landsting och regioner, lista.*

<http://skl.se/tjanster/kommunerlandsting/landstingochregionerlista.1247.html>

[2016-05-02]

Trafikverket (2016). *Skånebanan.*

<http://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/jarnvag/Sveriges-jarnvagsnat/Skanebanan/>

[2016-05-24]

Ulricehamns kommun (2016). *Sverigeförhandlingen - Götalandsbanan.*

<https://www.ulricehamn.se/omkommunen/samhalle-och-befolkning/infrastruktur/gotalandsbanan/>

[2016-05-24]

Östra Göinge kommun (2012). *Trafikförsörjningsstrategi för Östra Göinge kommun.*

<http://www.ostragoinge.se/wp-content/uploads/2014/04/trafikforsorjningsstrategi.pdf>

[2016-05-24]

8. Bilagor

8.1 Bilaga 1

8.1.1 Frågeunderlag som skickats ut:

Vår uppsats syftar till att undersöka kommuners planer, strategier och åtgärder för att kunna ta del av regionförstoring. Med regionförstoring menar vi vidgade lokala arbetsmarknader som ställer krav på god tillgänglighet. Vi har valt ut kommuner som dels ligger på olika avstånd från större inpendlingskommuner och dels ligger i två olikartade regioner (Västra Götaland och Skåne.) Vi har vidare valt att undersöka/intervjua tjänstepersoner på dessa kommuner (tex näringslivsansvariga) och även motsvarande på respektive regionkontor. Underlag som även kommer tas i beaktning utöver intervjuerna är relevanta dokument så som utredningar, planer, visioner, policybeslut, investeringsplaner med mera.

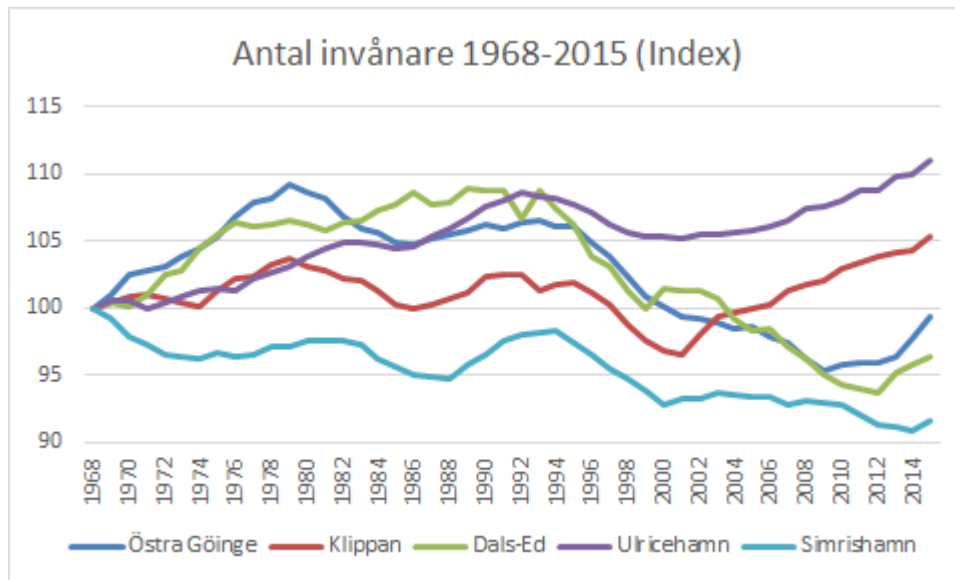
Intresset för uppsatsämnet grundar sig i ett personligt intresse av ämnet samt även en nyfikenhet på viss tidigare forskningen som hänvisar till att Skåne tagit större del i regionförstoring än Västra Götaland. Syftet med uppsatsen är att undersöka om det finns skillnader i hur man arbetar med planer, strategier och åtgärder för regionförstoring samt i vilken utsträckning den geografiska placeringen påverkar kommunernas förutsättningar att bidra till regionförstoringen.

Vår förhoppning är att genomföra semistrukturerade intervjuer med utvalda personer i kommunerna och på respektive regionkontor. Vi kommer ställa frågor inom följande teman:

- Hur ser ni på begreppet regionförstoring, nu, förr i tiden och i framtiden?
- Hur arbetar kommunen/regionen med att ta till vara på fördelarna av regionförstoring, och hur hanterat man utmaningarna med detsamma? Finns det vinnare och förlorare bland kommunerna, och i så fall vilka är det?
- Hur påverkar man investeringsbeslut? (Vägar, bredband, industrilokaliseringar etc.)
- Hur kan en kommun som ligger långt ifrån stora städer ta del av regionförstoring?
- Hur ser samarbete ut med andra kommuner och regioner? Med EU? Samverkar man med ytterligare aktörer på något sätt, exempelvis när det gäller kollektivtrafikens utveckling, infrastrukturprojekt eller näringslivsfrågor?

-

8.1.2 Material som har visats och diskuterats i samband med intervju:



(SCB 2015)