

Pendling och lokala arbetsmarknader i Västsverige

50 år av pendling och växande arbetsmarknader
Har vi nått vägs ände nu?



Innehåll

Innehåll	2
Figurförteckning.....	4
Tabellförteckning	5
Sammanfattning.....	6
Pendling och lokala arbetsmarknadsregioner i Västsverige	14
Inledning och syfte.....	14
DEL 1 Pendling.....	16
Teorier och motiv kring flyttning och pendling.....	16
Pendlings historia.....	17
Hur långt och hur länge reser invånarna i Västra Götaland till arbete/studier?	17
Vem reser hur?	19
Arbetspendling i Västsverige	21
In- och utpendling per kommun	22
Relationen mellan in- och utpendling per kommun	24
Arbetspendling mellan kommunerna i Västsverige 1985 till 2020.....	25
Möjligheter att pendla har dämpat effekterna av den strukturella omvandlingen	27
Antal pendlare mellan kommunerna i Västsverige i kartor	29
Stor skillnad i andel pendlare mellan olika grupper men inom ett tydligt mönster.....	34
Andel pendlare per kommun för grupper och sektorer i kartor.....	35
Hur omfattande är pendlingen i Västsverige i ett nationellt perspektiv?	41
Analys av potentiell arbetsmarknad med bil och kollektivtrafik per kommun.....	42
Samvariation mellan potentiell arbetsmarknadsstorlek och andelen pendlare	46
Pendling och välbefinnande.....	47
FÖRDJUPNINGSAVSNITT	48
Pendlings utjämnande effekt på sysselsättningen i Västsverige	48
Vad väljer invånarna när arbetsmarknaden sviker lokalt?	49
Stora skillnader i fastighetspriser – samband mellan hushållsinkomster och boendekommun ..	50
DEL 2 – Lokala arbetsmarknadsregioner	53
Lokala arbetsmarknader – definitioner, avgränsning och användning	53
LA-regionernas betydelse för samhällsutvecklingen - Ekonomisk geografi och drivkrafter för ekonomisk utveckling	54
Definition av lokala arbetsmarknader (LA-regioner) i Sverige.....	55

Lokala arbetsmarknadsregioner i dag och över tid	56
Flerkärniga lokala arbetsmarknadsregioner i Västsverige.....	58
Förslag på indelning – flerkärniga lokala arbetsmarknadsregioner i Västsverige	64
Beskrivning av Västsveriges flerkärniga lokala arbetsmarknader	66
Skövde lokala arbetsmarknadsregion – centrum i Skaraborgs LA-region	66
Lidköpings lokala arbetsmarknadsregion	67
Borås lokala arbetsmarknadsregion	67
Göteborgs lokala arbetsmarknadsregion.....	68
Trestads lokala arbetsmarknad – Uddevalla och Vänersborg/Trollhättan	69
Halmstads lokala arbetsmarknad	70
Strömstads lokala arbetsmarknad	70
Bengtsfors lokala arbetsmarknad	70
Åmåls lokala arbetsmarknad.....	71
Summerad pendling i de flerkärniga LA-regionerna över tid	71
Del 3 Har vi nått vägs ände nu? Framtidens arbetsmarknad.....	74
Framskrivning av befolkning, sysselsättning, pendling för de kommande 20 åren.....	74
Ändras drivkrafternas betydelse av digitalisering och ett mer flexibelt arbetsliv?	77
Sammanfattning och slutsatser	79
Litteratur	83

Figurförteckning

Figur 1 Restid respektive reslängd för resor till arbete eller studier i Västra Götaland 2021, %.....	18	
Figur 2 Färdsätt för pendling till arbete eller studier i Västra Götaland 2021, %	20	
Figur 3 Arbetsmarknaden i Västsverige fördelad på kvinnor/män, högutbildade/lågutbildade, privat/offentlig sektor, totalt antal arbetande samt pendlare av dessa per grupp	22	
Figur 4 Arbetsmarknaden i Västsverige fördelad på privat (a) och offentlig sektor (b) uppdelat på kvinnor/män och högutbildade/lågutbildade per sektor, totalt antal arbetande samt pendlare.	22	
Figur 5 Dagbefolkning per kommun i Västsverige, boende i kommunen och inpendlare, antal 2020	23	
Figur 6 Nattbefolkning per kommun i Västsverige, boende i kommunen och utpendlare, antal 2020	24	
Figur 7 Total andel in- och utpendlare per kommun i Västsverige, 2020, %.....	25	
Figur 8 Utpendlingens utveckling per kommun 1985 till 2020.....	26	
Figur 9 Utpendlingens utveckling på kommunnivå 1985 till 2020.....	26	
Figur 10 Utveckling av utpendling per kommun i Västsverige fördelat på perioderna 1985-1990, 1991-2000, 2001-2010, 2011-2020, procentenheter.	28	
Figur 11 Pendling mellan kommuner i Västsverige, antal 2020	29	
Figur 12 In- och utpendling för kommuner i Skaraborg, antal 2020.....	30	
Figur 13 In- och utpendling för kommuner i Fyrbodalen, antal 2020.....	31	
Figur 14 In- och utpendling för kommuner i Sjuhäradsregionen, antal 2020.....	32	
Figur 15 Summerad in- och utpendling i fem stråk för Göteborgsregionen, antal 2020.....	33	
Figur 16 Pendling till arbete i annan kommun för olika grupper och samhällssektorer 2020, %.....	35	
Figur 17 Utpendling per kommun, 2020, %.....	36	
Figur 18 Utpendling per kommun, kvinnor, %	Figur 19 Utpendling per kommun, män, %	37
Figur 20 Utpendling för högutbildade, %	Figur 21 Utpendling för lågutbildade, %	38
Figur 22 Utpendling inom offentlig sektor, %	Figur 23 Utpendling inom privat sektor, %.....	39
Figur 24 Utpendling privat sektor högutbildade, %	Figur 25 Privat sektor lågutbildade, %.....	40
Figur 26 Utpendling totalt per kommun i Sverige 2020, %.....	41	
Figur 27 Utpendling kvinnor Sverige 2020, %	Figur 28 Utpendling män Sverige 2020, %.....	42
Figur 29 Antal jobb som nås på 30 minuter med bil från respektive kommun i Västsverige	43	
Figur 30 Antal jobb som nås på 45 minuter med bil från respektive kommun i Västsverige	44	
Figur 31 Antal jobb som nås på 30 minuter - kollektivtrafik från respektive kommun i Västsverige... ..	44	
Figur 32 Antal jobb som nås på 45 minuter - kollektivtrafik från respektive kommun i Västsverige... ..	45	
Figur 33 Antal jobb som nås på 45 minuter med bil/kollektivtrafik från respektive kommun	45	
Figur 34 Antal högutbildade som nås med bil/kollektivtrafik, 60 minuter från respektive kommun ..	46	
Figur 35 Egen arbetsmarknad/totalt nåbar arbetsmarknad inom 45 minuter med bil (kvot) i relation till andelen utpendlare (%) per kommun i Västsverige.	47	
Figur 36 Arbetstillfällen 2008-2018, %	Figur 37 Sysselsatta 2008-2018, %.....	49
Figur 38 Arbetslöshet, jobb, inrikes in- och flyttning, in- och utpendling för Trollhättan, Tibro och Svenljunga 2008 till 2018, Index 2008=100	50	
Figur 39 Fastighetspris småhus 2021 i Västsverige, miljoner kronor	51	
Figur 40 Småhuspriser 2011, utveckling 2011 till 2021 kommuner i Västsverige, tusentals kronor....	52	
Figur 41 Hushållsinkomst och fastighetspriser, kommuner i Västsverige, tusentals kronor.....	52	
Figur 42 Flerkärniga lokala arbetsmarknadsregioner i Västsverige 2020, SCB.....	59	
Figur 43 Flerkärniga LA-regioner för kvinnor 2020	Figur 44 Flerkärniga LA-regioner för män 2020	60
Figur 45 Flerkärniga LA-regioner för högutbildade	Figur 46 Flerkärniga LA-regioner lågutbildade..	61

Figur 47 Flerkärniga LA-regioner offentlig sektor	Figur 48 Flerkärniga LA-regioner privat sektor ...	62
Figur 49 LA-regioner högutbildade privat sektor	Figur 50 LA-regioner lågutbildade offentl. sektor	63
Figur 51 Flerkärniga LA-regioner Västsverige	Figur 52 Flerkärniga LA Västsverige 3-nivåer.....	65
Figur 53 Utpendlare över kommungräns per LA-region 1993 till 2021, % av antalet jobb per LA.....		72
Figur 54 Utpendlare över kommungräns per delregional LA-region 1993 till 2021, % av jobb per LA		73
Figur 55 Framskrivnen sysselsättning Västsverige	Figur 56 Framskrivnen sysselsättning LA-regioner.	75
Figur 57 Framskrivnen pendling inom Västsveriges flerkärniga LA-regioner 2021 till 2043, antal		76
Figur 58 Distansarbete för olika grupper, Västra Götaland 2021, andel av de i arbete, %		78
Figur 59 Distansarbete 2021 Västra Götaland, antal dagar och andel av de i arbete %		78

Tabellförteckning

Tabell 1 Kombinerad restid och reslängd för resor till arbete eller studier Västra Götaland 2021, %.	18
Tabell 2 Antal lokala arbetsmarknader i Sverige, Västsverige, Västra Götaland 1985 till 2020 (SCB)..	57
Tabell 3 Grundläggande karakteristika – Västsveriges lokala arbetsmarknader enligt SCB (LA2018) .	57
Tabell 4 Flerkärniga lokala arbetsmarknader i Västsverige med ingående kommuner	64
Tabell 5 Grunddata för Västsveriges flerkärniga LA-regioner 2021.....	66
Tabell 6 Sysselsatta och pendlingsandel 2021, utveckling sysselsatta 2000 till 2021 samt framskrivning sysselsatta och pendlare 2023 till 2043 (%), LA-regioner	75

Sammanfattning

Västra Götaland och Halland (Västsverige) bildar tillsammans ett väl sammanhållet område med omfattande nätverk mellan företag, en till stora delar gemensam samhällsservice och en väl integrerad arbetsmarknad. Västsverige består av 55 kommuner, har drygt två miljoner invånare och en miljon arbetstillfällen. På en yta som sträcker sig mer än 30 mil från norr till söder och 20 mil från Västerhavet till Vättern finns därmed var femte svensk invånare och vart femte svenskt jobb. Västsverige innehåller storstadsregionen Göteborg, fyra regionala centra med högskolor och regionsjukhus – Borås, Halmstad, Skövde och Trollhättan – några av Sveriges mest utpräglade landsbygds- och jordbruksområden på Västgöta- och Dalboslätterna, Vänern och Vättern som är EU:s största respektive tredje största sjöar, mer glest befolkade mindre kommuner, gräns och gränshandel mot Norge och inte minst en mycket attraktiv kuststräcka från Strömstad i norr till Halmstad i söder. 350 000 personer av de som arbetar pendlar över en kommungräns till arbetet. Endast 30 000 av dessa pendlar till en kommun utanför Västsverige. Västsveriges tydligaste karaktärsdrag i ett internationellt perspektiv är de stora satsningarna på forskning och utveckling i ett näringsliv med stor bredd, i internationellt verksamma och konkurrenskraftiga företag.

Denna rapport handlar primärt om pendling och lokala arbetsmarknadsregioner. Ambitionen har varit att bidra med ett brett kunskapsunderlag som också inkluderar diskussioner om framtidens arbetsmarknad. Vi ger en bild av pendling, dess motiv och betydelse, utveckling över tid, av vem som pendlar och hur och av pendlingen i olika delar av Västsverige. Detta ger i sin tur underlag för att identifiera faktiska och potentiella arbetsmarknader i Västsverige i dag, generellt, för grupper och sektorer. Ett förslag om flerkärniga lokala arbetsmarknadsregioner i Västsverige presenteras och kan fungera som utgångspunkt för diskussioner kring arbetsmarknad, regional planering, planering av infrastruktur och transportsystem, lokalisering av samhällsservice med mera. Frågan om hur arbetsmarknader och pendling kan komma att utvecklas i framtiden tas upp i en avslutande del. Utgångspunkt för de framskrivningar som görs är SCB:s befolkningsprognoser. Rapporten har skrivits av Tomas Ekberg och Martin Elofsson vid koncernstab Regional utveckling, Västra Götalandsregionen.

Teoretiskt ses frågan om pendling i forskningen som ett val mellan att flytta och pendla när levnadsförhållanden eller livsvillkor ändras. Invånarna antas välja det alternativ som ger störst nytta/livskvalitet med arbete, utbildning, bostad och sociala relationer som viktigaste förklarande faktorer. Andelen som väljer att flytta minskar med stigande ålder men ökar med utbildningsnivå och för de som sambor. Andelen som väljer att pendla minskar något med stigande ålder men ökar med utbildningsnivå. Högutbildade både flyttar och pendlar således mer än lågutbildade. Hur bostadsmarknad och transportinfrastruktur fungerar och var utbildningsplatser för den mer kvalificerade utbildningen finns har sammantaget stor betydelse för de beslut som tas. Regionala konsumtionsmöjligheter, sociala nätverk och andra livskvalitetsaspekter får ökad betydelse i takt med ökande realinkomster. Denna tendens förstärks av den stora betydelse sociala relationer har för invånarnas val.

När vi nu passerat år 2020 innebär att det gått mer än 50 år sedan massbilism och så småningom en snabbare och mer utvecklad kollektivtrafik slog igenom och efterhand gjort invånarnas arbetsmarknader, och därmed företagens tillgång till arbetskraft, mer regionala än lokala. Utvecklingen har varit stegvis. För 30 år sedan var fortfarande många kommuner vid sidan av de större städerna, inte

minst de med en omfattande industriell verksamhet, egna arbetsmarknader. Samtidigt bestod Göteborgs lokala arbetsmarknadsregion (LA-region) redan 1985 av 15 kommuner enligt SCB:s definition. I dag finns inga kommuner i Västsverige som ensamma utgör en LA-region. Utvecklingen är också en följd av ökad global arbetsfördelning, teknikutveckling och de krav på en alltmer specialiserad arbetskraft dessa generella och starka ekonomiska drivkrafter medfört. En specialisering som då i sig ofta förutsätter ett större befolkningsunderlag på en arbetsmarknad för att verksamheterna på densamma ska vara konkurrenskraftiga.

Medan ett stort antal kommuner runt Göteborg sedan länge haft en utpendling till andra kommuner på 50, 60 och även 70 procent av de som har ett jobb skedde en snabb breddning av övriga arbetsmarknader i samband med och i efterdyningarna av krisen i inledningen av 1990-talet. En inhemsk kris som drabbade de flesta grupper i samhället, som sammanföll med EU-medlemskap och att ekonomin globaliserades i snabb takt, och med en omfattande strukturomvandling som följde. Utvecklingen fortsatte i avtagande takt in i det första decenniet på 2000-talet. Perioden 2010 till 2020 utmärks av god konjunktur och små ökning av andelen pendlare från de flesta av Västsveriges 55 kommuner. Utvecklingen liknar den för andra storstadsregioner och nivån på pendlingen i Västsverige och då särskilt i Västra Götaland är på minst jämförbar nivå med dessa.

Det som gäller generellt men blev särskilt tydligt under den senare perioden är den betydelse som möjligheten att pendla har vid lokala/regionala kriser på arbetsmarknaden. Trollhättan ökade sin utpendling med 55 procent i samband med SAAB:s konkurs. Den stora efterfrågan på den friställda arbetskraften i Göteborgsregionen och ett nytt dubbelspår som halverade restiden hade helt avgörande betydelse för att göra detta möjligt. Utvecklingen i Lilla Edet var likartad och visar vad det kan betyda att komma innanför rimliga tidsavstånd för pendling där det är möjligt. Även för andra kommuner med problem på arbetsmarknaden under 2010-talet som Svenljunga och Tibro har möjligheten att pendla till de närbelägna regionala centrumen Borås och Skövde varit avgörande för invånarnas möjligheter att bo kvar. Men detta samband gäller genomgående och det är viktigt. Möjligheterna till pendling har utjämnat skillnaderna mellan tillväxt av jobb och sysselsatta i kommunerna i Västsverige även på 2010-talet. Data tyder samtidigt på att en mindre förbättring av infrastruktur eller transportmöjligheter för de som redan ligger inom korta tidsavstånd inte betyder särskilt mycket när det gäller hur många som kommer att pendla. Det förbättrar dock förhoppningsvis upplevelsen av pendlingen.

80 procent av alla som pendlar till arbete eller studier i Västra Götaland gör det inom en avstånds- och tidsram där de förflyttar sig 30 kilometer inom max 40 minuter. Om vi går upp till 50 minuter täcker vi in 90 procent av alla pendlare. Dessa tal är i stort sett stabila över tid. Fler män än kvinnor pendlar, fler i privat än offentlig sektor och fler hög än lågutbildade. Att det ser ut så här är fullt rimligt. Män jobbar oftare i privat sektor vars arbetsgivare är mer spridda över regionen och där det, liksom för högutbildade i förhållande till lågutbildade, finns större möjlighet att öka inkomsten och förändra arbetsinnehållet via pendling. Samtidigt vet vi från tidigare forskning kring arbetsmarknaden i Västsveriges att det är viktigt för vår totala konkurrenskraft och därmed för alla invånare att vi har breda marknader med så bra matchning som möjligt. Vid en genomgång av hur olika grupper arbetspendlar till arbete eller studier i Västsverige finns två tydliga mönster. Dels de stora skillnaderna mellan olika grupper där andelen pendlare bland lågutbildade i offentlig sektor ofta ligger runt 20 procent medan pendlingen bland högutbildade i privat sektor generellt ligger över 40 procent och i fler än hälften av kommunerna över 50 procent. Det andra är det generella mönstret

där kommuner med hög utpendling har högre utpendling i de flesta grupper och de med lägre pendling har lägre utpendling i respektive grupp.

Det är också stor skillnad på hur de som pendlar i Västra Götaland tar sig till arbete eller studier. I snitt pendlar 60 procent med bil, 20 procent kollektivt och 20 procent går eller cyklar. Bland de med lägst inkomst (<15 000 kronor per månad 2021) är det i stället upp mot 60 procent som reser kollektivt och då i högre grad är beroende av en väl fungerande kollektivtrafik. Kollektiva resor är också betydligt vanligare bland unga, en grupp där många har lägre inkomst. Bilresandet är högst utanför Göteborgsregionen med värden kring 70 procent men också generellt bland höginkomsttagare och bland de över 50 år. Att gå eller cykla är vanligare bland de med hög utbildning. De kan i högre grad antas bo och arbeta mer centralt. Det är också något vanligare i Skaraborg där en rad relativt täta små och medelstora orter och städer ger förutsättningar för det.

Göteborg, Skövde, Borås, Halmstad, Trollhättan och Uddevalla är de viktigaste centrumkommunerna på den västsvenska arbetsmarknaden. Göteborg och Skövde utmärker sig särskilt genom en relativt sett hög inpendling till jobben i kommunen kombinerat med låg utpendling. Borås har en liknande karaktär men med lägre inpendling till de egna jobben. Halmstad utgör ett intressant särfall med mycket låg in- och utpendling. Trestad (Trollhättan, Vänersborg, Uddevalla) bildar ett av Sverige mest komplexa arbetsmarknadscentrum. Det inbördes utbytet är omfattande samtidigt som pendlingen mot Göteborg ökar och var och en av kommunerna betyder mycket för de som ligger i den närmaste omgivningen. Det är viktigt att notera att de strömmar vi ser till Västsveriges regionala centrum delvis är resultat av en medveten fördelning av statliga och regionala resurser. Borås, Skövde, Halmstad och Trollhättan har alla högskolor, regionsjukhus och för kommunerna i Västra Götaland väl utvecklade och framgångsrika Science parks för innovation och näringslivsutveckling. Göteborg spelar i dessa perspektiv i en egen division som rikets andra stad.

Utöver dessa centrum finns tre mindre arbetsmarknader i de norra delarna av Västra Götaland. Centrum här ligger i Strömstad, Åmål och Bengtsfors. Avstånden till regionala samhällsfunktioner är betydligt längre här samtidigt som det givetvis är lika viktigt att relevant lokal och regional samhällsservice på en bra nivå finns tillgänglig lokalt. Det gäller både statliga tjänster som polis och arbetsförmedling och regionala som hälso- och sjukvård och kollektivtrafik. Strömstad och Tanum är i en speciell situation med sin närhet till Norge, gränshandel och besökare. Innan pandemin (2018) var Nordby Sveriges största köpcentrum med en omsättning på 4,5 miljarder kronor, strax före Mall of Scandinavia i Solna och Nordstan i Göteborg. Strömstad har drygt 13 000 invånare. Under 2022 har kunderna från Norge återvänt fullt ut. Strömstadsbornas arbete i Norge ger ett extra tillskott till den sammanräknade förvärvsinkomsten 15 procent. Motsvarande värden för de andra gränskommunerna Bengtsfors och Dals-Ed är fem procent.

En särskild analys av pendlingstider centrum till centrum för samtliga kommuner i Västsverige med bil respektive kollektivtrafik visar, föga överraskande, att resor med bil går klart snabbare i samtliga relationer där det inte finns direkt tågtrafik. När det antal jobb som kan nås med bil respektive kollektivtrafik inom olika tidsintervall från var och en av kommunerna beräknas framstår de mycket stora skillnaderna i invånarnas potentiella arbetsmarknader tydligt. I nio kommuner med Göteborg som centrum når invånarna potentiellt mellan 400 och 500 000 jobb inom 30 minuters bilresa. Med en restid på 45 minuter nås mellan 500 och 600 000 jobb för invånarna i 13 kommuner i Göteborgsregionen. I merparten av övriga kommuner i Västsverige ligger antalet potentiellt nåbara

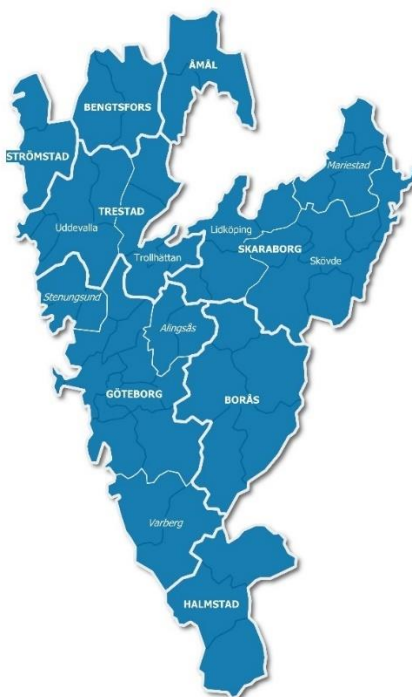
arbetstillfällena kring 100 000 inom 45 minuter med bil. För ett antal av de kommuner som ligger tidsmässigt längre bort från regionala centrum som Bengtsfors, Dals-Ed, Åmål, Lysekil, Sotenäs och Gullspång är motsvarande nivåer 10 till 20 000 jobb inklusive de arbetstillfällena som finns i den egna kommunen. För resor med kollektivtrafik blir skillnaderna likartade men på en något lägre nivå av jobb. Undantaget är pendlingen på längre sträckor – uppåt en timma – då invånarna i flera kommuner efter Västra stambanan, Väst kustbanan och Norge/Vänerbanan kommer in i centrum av regionen med potential att nå mer än en halv miljon jobb. I ett arbetsgivarperspektiv är det intressant att konstatera att tillgängligheten till högutbildad arbetskraft varierar på motsvarande sätt från kommunerna. Men då på en antalsmässigt lägre nivå.

Med grund i ovanstående data har Västsveriges flerkärniga LA-regioner identifierats. Modellen är densamma som SCB tidigare använt. Fokus ligger då inte bara på pendlingsrelationer mellan enskilda kommuner utan även på i vilken mån kommuner fungerar som regionala centra för sin omgivning. Med en sådan klassificering närmar vi oss också OECD:s definitioner av lokala arbetsmarknader som bland annat utgår från att pendlingsavstånden i tid inte får vara för långa. Västsveriges flerkärniga LA-regioner är då Göteborg, Skaraborg – med delarbetsmarknaderna Skövde och Lidköping, Trestad – med delarbetsmarknaderna Trollhättan och Uddevalla, Borås, Halmstad, Strömstad, Åmål och Bengtsfors. Utöver dessa finns ett antal delregionala centrum för omgivningen i Alingsås, Stenungsund, Varberg, Mariestad och Vara. Dessa är dock mer integrerade i sina huvudarbetsmarknader och/eller har en god tillgång till jobb vid något längre pendlingsstider. De flerkärniga LA-regionerna visas också i nedanstående kartor. Indelningen är viktig när det gäller att diskutera arbetsmarknaders funktionssätt, kompetensförsörjning men också för samhällsservice, regional planering, utveckling av infrastruktur och transportsystem etcetera.

Flerkärniga LA-regioner Västsverige



Flerkärniga LA Västsverige 3-nivåer



Anm: Förslag på flerkärniga lokala arbetsmarknadsregioner Västsverige. Den första kartan visar förslaget inklusive dess flerkärniga delar i Skaraborg och Trestad. Den andra visar samtliga delkärnor enligt statistiken.

När det gäller gemensam samhällsservice är det samtidigt viktigt att konstatera att det för många mindre kommuner vid sidan av Göteborgsregionen är fler som jobbar i den egna kommunen än som pendlar till arbetet vid något regionalt centrum och att regional samverkan baserat på tradition och kulturell gemenskap är nog så viktigt. Flera områden i Västsverige har stark gemensam identitet vilket kan underlätta gemensamma lösningar. Skaraborg, Dalsland, Bohuslän, Halland, Sjuhärad är namn som förpliktigar. Samtidigt kan en sådan samverkan inte ersätta de resurser som finns vid regionala centrum i de fall dessa inte finns inom den egna geografien och om invånarna i huvudsak har sin vardag på en annan plats.

Göteborgs lokala arbetsmarknad (LA-region) har 1,25 miljoner invånare i 19 kommuner. Invånarna i Göteborgsregionens kärna når mer än en halv miljon jobb inom 20 minuter både med bil och kollektivtrafik och drygt 700 000 jobb på en timmas resa. Regionen är väl integrerad sedan åtminstone 40 år. Andelen pendlare av de som har arbete har inte ökat under det senaste decenniet. Antalet pendlare har ökat relativt mycket genom en mycket stark ekonomisk utveckling. Arbetspendlingen är omfattande för alla grupper och i alla sektorer. Regionen har sammantaget fler än 635 000 jobb och 28 procent av arbetskraften (16 till 74 år) har minst treårig eftergymnasial utbildning. Göteborgs LA har avgörande betydelse för utveckling och utvecklingsförutsättningar i stora delar av Västsverige. Länkarna till övriga regionala centrum stärker förutsättningarna i dessa och ett globalt FoU-intensivt näringsliv bidrar till betydande attraktivitet för arbetskraft med hög utbildning.

Skaraborgs lokala arbetsmarknad har ca 265 000 invånare i 14 kommuner och Skövde och Lidköping som delregionala centrum. Skövde är centrum i en väl integrerad arbetsmarknad, inte minst för högutbildade. Skaraborg har en begränsad tillgång till jobb totalt sett jämfört med andra regionala centrum som Borås, Trollhättan, Uddevalla. Invånarna i Skövde med grannkommuner når som exempel runt 100 000 jobb på en timmas resa med bil jämfört med 500 till 600 000 för de som bor i Borås, Uddevalla och Trollhättan. För de med mycket god tillgänglighet till tåg där de bor och arbetar ökar den potentiella arbetsmarknaden rejält. Den delregionala kärnan Lidköping har något bättre potentiell tillgång till arbeten med bil. Vara är delarbetsmarknad inom Lidköpings LA-region med en geografisk position som ger något bredare arbetsmarknad vid längre pendlingstider. Skaraborgs LA-region har 125 000 jobb och 17 procent av arbetskraften har minst treårig eftergymnasial utbildning. Pendlingen har fortsatt öka och ligger totalt sett nu på höga nivåer. Bakgrunden är framför allt en ökad inpendling till Skövde från kommuner som genomgått/genomgår strukturomvandling.

Trestad har drygt 210 000 invånare i nio kommuner. På den gemensamma marknaden finns 92 000 jobb. Utbytet mellan Trollhättan, Vänersborg och Uddevalla är mycket omfattande. Uddevalla och Trollhättans kommuner utgör dessutom delregionala centra för respektive omgivande kommuner och har särskilt för grupper av högutbildade en stark koppling till Göteborgsregionen. Det är dock först med upp mot en timmas pendling med bil som Göteborgs lokala arbetsmarknad nås från dessa båda kommuner och inga andra av de nio kommunerna i Trestad når en större marknad på en timmas bilresa. Ett bra kommunikationsläge för tåg är därmed något av en förutsättning för mer omfattande arbetspendling ut från Trestad. 19 procent av arbetskraften (16 till 74 år) har minst treårig eftergymnasial utbildning.

Borås lokal arbetsmarknad har 172 000 invånare i 5 kommuner. Borås är ett viktigt centrum på arbetsmarknaden i sig men också för ett antal omgivande kommuner som Ulricehamn, Svenljunga,

Tranemo och Herrljunga. Borås kommun har samtidigt starka kopplingar till Göteborg, inte minst för högutbildade. På sikt och med en bättre järnvägsförbindelse bör utbytet mellan Göteborgs lokala arbetsmarknad och Borås dito kunna öka ytterligare. Borås lokala arbetsmarknad har 86 000 jobb och 18 procent av arbetskraften har minst treårig eftergymnasial utbildning. Bollebygd och Mark har i förslaget till indelning i flerkärniga LA-regioner förts till Göteborgs LA-region då de samlade pendlingsströmmarna är betydligt större till Göteborg med omgivande kommuner än till Borås.

Halmstad är något av ett specialfall som trots sin funktion som regionalt centrum i Halland har både låg in- och utpendling. En anledning kan vara de täta banden mellan Falkenberg och Varberg och att invånarna i Varberg i huvudsak pendlar till Göteborgs arbetsmarknad. Halmstads lokala arbetsmarknad har 142 000 invånare som bor i Halmstad, Hylte och Laholm. Halmstads tillgång till arbete underskattas i beskrivningarna då inga skånska kommuner ingår i datamaterialet. Den totala utpendlingen till kommuner utanför Västsverige är sammantaget runt 40 procent av den totala pendlingen från dessa tre kommuner. Halmstad LA har sammantaget 67 000 jobb och 20 procent av arbetskraften har minst treårig eftergymnasial utbildning.

Strömstad och Tanum bildar Strömstads LA-region. Det egna befolkningsunderlaget är begränsat samtidigt som kopplingarna till den norska marknaden ger området en mycket speciell karaktär. Det centrala i det sammanhang vi beskriver här är att se till att samhällsservice på adekvat nivå finns tillgänglig samt att studera arbetsmarknaden, dess förutsättningar och utveckling också i relation med och till Norge. I dagsläget finns initiativ som förhoppningsvis kommer ge en förbättrad datatillgång generellt för gränsregionen Norge/Sverige. Strömstads LA-region har 26 000 invånare och 12 000 jobb och en utbildningsnivå på 17 procent i arbetskraften (16 till 74 år).

Åmål bildar lokal arbetsmarknad med Säffle i Värmland på 20 minuters avstånd med bil. Pendlingen mellan de båda kommunerna var 2020 lika stor i båda riktningarna, drygt 500 personer. Åmål har också ett relativt stort utbyte med Bengtsfors vars centrum ligger en halv timma bort. Arbetsmarknadens utveckling har långsiktigt varit svag men en ljusning går att se under det senaste decenniet. Sysselsättningsgrader och utbildningsnivå är låga. Åmåls LA har 28 000 invånare och 11 000 jobb och en utbildningsnivå på 14 procent i arbetskraften.

Bengtsfors bildar Västsveriges befolkningsmässigt minsta lokala arbetsmarknadsregion med Dals-Ed. Bengtsfors LA-region har sämst tillgång till regionala centra i Västsverige. Utvecklingen av arbetsmarknaden liknar den för Åmål med en något starkare utveckling under 2010-talet. Bengtsfors LA har 14 000 invånare, 6 400 jobb och en utbildningsnivå i arbetskraften på 12 procent.

En framskrivning har gjorts av sysselsättning och pendling för de flerkärniga LA-regionerna för perioden 2023 till 2043 baserat på SCB:s befolkningsprognos per kommun och med dagens sysselsättningsgrader respektive med succesivt höjd sysselsättning i gruppen 65 till 74 år. Utgångspunkten innebär att hänsyn har tagits till den samlade befolkningsutvecklingen i Sverige. Pendlingsandelarna har behållits på dagens nivå. Anledningarna är dels den avstannande utvecklingen, inte minst i Göteborgsregionen, och en förväntad relativt hög nivå på distansarbete i framtiden som gör att antalet faktiska pendlare per dag kan minska även om andelen pendlare ökar något. Fler än sextio procent av de i Västra Götaland med högre utbildning och av de med inkomst över medianinkomsten distansarbetade i under andra halvåret 2021. Skillnader i den regionala strukturen på arbetsmarknaden innebär att det gällde hälften av de med arbete i Göteborgsregionen och i snitt 25 procent i de andra delarna av Västra Götaland.

Tillväxten av jobb bedöms bli långsammare de kommande 20 åren jämfört med de senaste två decennierna. 2010-talet kan i sig närmast ses som ett historiskt undantag med en mycket snabb tillväxt av ekonomi, jobb, realinkomster etcetera. 150 000 nya jobb skapades netto i Västsverige på en marknad som i dag har drygt en miljon jobb. Med antagandet om succesivt ökande sysselsättningsgrad från 19 till 39 procent i gruppen 65 till 74 år ökar sysselsättningen med 12 procent motsvarande 120 000 netto nya jobb i Västsverige de kommande 20 åren. Det är tre fjärdedelar av de 80 000 jobb som skapades netto under första decenniet på 2000-talet. Drygt 90 000 av dessa, tre av fyra jobb, förväntas tillkomma i Göteborgs LA-region. Övriga regionala centra ökar med mellan 5 000 och 7 000 sysselsatta. Relaterat till de planer som finns när det gäller nya arbetstillfällen i till exempel Mariestad/Skaraborg och om vi blickar vidare mot Norrland med ett påtalat behov av 100 000 nya invånare kombinerat med en officiell framskrivning där befolkningen i området förväntas minska blir det uppenbart att en omfattande kompetensomställning och en betydligt större arbetskraftsinvandring än den SCB räknat med behövs för att realisera planerna.

Vi påminner om att väl integrerade och attraktiva lokala arbetsmarknadsregioner är avgörande för en regions framtida utveckling. Agglomerations fördelar som möjligheten att dela resurser och därmed använda dem mer effektivt, att matcha bättre på olika marknader som till exempel arbetsmarknaden och de bättre möjligheterna att lära av varandra ju mer kunskap som finns på plats är viktiga. Forskningen betonar dock alltmer selektion - betydelsen av att de med högst ambitioner och den bästa kompetensen väljer att bosätta sig i dessa regioner. Att ha tillgång till ett globalt verksamt och internationellt konkurrenskraftigt näringsliv är då en avgörande fråga. Att ha goda förutsättningar för ett aktivt liv i alla dess olika former en annan. Västsverige har båda.

Vi konstaterar avslutningsvis att forskning kring välbefinnande visserligen slår fast att pendling i det korta perspektivet varken är särskilt nöjsamt eller känns så meningsfullt men också att pendling inte generellt och vid en samlad bedömning påverkar välbefinnandet i negativ riktning. Invånarna i Västra Götaland och Sverige ser i det fallet ut att göra relativt rationella val och fördelarna med att välja plats att bo på mer fritt i förhållande till arbetet är betydande. Forskningen betonar det stora värdet för livstillfredsställelsen av att vårda uppbyggda sociala relationer. Med detta sagt finns det givetvis också forskning som visar att det finns personer med långa pendlingstider och obekväma arbetstider vars hälsa och sociala relationer påverkas negativt.

Det kunskapsunderlag som tagits fram i denna rapport är omfattande. Ett antal generella slutsatser med fokus på framtidens arbetsmarknad och samhällsutveckling får avsluta sammanfattningen.

- Vi lever i regioner. Vi är ömsesidigt beroende av varandra. Arbetsmarknaderna i Västsverige är gemensamma.
- De lokala arbetsmarknadsregionerna skiljer sig i storlek och förutsättningar men i ett invånarperspektiv och för frågor som regional samhällsservice är de lika viktiga.
- Utvecklingen i Göteborgs LA-region är central för Västsverige men de delregionala arbetsmarknaderna med centrum i Borås, Trollhättan och Skövde har stor betydelse för utveckling i sina områden och bör ha hög prioritet i det regionala samhällsbygget.
- Det är genomgående den kommun från vilken utpendlingen ökar som har mest att vinna på ökad pendling. Genom tillgången till en större marknad kan befolkningen bo kvar och nya impulser hämtas in.

- En framskrivning av befolkning, sysselsättning och pendling pekar mot en långsammare tillväxttakt de närmsta 20 åren. Tillväxten av jobb begränsas av tillgången på arbetskraft. Med ett antagande om succesiv dubblering av sysselsättning i åldern 65 till 74 år liknar utvecklingen den under första decenniet på 2000-talet.
- Andelen pendlare bedöms öka marginellt. Antalet pendlare ökar då i huvudsak i takt med tillväxten av arbete. Utvecklingen motsvarar den i Göteborgsregionen det senaste decenniet. En hög bevisad potential för distansarbete för högutbildade stärker denna slutsats.
- Kompetensomställning men också arbetskraftsinvandring blir nyckelfrågor för att klara dagens investeringsplaner och arbetskraftsbrist i Västsverige och i Sverige som helhet.
- Frågan är särskilt viktig för Skaraborg som har en relativt begränsad tillgång till arbetskraft trots att arbetsmarknaden är den näst största i Västsverige. Avståndet till Göteborgsregionens utbud är långt.
- Den tydligaste möjligheten att stärka integrationen på arbetsmarknaden i Västsverige finns i relationen Göteborg – Landvetter – Borås.
- Invånarnas resor till arbete eller studier skiljer dramatiskt mellan olika grupper och i olika delar av regionen. Sex av tio med låga inkomster och de yngre reser kollektivt. Sju av tio med hög inkomst åker bil. Kollektivtrafik ses betydligt oftare inte som ett rimligt alternativ utanför Göteborgsregionen. Vad finns det för förutsättningar långsiktigt att ändra denna struktur? Behövs det?

Pendling och lokala arbetsmarknadsregioner i Västsverige

Inledning och syfte

Det har nu gått mer än femtio år sedan en begynnande massbilism ändrade förutsättningarna för svenskt arbetsliv. Arbetstagare har efterhand kunnat resa allt längre inom rimliga tider för att arbeta och arbetsgivare har kunnat vidga den geografi inom vilken de finner sin arbetskraft. Matchning och därmed kvalitet på arbetsmarknaden har förbättrats. De lokala arbetsmarknadsregionerna har vuxit och därmed blivit allt färre. Ofta har vidgningen skett från storstäder och regionala centra dit mer specialiserad samhällsservice inom utbildning, sjukvård med mera koncentrerats.

Om förutsättningen från början var en mer utbredd bilism är drivkrafterna bakom den snabba tillväxten av pendling på längre sträckor betydligt fler. Kvinnors mer allmänna utträde på arbetsmarknaden på 1970-talet gjorde det mer sannolikt att en person i en familj, oavsett bostadsort, behövde pendla längre till arbetet. En kontinuerlig strukturell omvandling av näringslivet, där industrijobb ersatts med tjänstejobb, har dessutom inneburit att jobb flyttat från mindre orter till större. Koncentrationen av verksamheter som kräver en större bredd av specialiserad arbetskraft till orter med ett stort befolkningsunderlag har stärkt den tendensen.

För de flesta är motiven att bo kvar i den egna "hemmiljön", bland vänner och familj, starka vid denna typ av förändringar. Det har bidragit till ökad pendling. Stora skillnader i kostnader för bostäder och en svagt fungerande bostadsmarknad har dessutom – inte minst under 2000-talet – skapat ytterligare incitament att pendla i stället för att flytta. På sikt kan allt fler som arbetar på distans leda till en fortsatt ökad pendling på något längre avstånd. Men själva essensen i ökat distansarbete är samtidigt att antalet resor för dessa grupper då blir totalt sett färre. Arbetspendlingen under coronapandemin 2020/21 kan möjligen ses som en fingervisning.

Ovanstående trender har lett till en radikal minskning av antalet lokala arbetsmarknadsregioner i Sverige och i Västsverige. Och även om andelen som pendlar fortsatt öka något under det senaste decenniet finns det anledning att fundera på hur mycket mer pendling över kommungräns det finns underlag för, var och i vilken mån det skulle stärka arbetsmarknaden eller invånarnas utvecklingsförutsättningar regionalt än mer.

Sammantaget är det hög tid att ge en bred samlad bild av hur pendlingen ser ut och har utvecklats i Västsverige och att i samband med det diskutera förutsättningarna för framtiden när det gäller utveckling av arbetsmarknaden i Västsverige. Rapporten innehåller beskrivningar av vilka som pendlar och hur. Pendlingen mellan kommuner i Västsverige beskrivs totalt och över tid. Faktiska pendlingstal mellan samtliga kommuner i de olika regiondelarna och i stråken in mot Göteborg redovisas. Den mer detaljerade analysen och identifieringen av lokala arbetsmarknadsregioner bygger på data med kommunvisa pendlingsmönster för 18 grupper i befolkningen. Vi har dessutom analyserat och beskriver potentiellt nåbara jobb med bil respektive kollektivtrafik för samtliga kommuner i Västsverige i olika tidsintervall. I ett antal fördjupningsavsnitt diskuteras bland annat de val som invånarna gör när det sker snabba förändringar på den egna arbetsmarknaden och några karakteristika för bostadsmarknaden i Västsverige i inledningen av 2020-talet.

En definitiv slutsats är att den officiella indelningen i lokala arbetsmarknader som SCB gör inte är tillräcklig för att beskriva förutsättningar och behov på den västsvenska arbetsmarknaden. I del två ger vi ett förslag till indelning i flerkärniga lokala arbetsmarknadsregioner i Västsverige. Detta förslag bygger i sin tur helt på den metod som SCB tagit fram för motsvarande analyser.

Rapporten har tre huvuddelar. Den första beskriver pendling mer generellt och den andra fokuserar på beskrivningen av lokala arbetsmarknadsregioner. I avslutningen av den första delen finns ett fördjupningsavsnitt som diskuterar ett antal förklaringar kring pendlingens utveckling i Västsverige baserat på utveckling av arbetsmarknad och fastighetspriser. I del 3 görs en framskrivning av antalet sysselsatta och pendlare i Västsveriges LA-regioner för de kommande 20 åren baserat på SCB:s befolkningsprognoser för landets kommuner och med hänsyn tagen till en mer flexibel arbetsmarknad/ökat distansarbete. Rapporten avslutas med en kortare sammanfattning och ett antal framåtriktade slutsatser som också finns i den inledande längre sammanfattningen.

Det är värt att notera att det vi ser på här i huvudsak är registerdata över relationen mellan arbetsplats och boplats mellan kommuner för samtliga invånare i Västsverige. Det finns mängder av andra skäl att resa som måste vägas in i diskussioner kring behov när det gäller infrastruktur, kollektivtrafik etcetera. Tydligt är dock att arbetsresandet är det som dominerar över dygnet och som i någon mån dimensionerar transportsystem och kollektivtrafikutbud. Det är på morgonen och sen eftermiddag som köer och trängsel uppstår oavsett om det gäller resor med bil, buss, tåg eller cykel. För de som går eller vandrar är trängseffekter mer sällsynta.

Rapporten har skrivits av Tomas Ekberg och Martin Elofsson vid Västra Götalandsregionen, avdelningen för samhällsanalys respektive avdelningen för regional samhällsplanering vid koncernstab Regional utveckling. Dataunderlag för beräkningar av potentiellt nåbara jobb har tagits fram av Per Karlsson som också tillsammans med Sophia Vinberg bidragit med rapportens kartor. Kartor i underlagsmaterial och i rapporten kommer finnas tillgängliga på Västra Götalandsregionens hemsida när en slutlig version presenteras. En bredare diskussion kring förslaget om indelning i flerkärniga LA-regioner kommer att hållas.

DEL 1 Pendling

Teorier och motiv kring flyttning och pendling

De teoretiska motiven för att pendla och/eller flytta kan sammanfattas relativt enkelt. Invånarna väljer det alternativ som ger störst nytta eller livskvalitet utifrån den egna ekonomiska situationen och beroende på var de befinner sig i sin "livscykel". Frågor kring arbete, utbildning, bostad och sociala relationer står i centrum.¹ Det innebär i sin tur att hur väl bostadsmarknad och transportinfrastruktur fungerar och var utbildningsplatser för den mer kvalificerade utbildningen finns har stor betydelse för de beslut som tas. Generellt minskar flyttningsbenägenheten med ålder, ökar med utbildningsnivå och är lägre bland de som sambor. Pendlingsbenägenheten minskar med stigande ålder, men absolut inte lika mycket som för flyttningar. Den ökade pendlingen som vi har sett under lång tid gäller alla grupper i samhället.

För de som har möjlighet att välja mellan att pendla och flytta har de senare decenniernas utveckling med en svagt fungerande bostadsmarknad i kombination med ökade realinkomster för alla grupper i samhället inneburit att motiven att pendla till arbetet vuxit betydligt i styrka. Regionala konsumtionsmöjligheter, sociala nätverk och andra livskvalitetsaspekter får ökad betydelse i takt med ökande realinkomster.² Denna tendens förstärks av den mycket stora betydelse som sociala relationer har för invånarna. "Det är svårt att få människor att flytta utan vidare. Sociala nätverk, vänner och familj är bindande faktorer som gör att man inte flyttar."³ En svagt fungerande bostadsmarknad kan också leda till vad som teoretiskt beskrivs som tvingande pendling. I data för Västra Götaland kan vi dock inte se att pendling till arbete eller studier generellt sett skulle vara en negativ faktor för välbefinnandet för invånarna.⁴

En omfattande flyttstudie från Halland konfirmerar att sociala faktorer som hög livskvalitet och bra boende har mycket stor betydelse för val av boende i Västsverige.⁵ Attraktivitet skapas i ett samspel mellan bostadsutbud, möjligheter till arbete, karriär, studier samt boendemiljöns funktion och karaktär. För långa flyttningar har arbete, studier och karriär större betydelse. För kortare är det boende och bostadsmiljöer som betyder mer. En tillgänglig bostad, en fungerande boendemiljö med en grundläggande trygghet, service och ett gott rykte utgör själva basen för boendeattraktivitet. Likaså betyder arbete och närhet till familj mycket i de flesta flyttbeslut.⁶

I en flyttstudie från region Stockholm som analyserar flyttningsmönster och flyttskäl under längre tid med en fördjupning på flyttarna 2021, konstateras att de viktigaste skälen för inflyttning är arbete, studier och sociala skäl medan utflyttningen – förutom studier – drivs av situationen på bostadsmarknaden och av en relativt sett sämre boendemiljö. Stockholms län bör i detta sammanhang jämföras med Göteborgsregionen som har liknande geografi och en liknande situation på bostadsmarknaden.⁷ Det är framför allt de i familjebildande ålder (30 till 49 år) som ökat sin utflyttningsbenägenhet under senare år och där bostadsskäl blivit vanligare och yngre (18 till 24

¹ För en genomgång av utveckling av flyttning och pendling över tid och en genomgång av teorier och empiri, se till exempel *SOU 2007:35: Långtidsutredningen 2008 – Bilaga 3 Flyttning och pendling i Sverige*

² Ibid

³ Rikard Eriksson, professor i ekonomisk geografi Umeå universitet, forskare flyttmönster, DN 2022-09-08

⁴ Se nedan om Pendling och välbefinnande

⁵ Region Halland (2017): Hur kan Hallands boendeattraktivitet utvecklas?

⁶ Ibid s.6

⁷ Region Stockholm (2022): Region Stockholms flyttstudie 2022

år) där fler än tidigare flyttar ut för studier. En tredjedel av de som flyttade ut svarade att möjligheten till distansarbete påverkat flyttbeslutet i ganska eller mycket stor omfattning.⁸ Stockholmsregionen har i och med dessa förändringar ett negativt inrikes flyttnetto sedan 2017/2018. En liknande situation rådde kring år 2000. Befolkningen fortsätter dock att öka i snabb takt genom ett positivt födelsenetto och ett stort positivt flyttnetto relativt utlandet.

Pendlingens historia

Arbetsmarknaden var för flertalet helt lokal ända till bilismens genombrott.⁹ I praktiken var det oftast gångavstånd mellan boende och arbete men också samhällsservice som skola och privat service som affärer var till största delen lokal. Fortfarande går det att i de flesta mindre orter i Västsverige få utpekat vilket hus som en gång var skolhus och vilket som var affär. Bilismens genombrott började på 1950-talet. På tio år efter det fördubblades antalet bilar till en miljon fordon. Från 1950 till 1990 ökade den dagliga genomsnittliga reslängden från 10 till 40 kilometer. Den totala restiden – oavsett syfte och i genomsnitt – låg samtidigt konstant på ca 80 minuter per dag. Bilismen gjorde det möjligt för allt fler att ”leva” i den lokala arbetsmarknaden i stället för i lokalsamhället. Tillgången till bil var central och kollektivtrafik var inget egentligt alternativ en bit in på 1970-talet.¹⁰ Utvecklingen innebar att hushållens valfrihet ökade markant när det gäller relationen mellan boende och arbete. Kvinnors allmänna inträde på arbetsmarknaden var också en viktig drivkraft genom att det inte var självklart att de som bodde samman kunde finna arbete på samma plats.

Historiskt, och det är ofta i detta fall från 1970-talet och framåt, var ett ”rimligt” pendlingsavstånd det vanligaste sättet att avgränsa lokala arbetsmarknader. Ofta antogs att det avståndet var 30 kilometer. Pendlingsavstånden skiljer sig dock mellan olika grupper i samhället. Män pendlar längre än kvinnor, högutbildade längre än lågutbildade etcetera. I pendlingsdata från 1967 visade det sig att drygt hälften reste mellan 0 och 15 minuter mellan hem och arbetsgivare medan ca 80 procent rymdes upp till gränsen 30 minuter.¹¹ Som vi kommer se i följande avsnitt var restiden till arbete eller studier under 20 minuter för hälften av de som pendlar och 70 procent av pendlarna hade en restid på under 30 minuter år 2021. Om vi sträcker ut restiden till 40 minuter fångar vi in 80 procent av pendlarna. Mycket lite har således förändrats när det gäller pendlingstider för majoriteten av befolkningen.¹²

Hur långt och hur länge reser invånarna i Västra Götaland till arbete/studier?

Det generella mönstret med en relativt snabbt avklingande pendling när restiderna överstiger 45 minuter och där merparten av alla resor till arbete eller utbildning sker inom en 30-minutersgräns gäller således också Västra Götaland (figur 1).¹³ Det som är särskilt intressant med de data som visas är att det är invånarnas egen uppskattning av restiden vilket kan antas ge värden från ”dörr till dörr”. Åtta av tio resor tar kortare tid än 40 minuter och åtta av tio resor är som mest 30 kilometer. Nio av tio resors görs inom 50 minuter.

⁸ Ibid s.21

⁹ SCB (1991): s.9

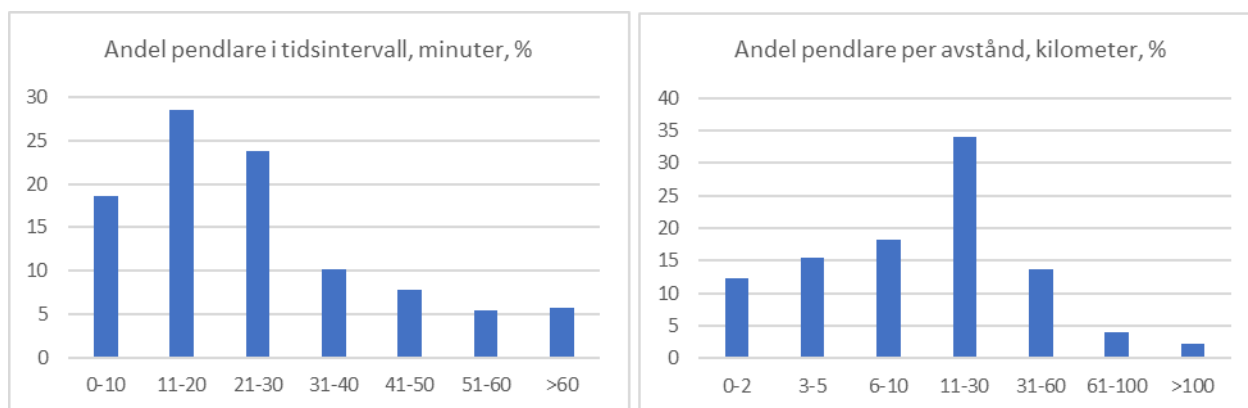
¹⁰ SOU 1974:1 Orter i regional samverkan

¹¹ SOU 1974:2 Ortsbundna levnadsvillkor

¹² Källa SOM-institutet Göteborgs Universitet

¹³ Se till exempel: Johansson, B/Strömqvist, U (2005): *Västsverige och den nya ekonomiska geografin*, Västra Götalandsregionen

Figur 1 Restid respektive reslängd för resor till arbete eller studier i Västra Götaland 2021, %



Kommentar: Frågan lyder: 'Ungefär hur lång resväg respektive restid har du normalt till arbetet/skolan?'. Respondenterna svarar med antal kilometer respektive antal minuter. n=1350

Källa: SOM-institutet 2022

I den samlade bilden av restid kombinerat med resans längd (tabell 1) går det att utläsa att två tredjedelar av alla resor sker på tider upp till 30 minuter med en reslängd på upp till 30 kilometer. Med en restid upp till 50 minuter och en reslängd på max 60 kilometer fångar vi in nästan nio av tio resor till arbete eller studier. Det är dock värt att notera att de sista tio procenten motsvarar någonstans mellan 90 000 och 100 000 invånare. Den totala befolkningen i åldersgruppen 16 till 64 år 2021 var drygt en miljon.

Tabell 1 Kombinerad restid och reslängd för resor till arbete eller studier i Västra Götaland 2021, %

Tid i minuter	Längd i kilometer							Totalt	Summerat
	0-2	3-5	6-10	11-30	31-60	61-100	>100		
0-10	8	6	4	1	0	0	0	19	19
11-20	4	6	7	11	0	0	0	29	47
21-30	0	2	5	13	3	0	0	24	71
31-40	0	1	1	4	4	0	0	10	81
41-50	0	0	1	2	4	1	0	8	89
51-60	0	0	0	2	1	1	0	5	94
>60	0	0	0	1	1	2	2	6	100
Totalt	12	15	18	34	14	4	2	100	
Summerat	12	28	46	80	94	98	100		

Kommentar: Frågan lyder: 'Ungefär hur lång resväg respektive restid har du normalt till arbetet/skolan?'. Respondenterna svarar med antal kilometer respektive antal minuter. n=1350

Källa: SOM-institutet 2022

Vi kan också konstatera att pendlingstiderna i genomsnitt är relativt lika över regionen, men att de som reser hinner längre i områdena utanför Göteborg och dess kranskommuner. Medelvärde för restid var 28, 36 och 33 minuter medan medelvärdet för antalet kilometer var 16, 28 respektive 33 kilometer för boende i Göteborg, kranskommunerna och övriga delar av regionen. Bilden är förenklad och beror delvis på olika typer av färdstätt, avstånd till arbete eller studier med mera.¹⁴

¹⁴ SOM-institutet (2022): Visionsrapport Västra Götaland – SOM Rapport 2022:40, sid 83

Motsvarande data från 2014 ger i stort identiska värden.¹⁵ När det gäller färdmedel, är pendlingstiderna med kollektivtrafik ofta avsevärt mycket längre. Det gäller inte minst på de vanligaste sträckorna upp till 30 kilometer. Det är sannolikt här invånarnas bedömning av restiden från ”dörr till dörr” slår igenom tydligast. På frågan hur det fungerar att köra bil, resa kollektivt, cykla respektive gå är det något fler invånare som är negativt inställda till kollektivtrafiken. En av fyra ansåg att det fungerade mycket eller ganska dåligt att åka kollektivt. Motsvarande tal för de andra färdmedlen låg runt en av tio.¹⁶

Vem reser hur?

I den forskningssamverkan Västra Götalandsregionen har med SOM-institutet vid Göteborgs Universitet ställs också frågor till invånarna om vilket färdmedel de använder vid resor till arbete eller studier. I de åldrar där merparten studerar eller arbetar reser uppger nio av tio invånare att de reser. Bil är det vanligaste färdmedlet. I runda tal sextio procent av alla resor sker med bil. Två av tio reser med kollektivtrafik och en lika stor andel går eller cyklar. Inom kollektivtrafiken står buss för hälften av resandet, spårvagn för en dryg fjärdedel och tåg och övriga färdmedel för resten. Inom gång/cykling är det dubbelt så vanligt att cykla som att gå till arbete eller studier.

Om vi ska karakterisera resande inom de olika grupperna är den typiske bilåkaren först och främst någon som bor utanför Göteborgsregionen (figur 2). Arbetsresor med bil är också klart vanligare bland de över 50 år. Att pendla med bil är dessutom vanligare bland de som inte har högre utbildning, men det kan sannolikt kopplas till skilda utbildningsnivåer i delregionerna. Det finns även en högre andel som reser med bil bland de som har högre inkomst och identifierar sig ideologiskt som stående klart till höger.

Kollektivtrafikresande är nästan tre gånger vanligare bland de med låga inkomster. I denna grupp sker mer än hälften av resorna med kollektivtrafik. Här finns en självklar koppling till att vara yngre och att bo i Göteborgsregionen. I Skaraborg och Fyrbodalen är andelen som reser med kollektivtrafik mycket låg. Andelen som säger att kollektivtrafik inte är ett rimligt val är också betydligt högre i dessa delar av Västra Götaland. 75 procent jämfört med 60 procent i befolkningen som helhet och 50 procent i Göteborgsregionen.¹⁷

Vi ser också betydande skillnader när det gäller invånarnas beroende av kollektivtrafiken och i vilken mån den ses som prisvärd. Andelen som säger att de är beroende av kollektivtrafiken i sin vardag är 20 procent. I den yngre generationen (16 till 29 år) anger hälften att de är beroende av kollektivtrafiken. För de med låga inkomster (som delvis är samma grupp) gäller det fler än en av tre och för de i Göteborgsregionen 30 procent. Unga är samtidigt den grupp som är mest negativ till frågan om kollektivtrafiken är prisvärd. Sex av tio unga anser inte att kollektivtrafikresande är prisvärt jämfört med drygt 30 procent totalt.¹⁸ På frågan om hur invånarna ser på servicen i sin kommun när det gäller kollektivtrafik är det generellt, i olika grupper och i olika delar av regionen ungefär en av fem som är mindre nöjd.¹⁹ En möjlig tolkning är att merparten av invånarna ser den service som erbjuds som rimlig utifrån de lokala förutsättningarna. Andelen som är nöjda med

¹⁵ VGR Analys 2019:3 Lycka för fler, sid 64 - 67.

¹⁶ Ibid

¹⁷ SOM-institutet Rapport 2022:40 s.76 ff

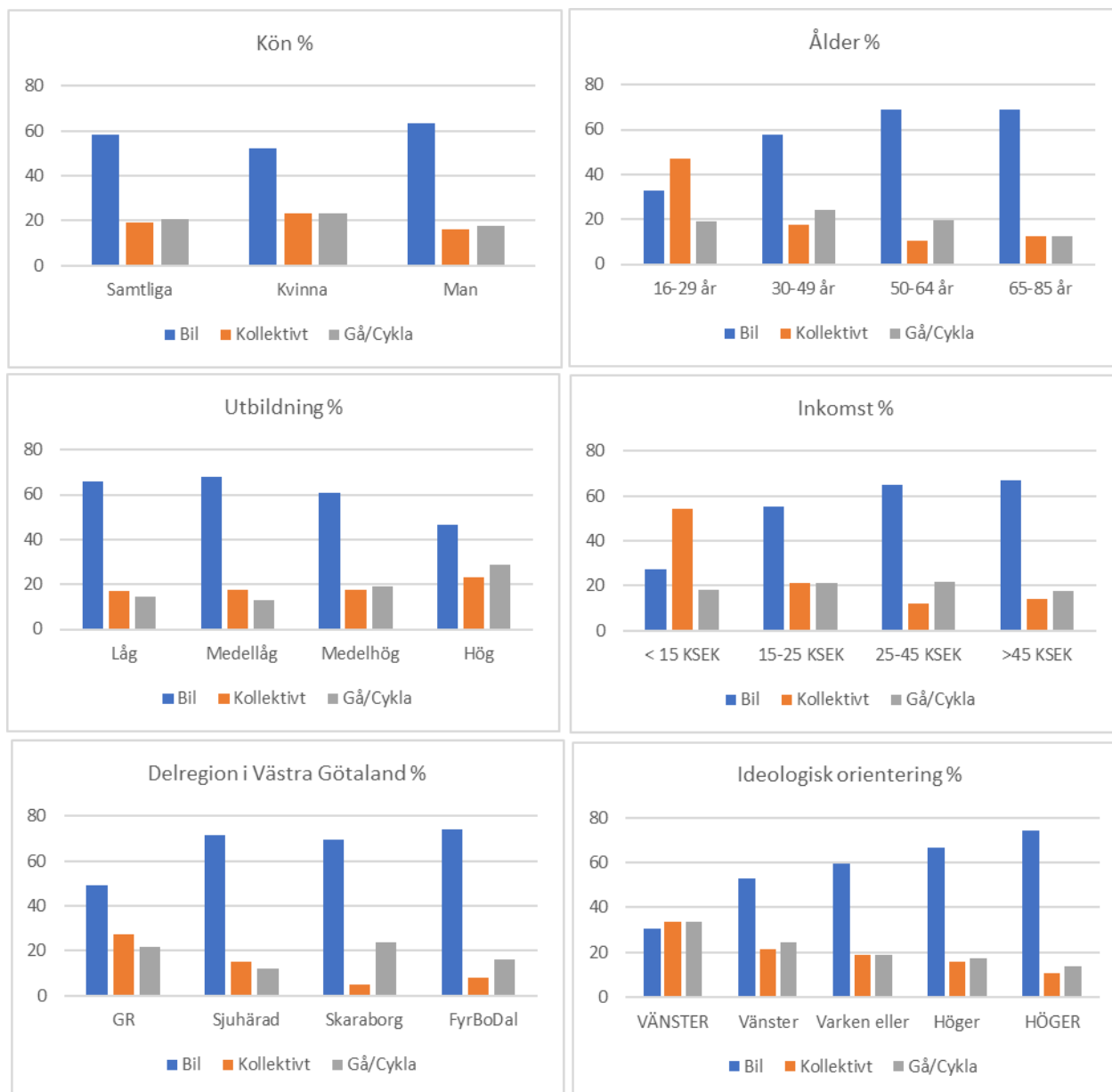
¹⁸ SOM-institutet, Data för 2021 samt SOM-institutet Rapport 2022:40 s.86

¹⁹ SOM-institutet – underlagsdata Tabellrapport 2022

servicen skiljer sig samtidigt rejält från närmare hälften i Göteborgsregionen till under eller runt tre av tio i de andra delarna.²⁰ Även när det gäller kollektivt resande finns en ideologisk dimension. De som identifierar sig som klart vänster reser betydligt mer kollektivt.

Att cykla eller gå är vanligare bland de med högre utbildning, medelålders och bland kvinnor. Att gå och cykla är dessutom vanligare i Skaraborg och i Göteborgsregionen. Skaraborg består av ett nätverk av mindre och medelstora städer som ofta lämpar sig väl för gång/cykling.²¹ Att gå eller cykla är precis som för kollektivtrafik betydligt vanligare bland de som identifierar som klart till vänster.

Figur 2 Färdsätt för pendling till arbete eller studier i Västra Götaland 2021, %



Kommentar: Frågan lyder: 'Hur brukar du ta dig till arbetet/skolan? Om du använder mer än ett färdmedel, ange det huvudsakliga.'. n=1600 Källa: SOM-institutet

²⁰ Ibid

²¹ Not Hälsa på lika villkor vidimerar höga värden för cykling i flera kommuner i Skaraborg

Sammantaget framstår de val som invånarna i Västra Götaland gör när det gäller hur de tar sig till arbete eller studier som begripliga. En högre andel kvinnor arbetar i den offentliga sektorn, närmare där de bor och kan därmed enklare utnyttja kollektivtrafik och att gå eller cykla. Skilda förutsättningar för att bedriva kollektivtrafik ger också tydliga avtryck i olika delar av regionen. Kollektivtrafiken är dessutom betydligt viktigare för de grupper av unga och med lägre inkomst som kan antas ha färre alternativ. Att en klok stadsplanering ger förutsättningar för fler som går och cyklar blir dessutom tydligt.

Betydelsen av den ideologiska dimensionen ska inte överdrivas. Vad som är orsak och verkan eller bakomliggande faktorer har inte analyserats. Grupperna på "ytterkanterna" är ungefär lika stora och omfattar tillsammans ca en av fyra invånare. De övriga tre grupperingarna – något vänster, varken eller samt något höger – omfattar var för sig en fjärdedel av befolkningen. Skillnaderna i färdväg mellan grupperna med hög utbildning och hög inkomst är intressant. De högutbildade kan antas ha möjlighet att välja ett boende som ligger på "bekvämt" avstånd till arbete eller studier. De med allra högst inkomst ser ut att ha särskilt bråttom. För möjligheten att nå målsättningar om fler som reser i kollektivtrafik eller går/cyklar ger skillnaderna mellan resande i åldrarna 30 till 49 år och de över 50 år visst hopp.

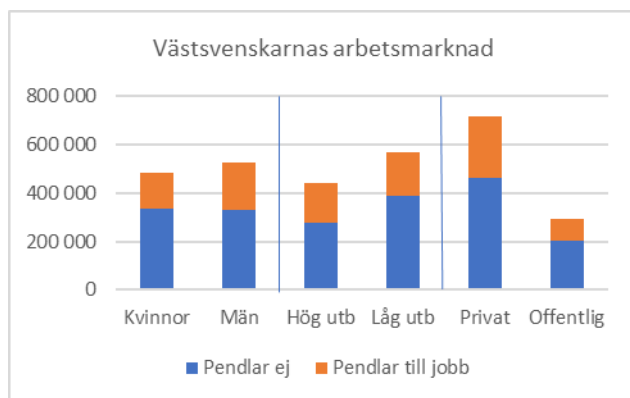
Arbetspendling i Västsverige

I ovanstående data är det den bild som invånarna själva ger av sina resor till arbete eller studier som står i centrum. Vi övergår nu till att studera arbetspendling utifrån registerdata från SCB baserade på kunskap om var de som har arbete bor respektive arbetar. Dessa data kan också användas för att ge en övergripande bild av den västsvenska arbetsmarknaden.

Västsverige har drygt två miljoner invånare, en miljon av dessa har ett förvärvsarbete. Den västsvenska arbetsmarknaden är mycket väl integrerad. Av en miljon som arbetar pendlar närmare 350 000 över kommungräns till sitt arbete men bara drygt 30 000 av dessa har sin arbetsplats utanför Västsverige. Värdena innebär att var femte invånare och vart femte svenskt jobb finns i området.

Antalet män som arbetar är något högre än andelen kvinnor och att pendla är även sammantaget vanligare för män (figur 3). Anledningen är bland annat en könsuppdelad arbetsmarknad. De offentliga jobben är mer jämnt spridda i geografin och kvinnor dominerar i den offentliga sektorn, män i den privata. I figuren kan vi också avläsa att andelen med högre utbildning (minst 3 år högskola/universitet) som har ett arbete är drygt 400 000 medan övriga, som för enkelhetens skull benämns lågutbildade, är närmare 600 000. Vi kan också se att den privata sektorn är i runda tal tre gånger så stor som den offentliga.

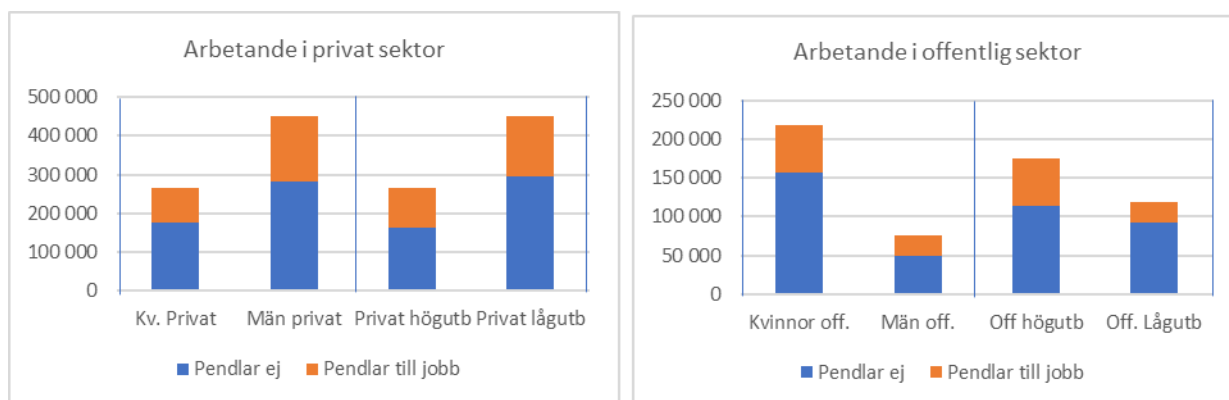
Figur 3 Arbetsmarknaden i Västsverige fördelad på kvinnor/män, högutbildade/lågutbildade, privat/offentlig sektor, totalt antal arbetande samt pendlare av dessa per grupp



Anm: Pendlar respektive pendlar ej står för pendling över kommungräns. Källa: SCB

Vid en mer detaljerad uppdelning av invånarnas arbetsmarknad blir könsuppdelningen tydlig (figur 4). Av ca 700 000 som jobbar i privat sektor är 430 000, motsvarande drygt 60 procent, män. Betydligt fler är dessutom lågutbildade än högutbildade. Vi kan också avläsa att pendlingen över kommungräns är relativt stor för samtliga grupper i näringslivet. I den offentliga sektorn är 220 000 av 300 000, eller nästan 75 procent, kvinnor. I den offentliga sektorn är en klar majoritet av de som arbetar högutbildade samtidigt som andelen pendlare med låg utbildning är betydligt lägre för både kvinnor och män (figur 4b).

Figur 4 Arbetsmarknaden i Västsverige fördelad på privat (a) och offentlig sektor (b) uppdelat på kvinnor/män och högutbildade/lågutbildade per sektor, totalt antal arbetande samt pendlare.



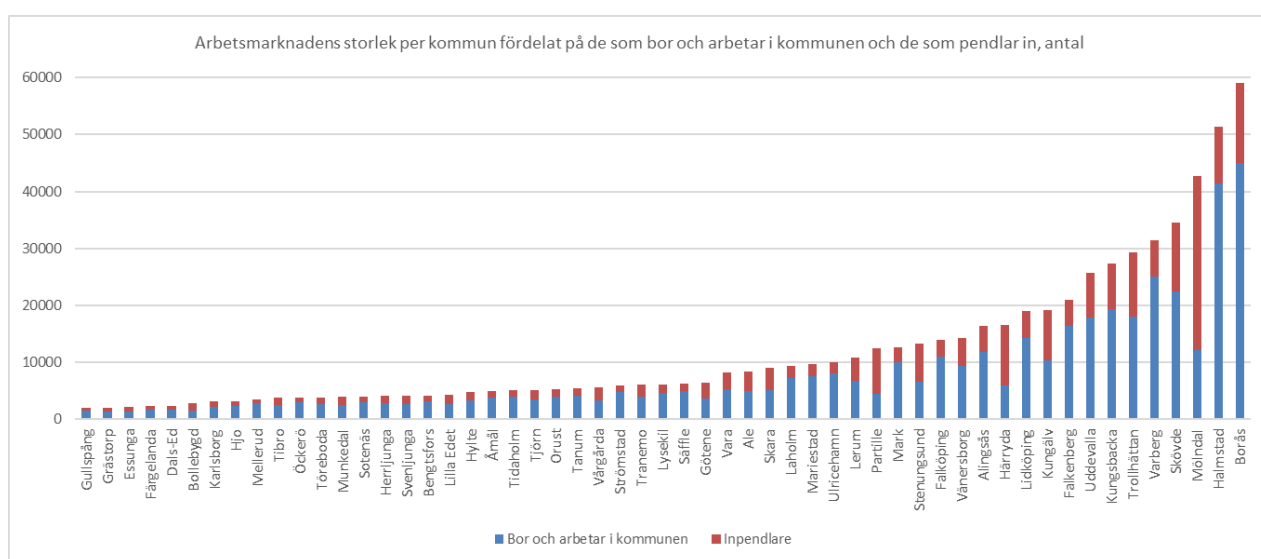
Anm: Högutbildade har minst tre års högskolestudier. Pendling står för pendling över kommungräns. Källa: SCB

In- och utpendling per kommun

Förutsättningarna på arbetsmarknaden skiljer rejält mellan kommunerna inom Västsverige. Här finns storstadens arbetsmarknad, regionala centra med högskolor och andra regionala funktioner och med inpendling från omgivande mindre kommuner men också kommuner på betydligt längre avstånd från regionala centrum. Västsverige är inte ett Sverige i miniatyr men kan ses som en avbild. Storleksmässigt varierar antalet jobb inom den egna kommunen från 358 000 i Göteborg till 2 000 i Gullspång (år 2020). I detta avsnitt redovisas data för arbetsmarknadens storlek per kommun (dagbefolkning) och för boende per kommun som har arbete (nattbefolkning) som antal och andel.

Av de 358 000 jobben i Göteborg innehades 236 000 av boende i kommunen och 122 000 av inpendlare från andra kommuner. För att nå samma mängd arbetstillfällen behöver jobben i de sju till åtta av de följande största kommunerna i Västsverige summeras. I figurerna nedan över antalet arbetstillfällen per kommun (figur 5 - dagbefolkning) och över antalet boende i kommun som har ett arbete (figur 6 – nattbefolkning) ingår inte Göteborg. Ett stort antal kommuner skulle annars bli än mer "osynliga". Efter Göteborg och i antal är det Borås, Halmstad, Skövde, Varberg, Trollhättan, Kungsbacka och Uddevalla som har ett stort antal arbetstillfällen (fler än 25 000 jobb). Mölndal är också med på samma nivå men kan ses som en integrerad del av Göteborg. I 20 av 55 kommuner är antalet jobb färre än 5 000 till antalet. Kommunerna med minst egen arbetsmarknad inom de egna gränserna är Gullspång, Grästorp, Essunga, Färgelanda, Dals-Ed, Bollebygd och Karlsborg. Flera av dessa – men inte alla – har tillgång till en större lokal arbetsmarknad har inom rimliga pendlingstider.

Figur 5 Dagbefolkning per kommun i Västsverige, boende i kommunen och inpendlare, antal 2020

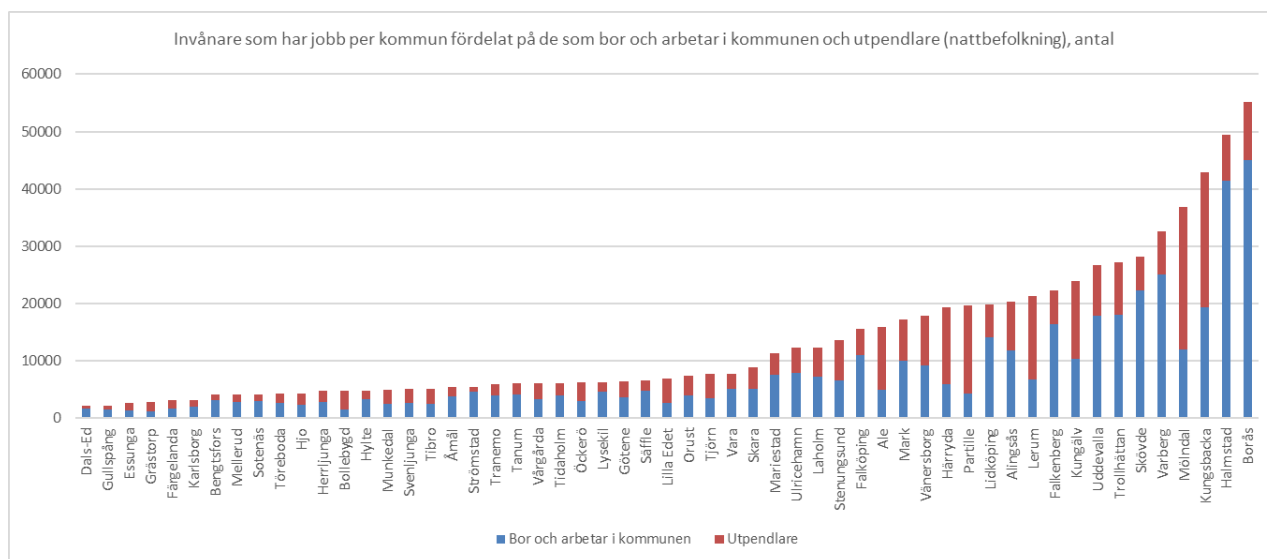


Kommentar: Dagbefolkning=Antalet jobb i kommunen. Göteborg, med runt 360 000 jobb är inte med i figuren.

Källa: SCB

Om vi vänder blicken mot hur många som bor i kommunen och som har jobb blir skillnaderna något mindre. 15 kommuner har färre än 5 000 boende som har arbete. Arbetsmarknaden är mer koncentrerad än befolkningen. Även här saknas Göteborg i figuren. Kommunerna med flest invånare i jobb är i stort desamma som kommunerna med flest jobb. Göteborg (290 000 som hade arbete år 2020) följs av Borås, Kungsbacka, Varberg, Skövde, Trollhättan, Uddevalla. Kommunerna med antalsmässigt få invånare i arbete är bland annat Dals-Ed, Gullspång, Essunga, Grästorp, Färgelanda, Karlsborg, Bengtstors och Mellerud. Dessa data säger egentligen inget om sysselsättningsgraden för invånare i kommunerna. I praktiken är det dock så att flera av kommunerna med färre antal sysselsatta också ligger mer avskilt från större arbetsmarknader, har färre invånare och lägre sysselsättningsgrad.

Figur 6 Nattbefolkning per kommun i Västsverige, boende i kommunen och utpendlare, antal 2020



Kommentar: Nattbefolkning=Antalet boende i kommunen som har ett jobb. Göteborg, med runt 360 000 jobb är inte med i figuren. Källa: SCB

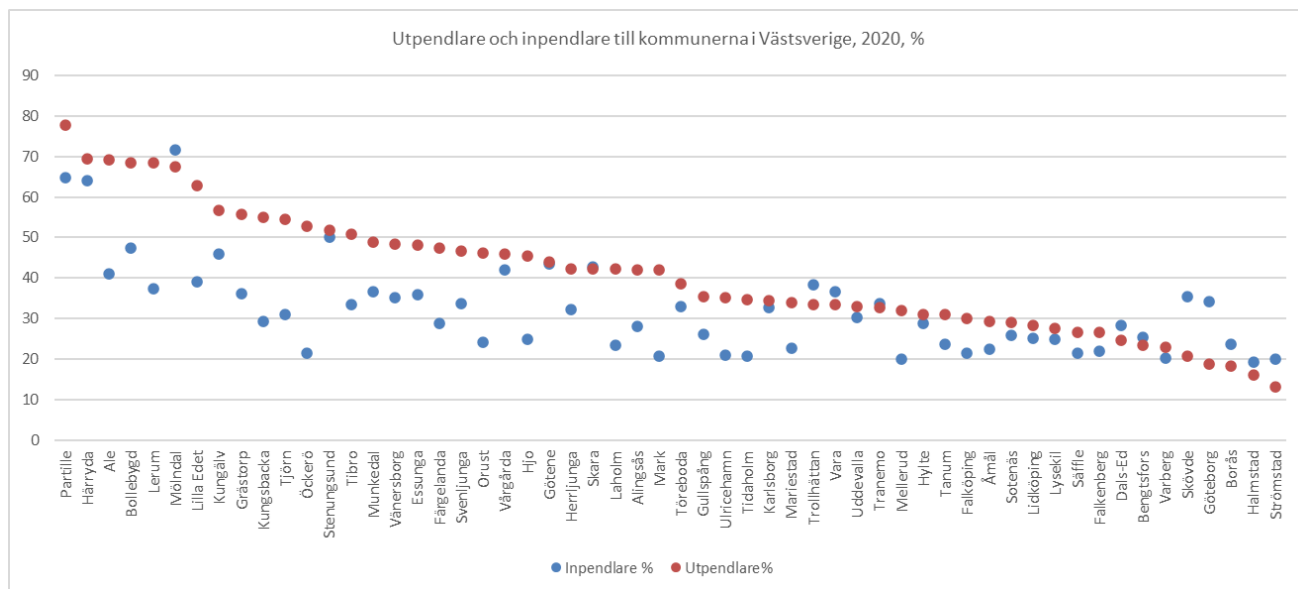
Relationen mellan in- och utpendling per kommun

Strukturen på arbetsmarknaden för kommunerna kan beskrivas ganska väl genom att se på andelen utpendlare och andelen inpendlare per kommun i ett sammanhang. Att olika kommuner har olika karakteristika och roller på arbetsmarknaden och i ekonomin blir tydligt.

I figur 7 redovisas andelen in och utpendlare per kommun i Västsverige. De kommuner som utgör centrum på den västsvenska arbetsmarknaden karakteriseras generellt av få utpendlare och en mer omfattande inpendling. De tydligaste exemplen är Göteborg, Skövde men också Borås som har högre andel inpendlare än utpendlare och dessutom relativt sett få utpendlare. Halmstad kan ses som ett specialfall som en större kommun med en mycket lokal arbetsmarknad med låg andel in- och utpendlare. En andra grupp är kommuner med en hög eller relativt hög utpendling jämfört med inpendlingen till kommunen. De mest uppenbara exemplen är "ökommuner" som Öckerö, Tjörn och Orust men här finns också kranskommuner kring Göteborg som Lerum, Ale, Kungsbacka, Lilla Edet och Bollebygd. I andra delar av regionen gäller det till exempel Hjo, Grästorp, Färgelanda och Tibro. Långsiktigt är dessa kommuner, för sin befolkningsutveckling, beroende av att uppfattas som attraktiva platser att bo på.

En annan grupp som går att urskilja är "mindre" kommuner med en stark egen arbetsmarknad, ofta med en lång industriell tradition. Här är skillnaderna mellan andelen ut- och inpendlare liten. Typexempel är Stenungsund, Vårgårda, Vara och Tranemo. Skillnaderna mellan in- och utpendlare är också mycket små i några kommuner kring Göteborg som Mölnådal, Partille, Härryda vilka i princip kan ses som delar av ett utvidgat Göteborg och som också ingår helt eller delvis i det som SCB avgränsar som Göteborgs tätort. Till detta kommer en grupp kommuner med mindre befolkningsunderlag och med jämförelsevis låga värden både för in- och utpendling. Här är det snarare bristen på tillgänglighet till en större arbetsmarknad inom rimliga tidsavstånd som är den avgörande frågan. Det gäller bland annat Bengtsfors och Dals-Ed i Dalsland.

Figur 7 Total andel in- och utpendlare per kommun i Västsverige, 2020, %



Kommentar: Andel inpendlare mätt som antalet inpendlare som andel av dagbefolkning per kommun. Andel utpendlare mätt som antalet utpendlare som andel av nattbefolkning per kommun. Källa: SCB

Sist men inte minst har vi den mer komplexa situationen i på arbetsmarknaden i Trestad (Vänersborg/Trollhättan/Uddevalle). Här samsas tre medelstora kommuner på korta avstånd från varandra. Trollhättan kan ses som centrum med fler in- än utpendlare. Vänersborgs arbetsmarknad har långsiktigt försvagats. Uddevalla har balans mellan andelen in- och utpendlare. Det ömsesidiga utbytet och den andelsmässiga pendlingen är hög för att vara kommuner av denna storlek.

Arbetspendling mellan kommunerna i Västsverige 1985 till 2020

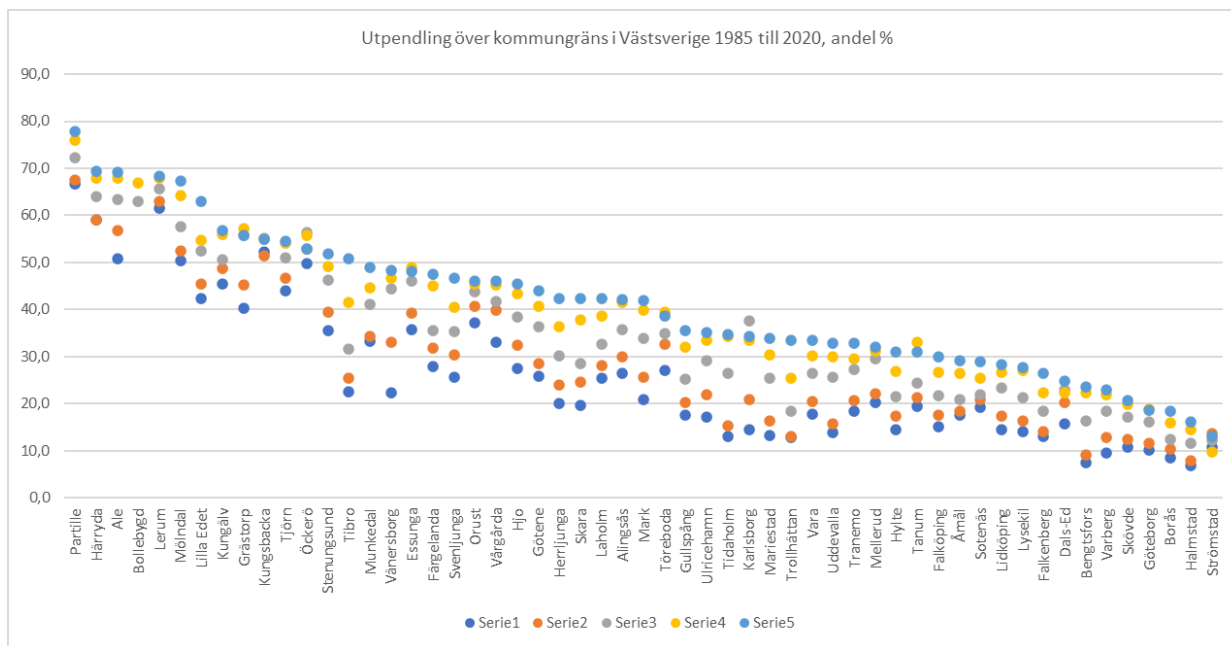
Figur 8 visar andelen utpendlare per kommun i Västsverige från 1985 till 2020. Andelen som pendlar över kommungräns för att arbeta varierar från två av tio upp till närmare åtta av tio. Som vi redan har kunnat konstatera (figur 8) har kommunerna i Göteborgsregionen samt några mindre kommuner med relativt sett korta tidsavstånd till andra regionala centrum som Grästorps, Tibro, Munkedal och Färgelanda högst andel utpendlare. Västsveriges starkaste regionala arbetsmarknadscentrum Göteborg, Skövde, Borås och Halmstad har lägst utpendling. I denna grupp finns också kommuner med färre möjligheter att nå andra och större arbetsmarknader som Bengtsfors och Dals-Ed men också kommuner med hög attraktivitet och långsiktigt stabil utveckling på hemmaplan som Varberg, Falkenberg och Lidköping.

Utveckling under de senaste tre dryga decennierna ger en slående bild av hur arbetsmarknaden i Västsverige förändrats i takt med att en alltmer global och specialiserad ekonomi vuxit fram. Pendlingen ökade mycket snabbt framförallt under 1990-talet men också under 2000-talets första decennium, perioder av mer omfattande strukturomvandling. Det senaste decenniet har den generella ökningen av pendling över kommunnivå avstannat. I den avslutande delen kommer vi tillbaka till frågan om hur mycket mer utrymme för/möjligheter till arbetspendling det finns.

Rationaliseringar och nedläggningar i industriella centrum som på 1980-talet och i inledningen av 90-talet hade låg utpendling som Tibro, Herrljunga, Tidholm och Svenljunga har gjort att en allt större

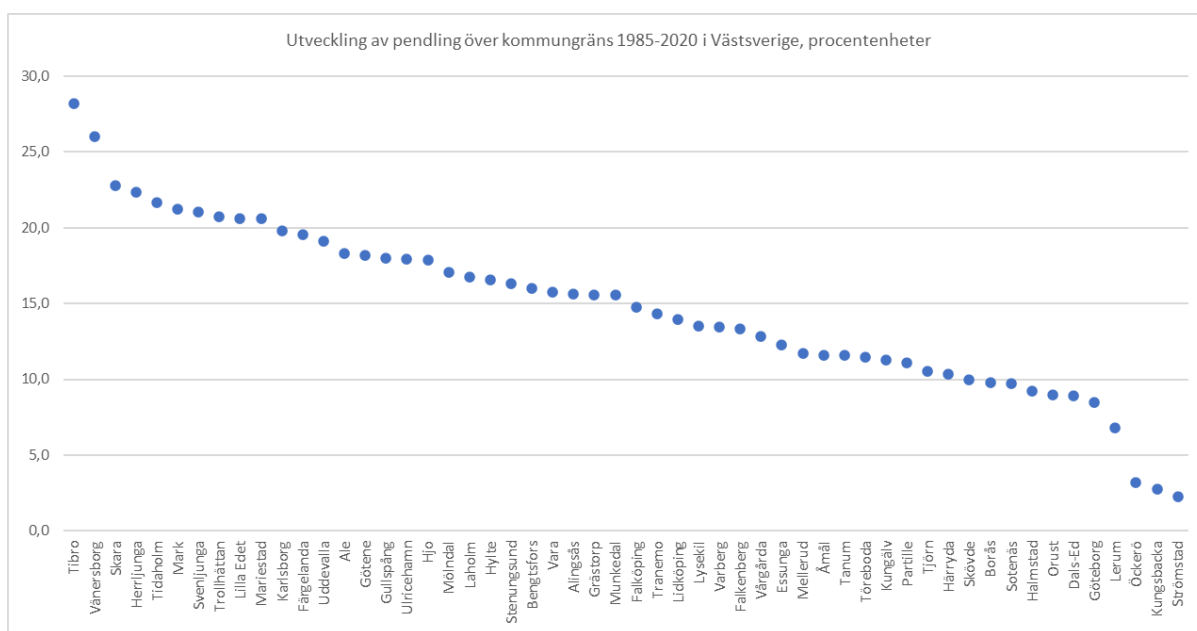
andel av invånarna nu pendlar. I samtliga dessa kommuner är det 20 procentenheter fler som pendlar 2020 jämfört med 1985. Omfattande industrinedläggningar och omstrukturering av offentlig verksamhet har också lett till en mycket snabb ökning av pendlingen för och mellan kommunerna i Trestad – Trollhättan, Vänersborg, Uddevalla. Även här ligger ökningen runt eller över 20 procentenheter. Kommunerna kring Göteborg som redan tidigare hade en omfattande utpendling och regionala arbetsmarknadscentra ligger i andra ändan av skalan. De har under samma period en ökning av pendlingen på eller under 10 procentenheter.

Figur 8 Utpendlingens utveckling per kommun 1985 till 2020



Källa: SCB

Figur 9 Utpendlingens utveckling på kommunnivå 1985 till 2020



Källa: SCB

Möjligheter att pendla har dämpat effekterna av den strukturella omvandlingen

Vi har konstaterat att ökningen av den mellankommunala pendlingen är betydligt mer modest under det senaste decenniet. Samtidigt ges klara bevis för värdet av de gemensamma arbetsmarknaderna i Västsverige, men också för betydelsen av infrastrukturinvesteringar som ger stora tidsvinster, där restiderna minskar ner till intervallet 30 till 45 minuter.

Omfattande nedläggning/omstrukturering av industriell verksamhet i Tibro och Svenljunga under 2010-talet medförde en snabbt ökad utpendling till Skövde respektive Borås. Dubbelspår på järnväg samt motorväg mellan Trollhättan och Göteborg vilka blev klara kring 2011 har tillsammans med en försvagad arbetsmarknad och vid nedläggningen av SAAB lett till en mycket snabb ökning i pendlingen här. Det är också intressant att konstatera att Ale kommun som fick en klar förbättring av pendlingsmöjligheter med tåg, men redan låg inom "rimligt" pendlingsavstånd på en halvtimme eller under det från Göteborg, inte alls upplevt motsvarande ökning.

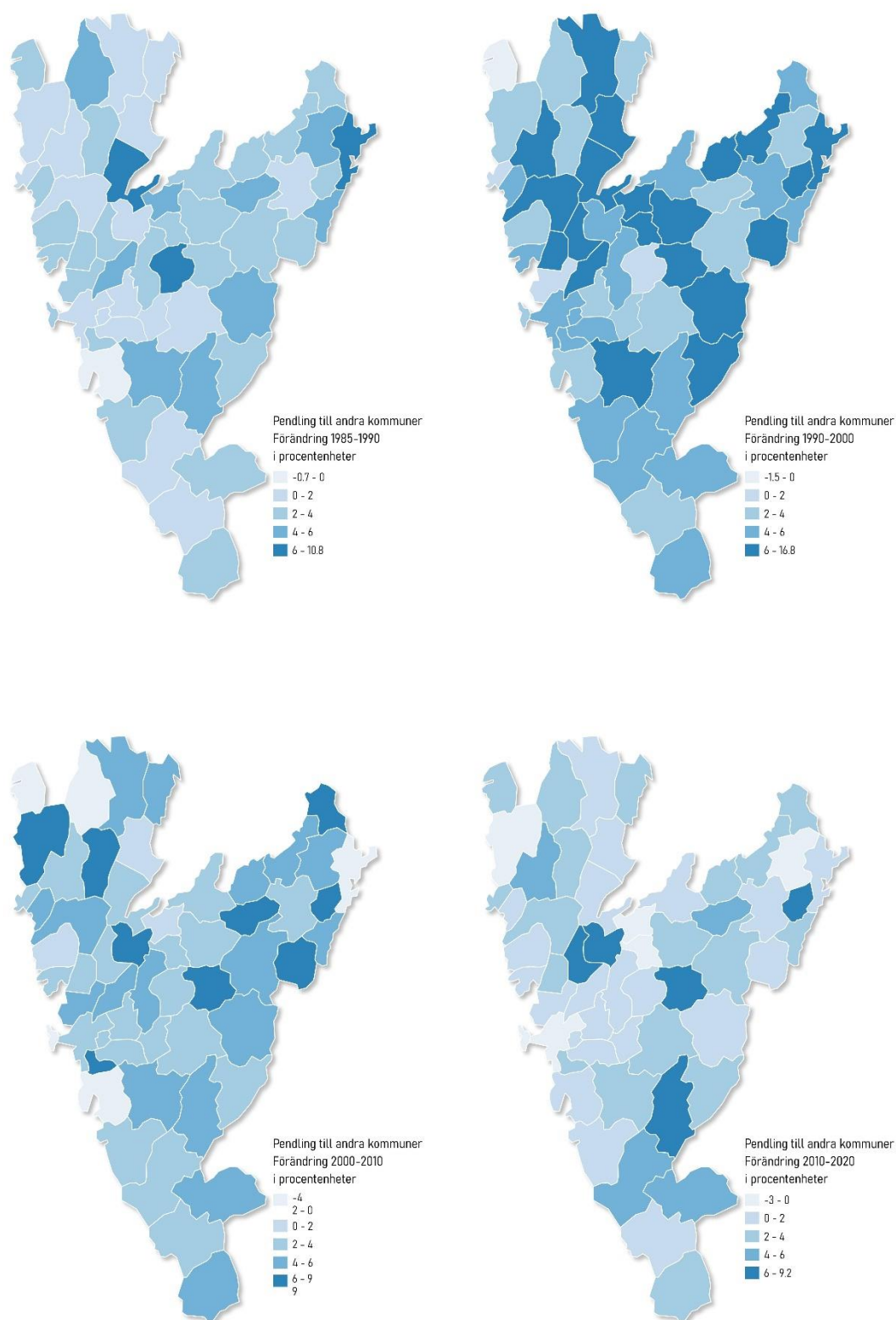
V i kan också utläsa att den snabba ökningen av pendling från Trollhättan hade startat redan under 00-talet i samband med den succesiva minskningen av anställda i den egna industrin. Under 1990-talet var trenden för Trollhättan och inom Trestad (Trollhättan, Vänersborg, Uddevalla) den motsatta. Samtliga kommuner runt Trollhättan ökade sin utpendling till Trollhättan snabbt. Ett avgörande skäl var tillkomsten av regionsjukhuset Norra Älvsborgs Lasarett (NÄL) som koncentrerat den mer kvalificerade vården i området till Trollhättan. Det invigdes 1988.

Motsvarande tendenser kan ses i Skaraborg där den strukturomvandlingen i industrin var omfattande under 1990-talet samtidigt som mycket av regional service och administration efterhand kommit att koncentreras till Skövde. Hur den offentliga servicen lokaliseras påverkar samhällsutvecklingen på ett tydligt sätt.

För några kommuner har andelen pendlare minskat eller varit i stort oförändrad under 2010-talet. Det ser ut att finnas flera skäl till detta. Arbetsmarknaden har utvecklats mycket stark i och kring Göteborg och kommunerna Göteborg, Öckerö, Kungsbacka, Lerum och Alingsås visar mycket små andelsmässiga förändringar. Detsamma gäller för bland annat Essunga, Grästorp, Tanum, Töreboda och Tidaholm där en kombination av flera skäl kan tänkas spela in. Det kan handla om allt ifrån en svag tillväxt av befolkning i arbetsför ålder till en stark utveckling av den egna arbetsmarknaden.

I de följande kartorna presenteras förändringen av utpendlingen per kommun i Västsverige i procentenheter för perioderna 1985 till 1990, 1990 till 2000, 2000 till 2010 och 2010 till 2020. Notera att skalan är densamma i samtliga fyra kartor.

Figur 10 Utveckling av utpendling per kommun i Västsverige fördelat på perioderna 1985-1990, 1991-2000, 2001-2010, 2011-2020, procentenheter.



Anm: Bollebygd blev en egen kommun 1995 och har i de två övre kartorna tilldelats samma utveckling som Borås, som kommunen var en del av innan.

Källa: SCB

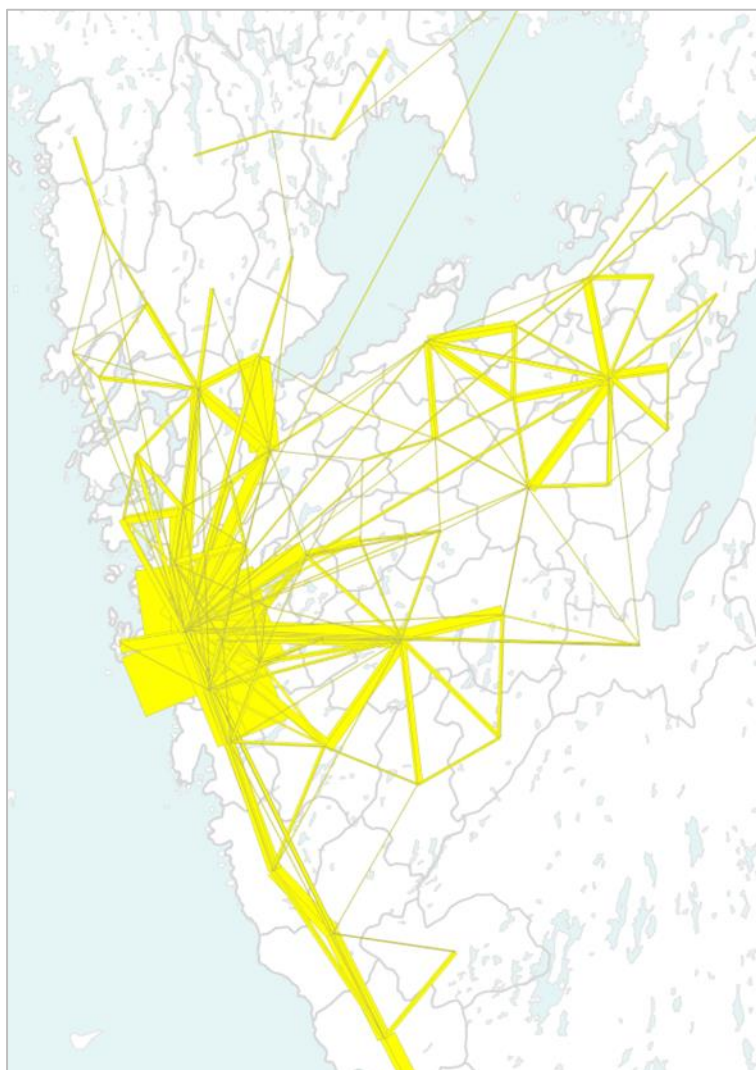
Antal pendlare mellan kommunerna i Västsverige i kartor

För att beskriva Västsveriges arbetsmarknad behöver också den faktiska pendlingen mellan kommunerna tydliggöras. I de följande kartorna redovisas antalet pendlare mellan kommunerna. För Västsverige som helhet i form av samtliga relationer med fler än 150 pendlare och därefter för Skaraborg, Fyrbodal, Boråsregionen med samtliga relationer med fler än 200 pendlare och med antalet pendlare angivna. Den avslutande kartan visar antalet in- och utpendlare i de fem stråken in mot Göteborg, Mölndal och Partille.

Västsverige

Kartan över Västsverige visar på de mycket stora strömmarna kring Göteborg men identifierar även övriga regionala centrum och deras relationer till sin omgivning. Skaraborg med Skövde som centrum och Lidköping med kringliggande kommuner som andra nod är en egen marknad och i pendlingstermer relativt avgränsat från övriga Västsverige. Borås position som centrum i Sjuhärad framgår också tydligt. Här finns samtidigt stora strömmar både från Borås och Mark mot Göteborg.

Figur 11 Pendling mellan kommuner i Västsverige, antal 2020



Anm: Alla relationer med fler än 150 pendlare över kommungräns som utgår från kommuner i Västsverige

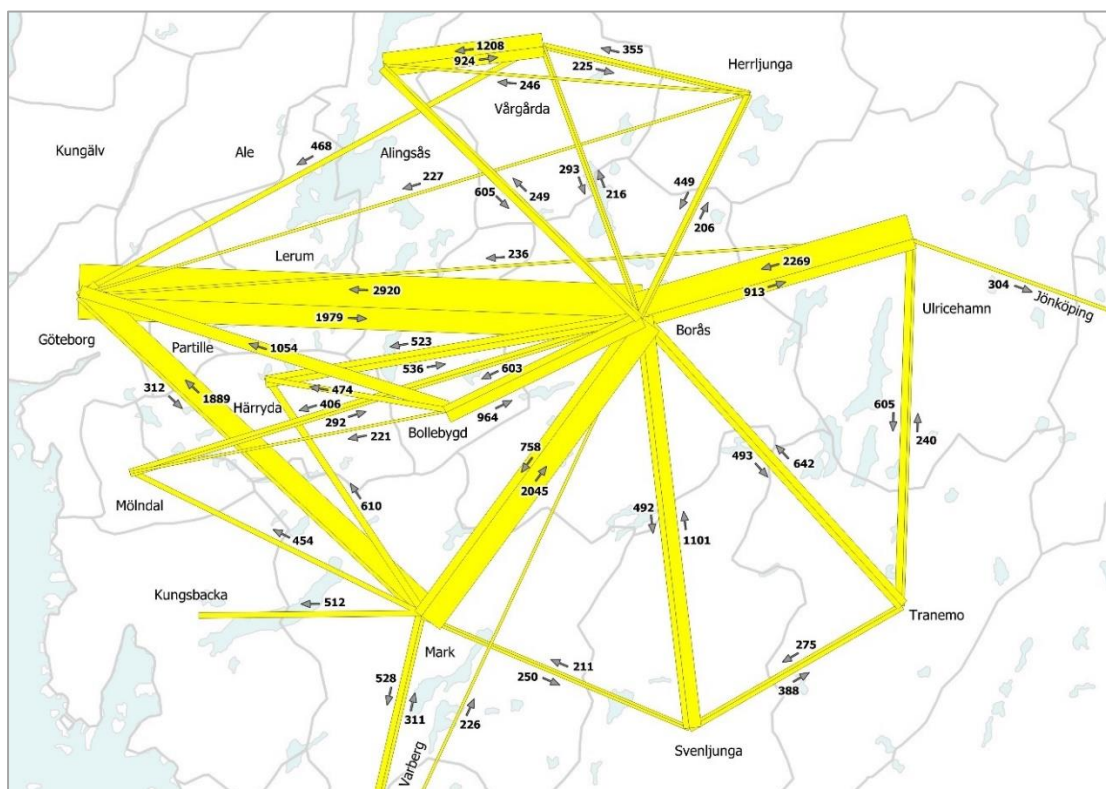
Källa: SCB, karta VGR

Tanums relation med Strömstad och Uddevallas roll som centrum för omgivningen syns dessutom. De låga pendlingstalen mellan Åmål och Mellerud i Dalsland förvånar en aning. Antalet pendlare är 95 från Åmål till Mellerud och 75 från Mellerud till Åmål vilket gör att inga värden finns med i kartan. 400 pendlar från Mellerud till Vänersborg. Dalsland har som tidigare konstaterats färre pendlare på en mindre arbetsmarknad och med långa avstånd till omgivande centrum. Notera att det bara är relationer från kommuner i Fyrbodal till sin omgivning som redovisas i bilden. Det innebär till exempel att pendlingen mellan Stenungsund och Göteborg eller Lilla Edet och Göteborg inte är med i figuren.

Boråsregionen

I kartan över Sjuhärad blir Borås roll som centrum på arbetsmarknaden uppenbar men också det omfattande utbytet med Göteborgsregionen. Marks kommun har flera centrum och en mycket omfattande utpendling både till Borås och Göteborg. Totalt sett är pendlingen störst mot Göteborg med kranskommuner. Borås utbyte med kommunerna norrut i Boråsregionen är mer begränsat. Dessa kommuner har samtidigt bra pendlingsmöjligheter ner över Västra stambanan till Alingsås och Göteborg. Det stora utbytet mellan Borås och Ulricehamn är intressant, inte minst i relation till Ulricehamns mycket begränsade pendlingsutbyte med Jönköping. I dessa relationer finns sannolikt ytterligare vinster att göra på en mer väl integrerad arbetsmarknad. Åter blir dock betydelsen av historiska och kulturella relationer tydlig. Tidsavstånden från Ulricehamn till Borås respektive Jönköping skiljer i dag inte särskilt mycket. Antalet pendlare från Ulricehamn till Jönköping är drygt 300 jämfört med närmare 2 300 till Borås.

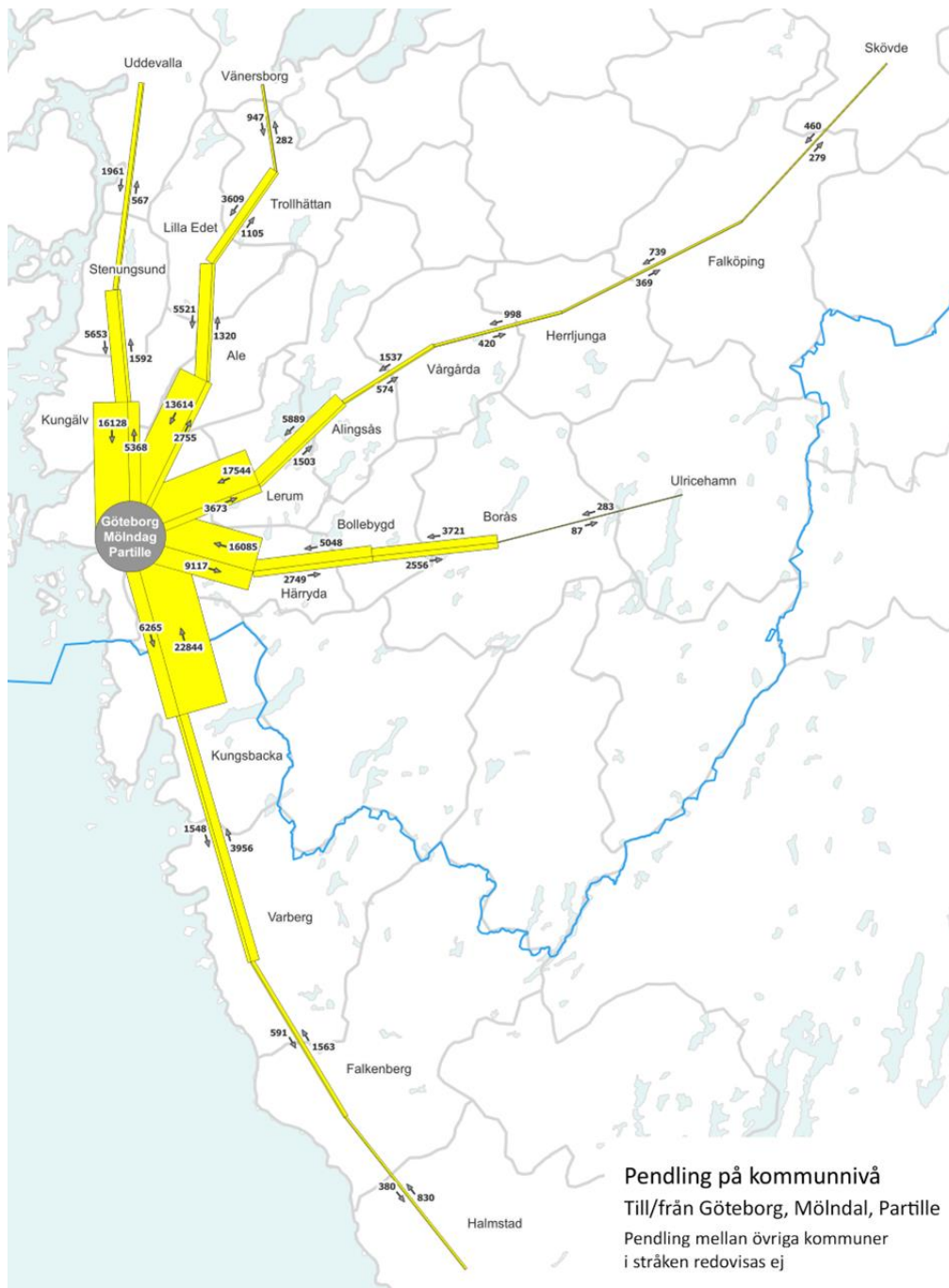
Figur 14 In- och utpendling för kommuner i Sjuhärad, antal 2020



Göteborgsregionen

I kartan med Göteborg i centrum används en annan metod för redovisningen. Pendlingsströmmarna i de fem stora stråken som leder in till och ut från Göteborg från övriga landet beskrivs summerade från de kommuner som ligger uteslutande respektive stråk. Göteborg har dessutom utvidgats med sina närmast sömlöst nära grannar Mölndal och Partille till Göteborg+ för att ge en mer relevant bild.

Figur 15 Summerad in- och utpendling i fem stråk för Göteborgsregionen, antal 2020



Anm: Pendling från och till Göteborg+ (summan av Göteborg, Mölndal Partille), uteslutande från de fem huvudstråken från övriga delar av landet in mot Göteborg. De kommuner vars pendling ingår i de data som visas har namn i kartan.

Källa: SCB, karta VGR

Det är uppenbart hur pendlingen till den närmast liggande kommunen till Göteborg+ dominerar helt både när det gäller in och utpendling i de fem stråken. Tidsavstånden här ligger inte sällan inom en halv timmas resa, bortsett från trängsel et dyl. för de som åker bil eller kollektivt med bra boendelägen. Hallandskusten har sammantaget flest inpendlare. Det beror dock främst på de mycket täta banden mellan Kungsbacka och Göteborg+ med nära 19 000 arbetspendlare från Kungsbacka. De kommuner som har motsvarande roll i de fyra övriga stråken är Härryda, Lerum, Ale och Kungälv. Inpendlingen via E45 – Norge Vänerbanan från Vänersborg, Trollhättan, Lilla Edet och Ale är något lägre än för de tre övriga stråken men det är här pendlingen vuxit procentuellt snabbast det senaste decenniet.

Bland de större kommuner som ligger något längre ut tidsmässigt från Göteborg, men under 10 mils avstånd, är inpendlingen i absoluta tal störst från Alingsås (4400) följt av Borås (3400), Trollhättan (2700), Varberg (2400) och Uddevalla (2000). Skillnaden är stor gentemot Halmstad (830) och Skövde (460), regionala centra som befinner sig på mer än 10 mils avstånd och på en dryg timmas avstånd från Göteborg, även med de snabbaste (och ofta dyrare) järnvägsavgångarna.

Utpendlingen från Göteborg+ i motsvarande stråk är betydligt lägre. I fler av stråken handlar det om mellan runt 30 procent av inpendlingen i de relationer där det är många pendlare. Det gäller hela sträckningen E45/Norge Vänerbanan, E6 mot Uddevalla och Västra Stambanan till Alingsås.

Utpendlingen till kommunerna efter Hallandskusten efter Kungsbacka ligger på ca 40 procent av inpendlingen. De mest jämlika relationerna finns inte oväntat i stråket mot Borås med Landvetter Flygplats i Härryda som en mycket stor arbetsplats. 9 000 personer pendlar ut till Härryda och 2 500 till Borås från Göteborg+.

De summerade talen med in- och utpendling till Göteborg+ är för de olika stråken i figur 15 och avrundat till närmsta tusental från Kungälv 16/5, Ale 14/3, Lerum 18/4, Härryda 16/9, Kungsbacka 23/6. Notera att summan enbart redovisar strömmarna som går hela vägen in till och ut från Göteborg+. Pendlingen mellan Bollebygd och Borås med närmare tusen pendlare till och 700 från Borås är som ett exempel inte medräknad.

Stor skillnad i andel pendlare mellan olika grupper men inom ett tydligt mönster

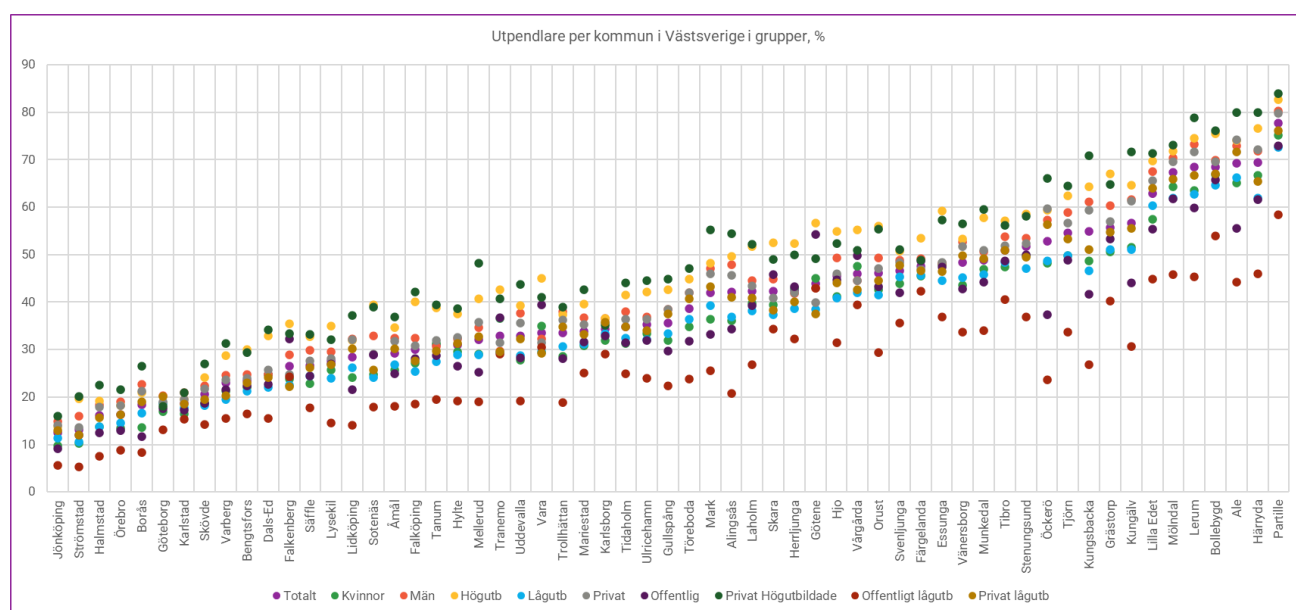
Att pendla längre sträckor till arbete och inte bara inom den ort eller kommun en befinner sig har som vi konstaterat inledningsvis en rad olika sociala och ekonomiska motiv. Förutsättningarna skiljer dessutom betydligt mellan olika grupper i samhället. För de med kortare utbildning eller med mer rutinartade jobb, där skillnaden i ekonomisk ersättning oftast är liten oberoende av var arbetsplatsen ligger, lönar det sig inte ekonomiskt att pendla längre sträckor. Särskilt tydligt blir detta i kvinnodominerade yrken i den offentliga sektorn där också andelen pendlare över kommungräns generellt är lägst. I andra ändan av skalan finner vi högutbildade i den privata sektorn som ofta har mycket att vinna, både arbetsmässigt och ekonomiskt, på att utnyttja en större arbetsmarknad och samtidigt, med en bättre ekonomisk situation, har större möjlighet att välja boendeort (figur 16).

Trots de skillnader vi kan avläsa i figuren på mellan 20 och 30 och ibland upp emot 50 procentenheter när det gäller pendling för olika grupper i olika kommuner, är det viktigt att konstatera att det sker en betydande pendling även bland de grupper som har minst att vinna ekonomiskt på pendlingen med avseende på lön och ersättningar. Ett stort antal sociala och

ekonomiska faktorer spelar in som skillnad i boendekostnad mellan kommunerna, familjesituation och förankring på levnadsorten. Tidsavstånden mellan kommunerna är givetvis också en faktor. I många kommuner, särskilt kring Göteborgsregionen, pendlar fler än fyra av tio bland de med låg utbildning i den offentliga sektorn till en annan kommun för att arbeta. I till exempel Varberg, Lysekil och Lidköping runt 15 procent.

Det generella mönstret kan sägas vara att kommunerna i Västsverige har skilda nivåer när det gäller andelen utpendlare men att det finns en samvariation mellan pendlingsnivåer för olika grupper i en kommun. Pendlingsnivån avgörs både av styrkan på den egna lokala arbetsmarknaden, av arbetsmarknaden i omgivningen och av det geografiska läget (se nedan och figur 16).

Figur 16 Pendling till arbeta i annan kommun för olika grupper och samhällssektorer 2020, %



Källa: SCB

Andel pendlare per kommun för grupper och sektorer i kartor

Ovanstående data presenteras nedan i kartor. Det ger en ytterligare indikation på var centrum för de olika arbetsmarknaderna ligger i geografien och på hur beroende kommunerna i olika delar av Västsverige är av dessa centrum. Bakgrundsdata är desamma som i figur 16.²²

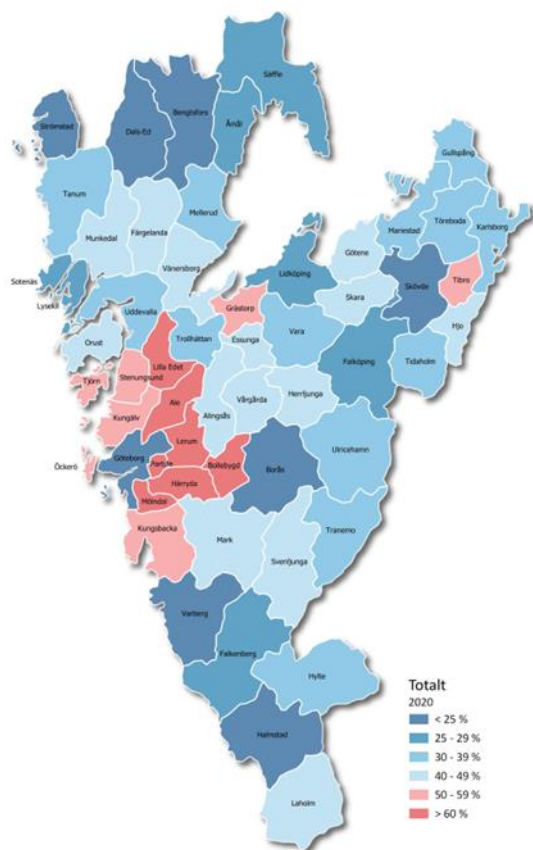
Kartan över den totala utpendlingen per kommun i Västsverige (Figur 17) visar tydligt hur pendlingen generellt är högst i och kring Göteborgsregionen med Göteborg som centrum. Pendlingen är också mycket hög (fler än fyra av tio som har jobb) i ett bälte ut från Göteborg och kring Borås. Detsamma gäller några kommuner i centrala Skaraborg runt Skövde. Även flera kommuner i och kring Trestad (Vänersborg, Trollhättan, Uddevalla) har höga pendlingsstal. Här finns dock som vi tidigare visat inte en kommun som fungerar som självklart regionalt centrum i ett arbetsmarknadsperspektiv.

Kommuner med lägre pendling, som inte är regionala centrum med funktioner som regionsjukhus, högskola etcetera, finner vi främst i de norra delarna av Dalsland. Pendlingen i Halland är

²² Både när det gäller utpendling och lokala arbetsmarknader för olika grupper redovisas de viktigaste grupperna och typfallen i texten.

genomgående mindre än den är i Västra Götaland. Kungsbacka är som vi sett tidigare ett undantag. Att pendlingen oftast minskar i takt med avståndet till större marknader är en given tolkning av kartan.

Figur 17 Utpendling per kommun, 2020, %



Anm: Utpendling i % av nattbefolkning

Källa: SCB, karta VGR

Läsanvisning - Färgskalor för pendlingskartorna

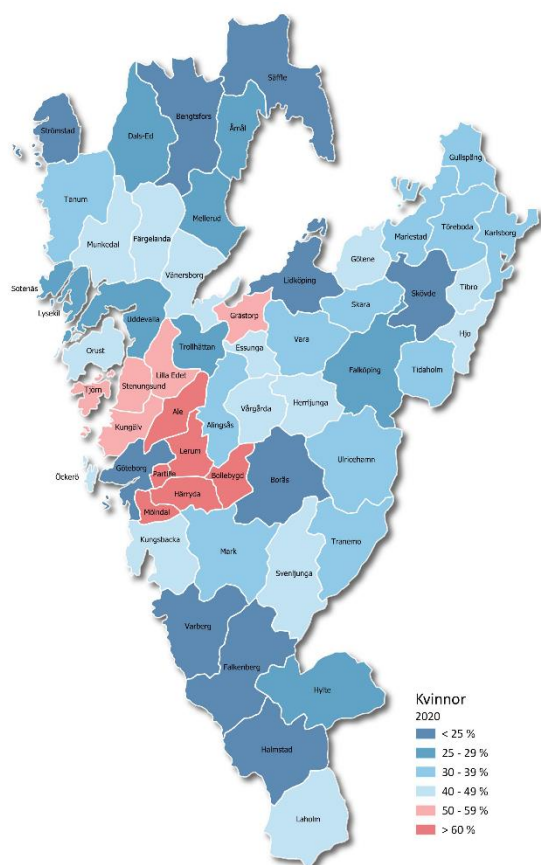
Kartorna med data på utpendling per kommun har en färgskala där relativt sett få utpendlare (upp till 25 %) innebär en mörkt blå färg som visar centrum på arbetsmarknaden. Den något ljusare blå visar en nivå på pendling från 25 upp till 30 följt av två allt ljusare blå med värden på 30 till 40 respektive 40 till 50 procent utpendlare. I andra ändan av skalan går färgmarkeringen över i ljusröd och därefter mörkröd som motsvara en utpendling på som minst 50 respektive minst 60 procent av de boende i en kommun som har jobb. Samtliga pendlingskartor har samma indelning i kategorier vilket gör skillnaderna mellan olika gruppers pendling tydlig.

Källa i samtliga kartor är SCB, kartproduktion VGR

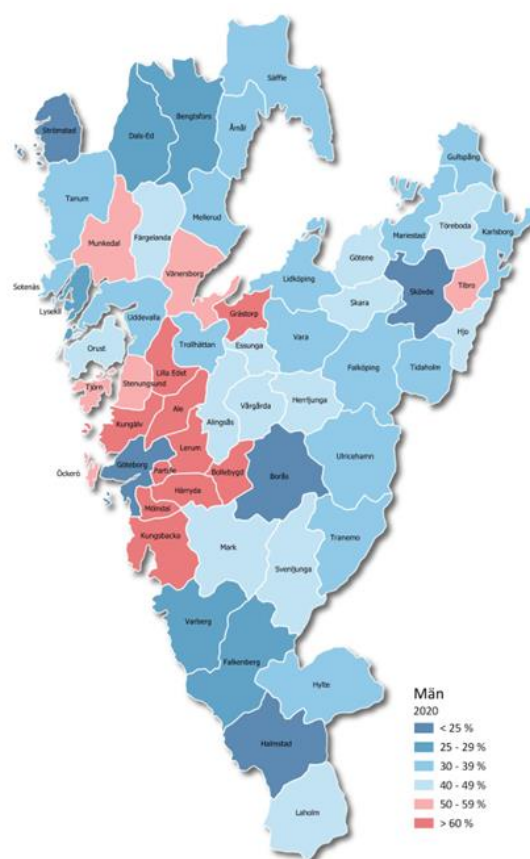
Utpendling per kommun för kvinnor och män

Pendlingen för kvinnor respektive män ger ett likartat huvudmönster som för befolkningen som helhet. Samtidigt blir det tydligt att män pendlar i högre grad än kvinnor. Den mest uppenbara förklaringen är att kvinnor i betydligt högre utsträckning arbetar i den offentliga sektorn men det är också så att kvinnor oftare tar ett större ansvar för hemmet i hushåll med samboende.²³ För kvinnor finns därmed fler kommuner som kan ses som centrum på lokala arbetsmarknader. Det är också värt att notera att utpendlingen från kommunerna runt Göteborg för kvinnor såväl som för män ligger på en mycket hög nivå, ofta över 50 (ljusröd) och inte sällan över 60 procent (mörkröd).

Figur 18 Utpendling per kommun, kvinnor, %



Figur 19 Utpendling per kommun, män, %



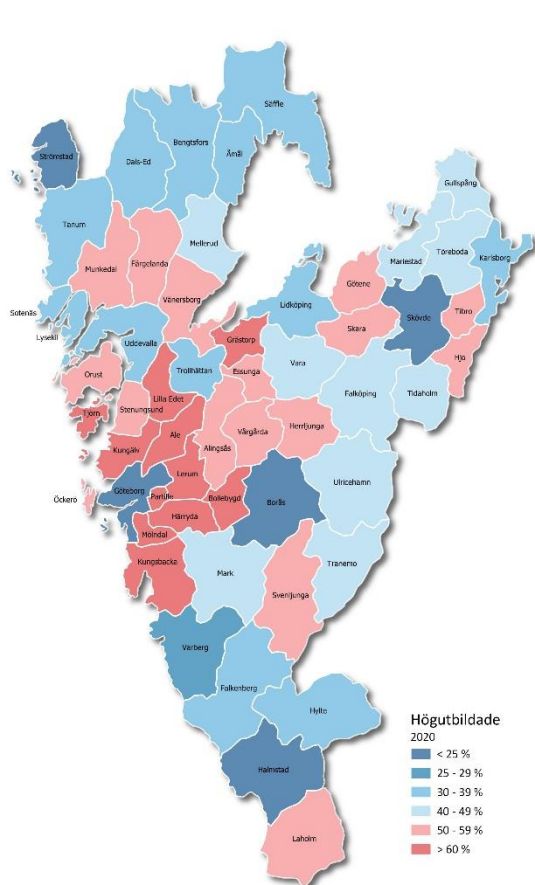
Utpendling för invånare med olika utbildning

När utpendlingen mellan hög- och lågutbildade jämförs blir skillnaderna större. De med högre utbildning har ofta betydligt starkare motiv att pendla genom fler valmöjligheter när det gäller arbetets innehåll, skillnader i ekonomisk ersättning och de har dessutom ofta större möjligheter att välja plats att bo genom en högre inkomst. För högutbildade pendlar fler än hälften av de som har arbete till en annan kommun för att jobba i mer än hälften av Västsveriges 55 kommuner. I stort sett i hela de inre delarna av Västsverige pendlar minst fyra av tio högutbildade till en annan kommun för att jobba. I kartan över högutbildade synliggörs också de kommuner som utgör regionala centra med en mer diversifierad och specialiserad arbetsmarknad och med regionsjukhus, högskola/universitet med mera som Göteborg, Skövde, Borås och Halmstad. Trestad är ett delregionalt centrum men

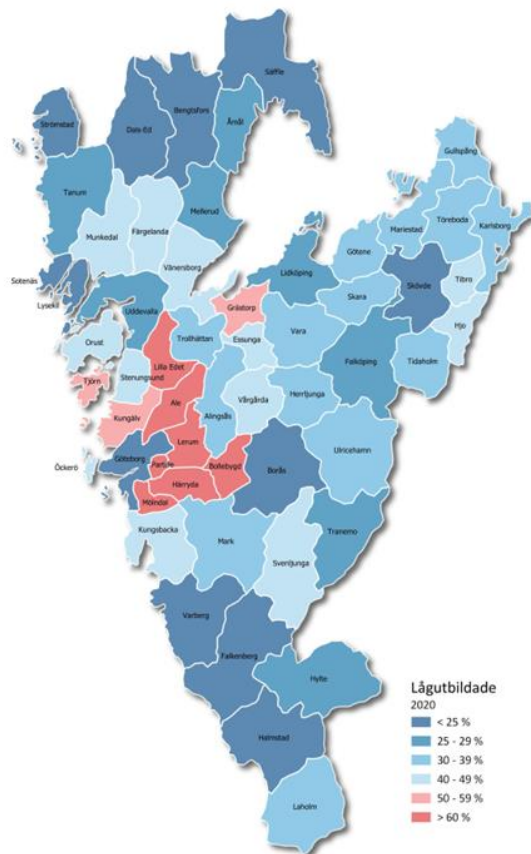
²³ www.scb.se/pressmeddelande/kvinnor-lagger-mer-tid-pa-hushallsarbete--man-pa-fordon-och-reparationer/

bilden blir även här splittrad. Trollhättan och Uddevalla är centrum men har samtidigt en omfattande egen utpendling. För de som inte har högskoleutbildning på 3 år eller mer är andelen pendlare betydligt lägre. Riktigt höga pendlingsstal finner vi nu främst runt Göteborg.

Figur 20 Utpendling för högtbildade, %



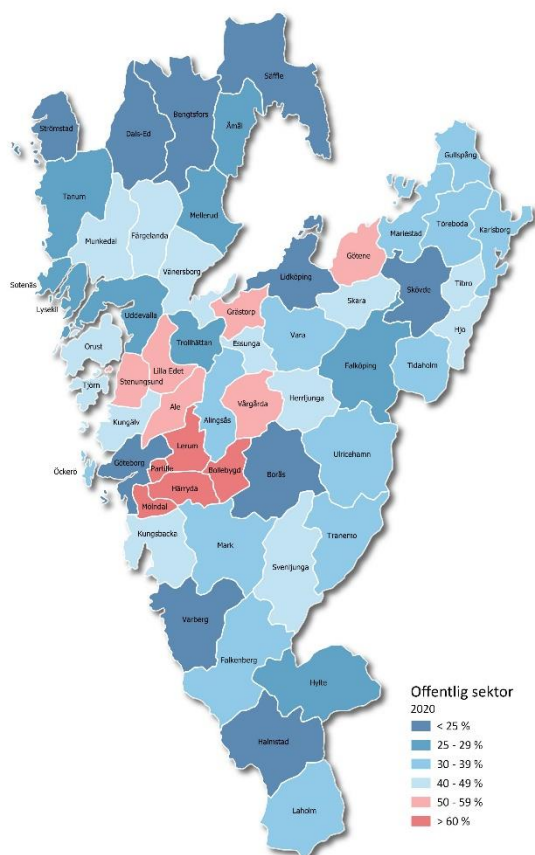
Figur 21 Utpendling för lågtbildade, %



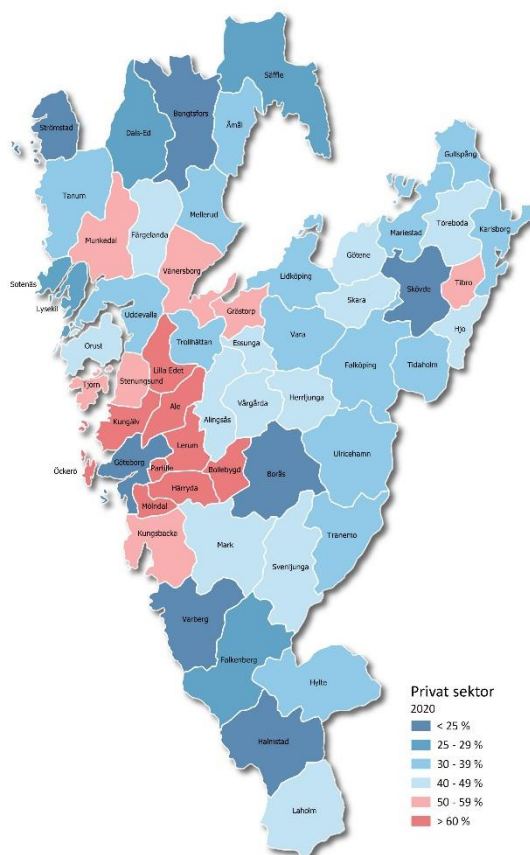
Utpendling för invånare som jobbar i privat och offentlig sektor

Att den privata sektorn är mer utspridd med tydligare koncentration till regionala centra jämfört med den offentliga sektorn framgår av i de följande kartorna. Nivån på pendling är generellt högre för de som arbetar inom den privata sektorn. Några intressanta särfall blir tydliga. Det gäller till exempel Götene och Vårgårda som är utpräglade industrikommuner där pendlingen är större för de som arbetar inom den offentliga sektorn. I dessa fall i ett tätt utbyte framför allt med Lidköping respektive Alingsås. En kompletterande förklaring till den lägre pendlingen inom den offentliga sektorn är att färre alternativa arbetsgivare gör det mindre meningsfullt ekonomiskt att pendla för de som arbetar inom sektorn.

Figur 22 Utpendling inom offentlig sektor, %



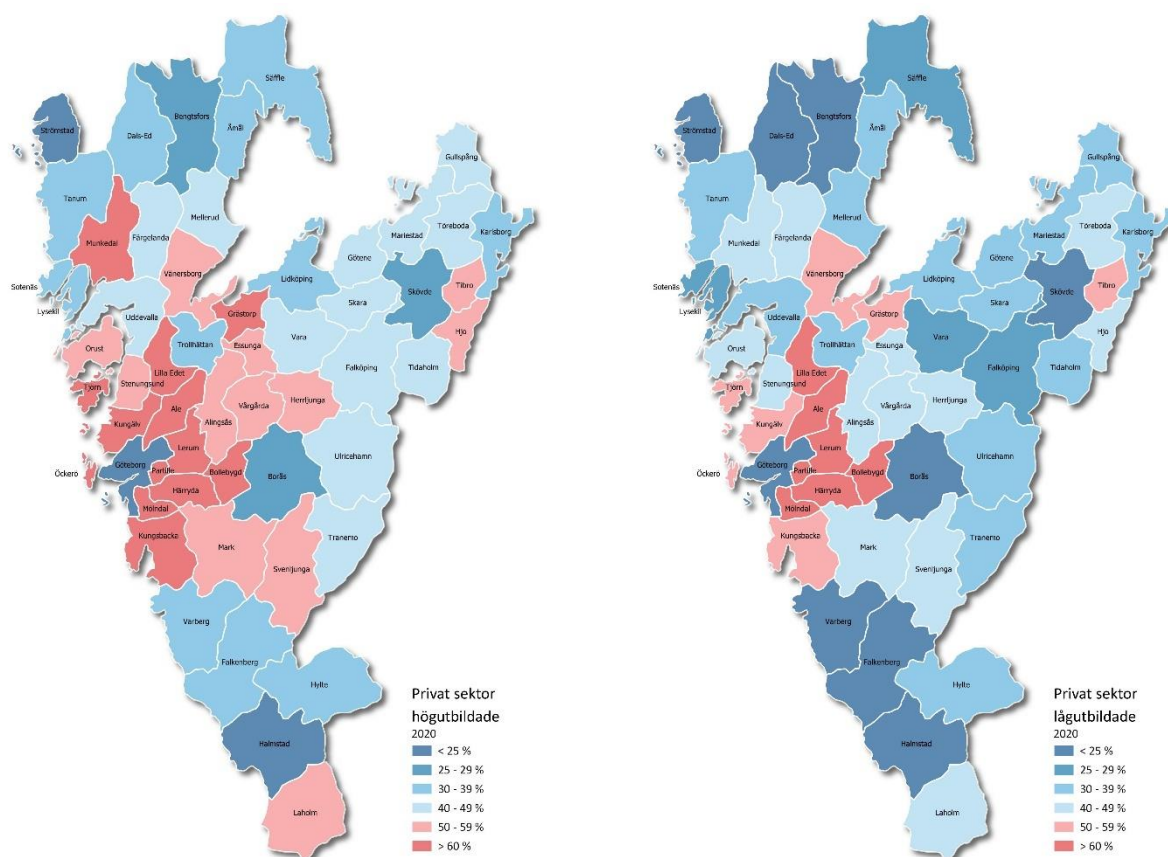
Figur 23 Utpendling inom privat sektor, %



Pendling inom privat sektor – skillnader mellan de med låg och hög utbildning

För att ytterligare tydliggöra skillnaderna i pendling mellan de med längre respektive kortare utbildningsbakgrund avslutar vi denna del med två kartor som visar pendling för de som jobbar inom den privata sektorn som visar de med längre respektive kortare utbildning. För de högt utbildade privatanställda blir ett fåtal centra tydliga och pendlingsnivåerna är generellt mycket höga. För de med lägre utbildning är pendlingen fortfarande omfattande men med betydligt större variation.

Figur 24 Utpendling privat sektor högt utbildade, % Figur 25 Utpendling privat sektor lågutbildade %

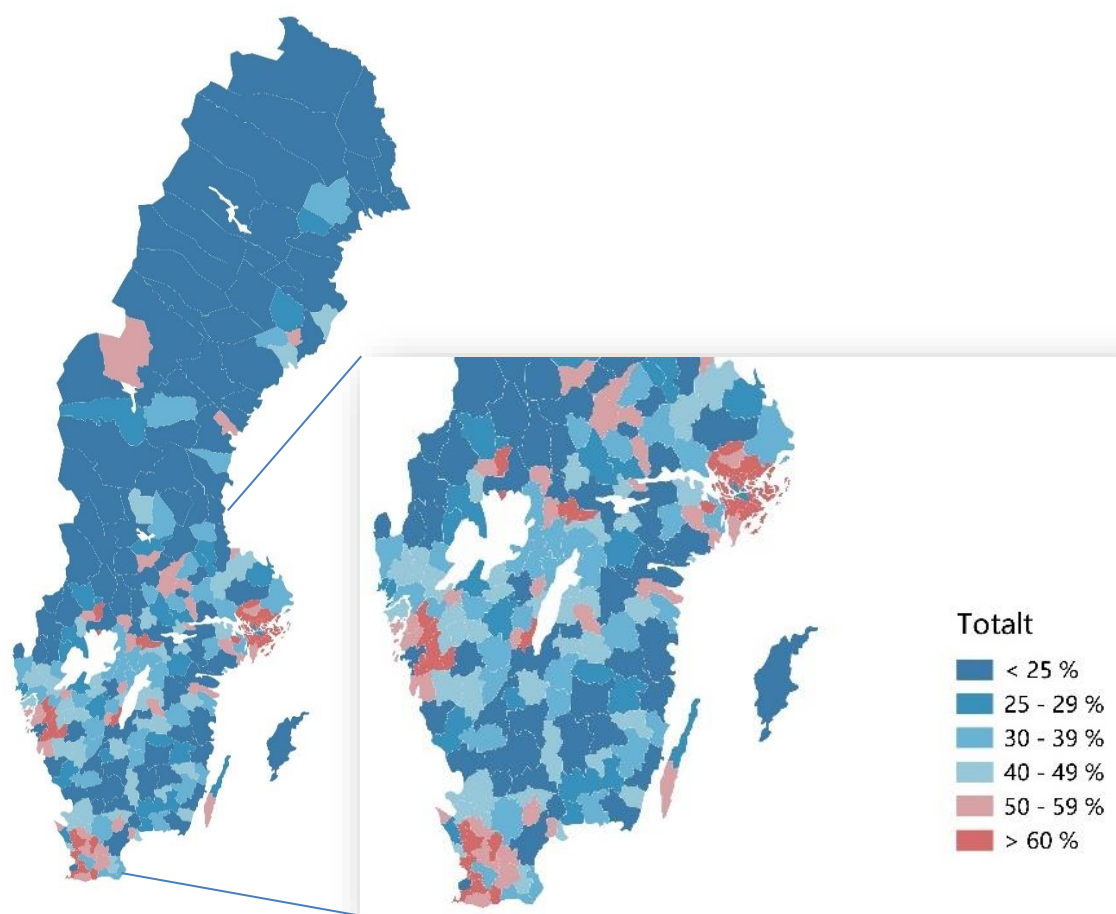


Hur omfattande är pendlingen i Västsverige i ett nationellt perspektiv?

För att bedöma omfattningen av pendling i Västsverige och därmed ha en bättre möjlighet att diskutera hur den framtida pendlingen kan komma att utvecklas gör vi här en jämförelse med nivån på utpendlingen per kommun i samtliga kommuner i Sverige. Det som blir tydligt är att pendlingen i Västsverige generellt och inte minst i Västra Götaland ligger på en hög nivå. Regionens arbetsmarknad är väl integrerad.

Sveriges tre storstadsområden visar på en liknande struktur med mycket höga pendlingstal till en eller två centrum på den lokala arbetsmarknaden. Västra Götaland kan lätt urskiljas i kartan med höga pendlingsnivåer i ett stort geografiskt område. Det som sticker ut är möjligen relativt sett höga pendlingstal i Skaraborg. Motsvarande nivåer finns dock också för andra kommuner runt Vättern och ner över ostlänken. Det blir samtidigt uppenbart hur möjligheterna att pendla till arbete från den egna kommunen till andra är betydligt sämre i de delar av Sverige som ligger mer perifert från regionala centra. Den mörkblå färgen med pendlingsnivåer under 25 procent av de som har ett jobb gäller i stort samtliga kommuner med ett mindre befolkningsunderlag från Dals-Ed och Bengtsfors och norrut. Det gäller också i de inre delarna av Småland. Ett område med återkommande strukturella problem och som varit regionalpolitiskt prioriterat under lång tid.

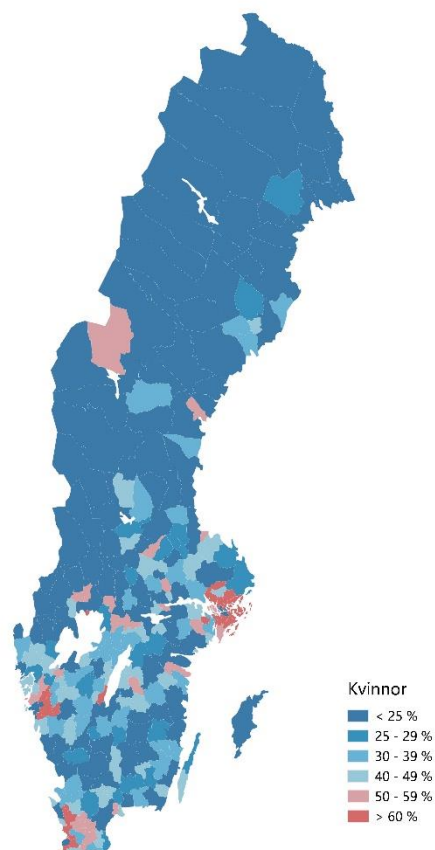
Figur 26 Utpendling totalt per kommun i Sverige 2020, %



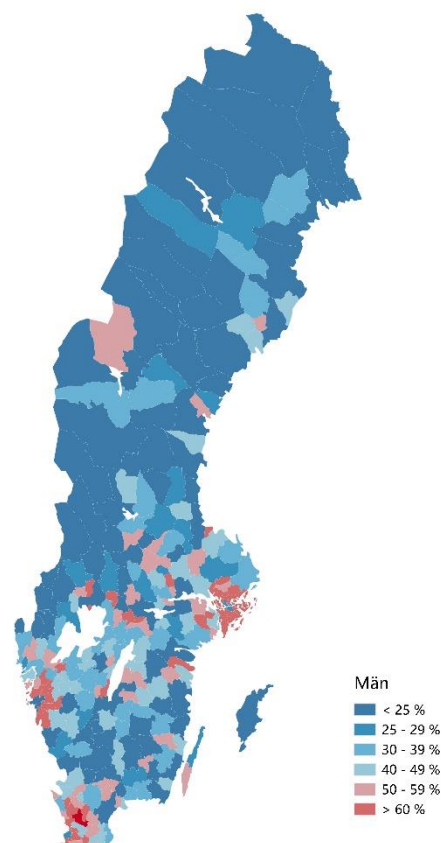
Källa: SCB

Kartorna för kvinnor respektive män ger i stort samma resultat när det gäller jämförelser av nivåer över Sverige. Även här framgår det då klart att män pendlar över kommungräns i högre grad än kvinnor och att pendlingen i Västsverige ligger på en hög nivå vid en nationell jämförelse.

Figur 27 Utpendling kvinnor Sverige 2020, %



Figur 28 Utpendling män Sverige 2020, %



Källa: SCB

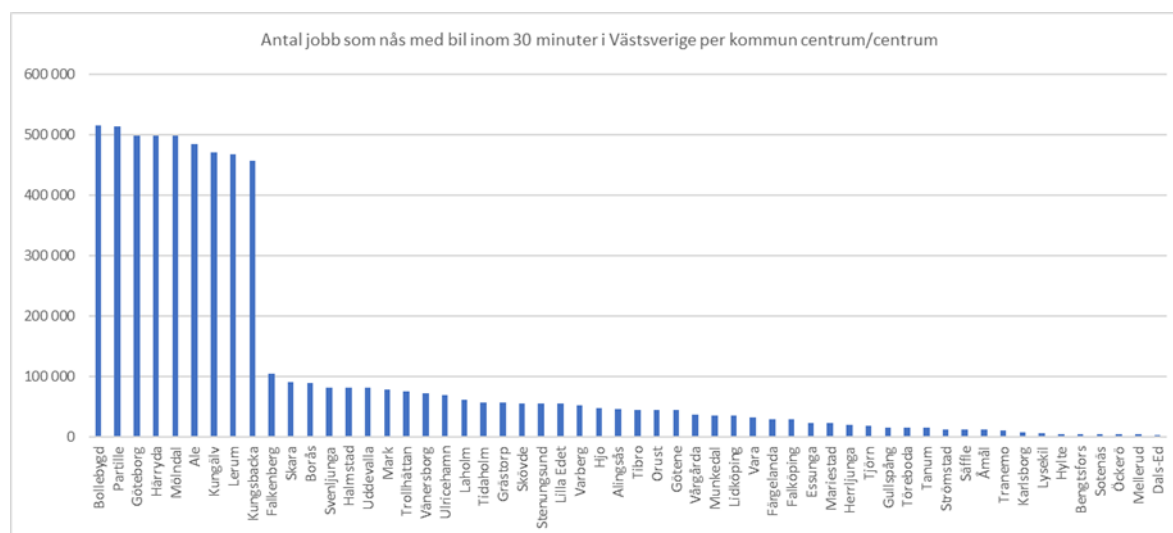
Analys av potentiell arbetsmarknad med bil och kollektivtrafik per kommun

Arbetspendlingens omfattning är givetvis beroende av hur många jobb som kan nås från bostaden inom rimliga pendlingstider. Som vi konstaterat tidigare finns en väl etablerad kunskap om vad rimliga pendlingstider är och hur pendlarna fördelar sig inom dessa. Någon enkel ekvation är det dock inte tal om när dessa värden ska kopplas till det faktiska utbudet av jobb i en geografi och till relationer mellan kommuner. Olika kommuner har olika roller i den regionala ekonomin. Invånarna i regionala centrum som Göteborg, Borås, Skövde och Halmstad har betydligt mindre anledning att pendla till andra kommuner för arbete. Invånarna i orter som ligger i direkt anslutning till dessa centra och de som bor i kommuner som ses som särskilt attraktiva boendekommuner pendlar i högre grad. Men det går också att se att pendlingen mellan kommuner generellt är lägre för invånare i kommuner som har en mer begränsad arbetsmarknad till sitt förfogande.

I en särskild analys har vi tagit fram tidsavstånd mellan samtliga kommuner i Västsverige med bil och kollektivtrafik. Tidsavstånden gäller centrum till centrum inom gällande hastighetsgränser och för kollektivtrafiken avgångar från den egna kommunen till övriga kommuner mellan klockan 07 och 13 på vardagar.²⁴ Analysen ska ses som ett räkneexempel.

Det mest slående resultatet är de dramatiska skillnaderna i arbetsmarknadens storlek för invånarna i olika delar av Västsverige. Med bil når invånarna i Göteborgsregionens centrum runt 400 000 jobb inom 20 minuter och upp mot 500 000 jobb inom 30 minuter. Vidgat till 45 minuter går det från 13 kommuner, inkluderat Trollhättan och Borås, att nå mellan 500 och 600 000 jobb i Västsverige. På samma reslängd når merparten av kommunerna i till exempel Skaraborg och övriga centrum i Fyrbodal och Boråsregionen runt 100 000 jobb. För kommuner som ligger längre från regionala centrum som Bengtsfors, Dals-Ed, Åmål, Lysekil, Sotenäs och Gullspång ligger antalet tillgängliga jobb inklusive de i den egna kommunen mellan 10 och 20 000 inom 45 minuters bilresa (se figur 30). Med en gräns på en timmas bilresa enkel väg har invånarna i 21 kommuner möjlighet att nå mellan 500- och 700 000 jobb medan marknaden för till exempel Bengtsfors och Dals-Ed även då är mer begränsad. Pendlingstider med bil på en timma (centrum/centrum och när allt flyter i lagstadgade hastigheter) är dock ovanligt och möjligen inte heller rekommendabelt.

Figur 29 Antal jobb som nås på 30 minuter med bil från respektive kommun i Västsverige

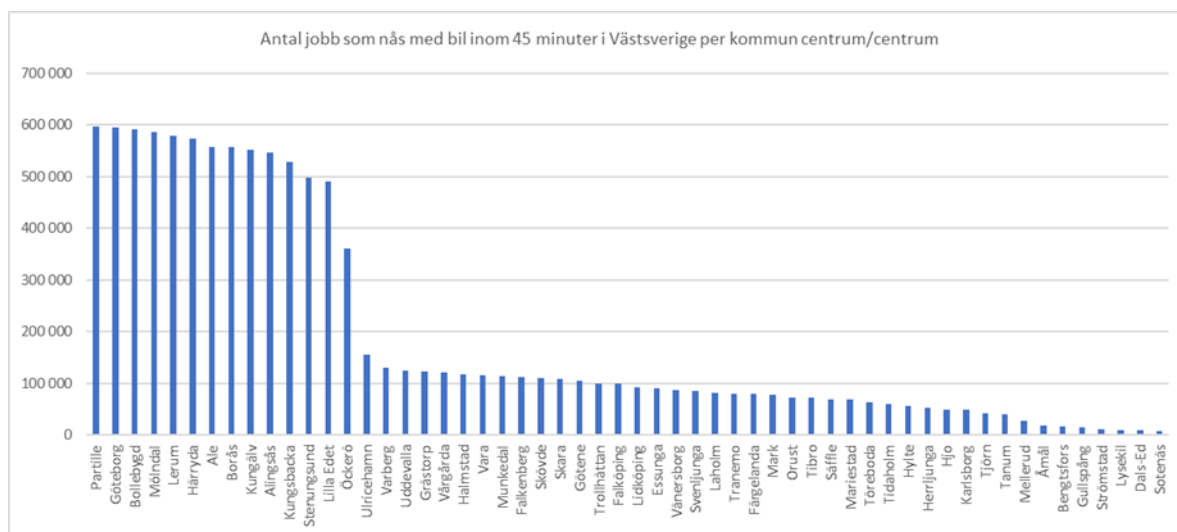


Anm: Inklusive jobb i den egna kommunen. Baserat på tidsavstånd centrum/centrum mellan samtliga kommuner i Västsverige samt Örebro, Jönköping och Karlstad. Antal jobb per kommun år 2020.

Källa: NVDB (Nationell vägdata) Trafikverket, SCB

²⁴ Jönköping, Karlstad och Örebro har också tagits med i analysen för att ge möjlighet att jämföra tidsavstånd och breddning av arbetsmarknaden i dessa riktningar. Kommuner i Skåne som Helsingborg är inte inkluderade. Tidsavstånden blir givetvis en approximation av verkliga avstånd för invånarna men fungerar väl när syftet är att på en övergripande nivå beskriva hur många jobb eller högutbildade som nås.

Figur 30 Antal jobb som nås på 45 minuter med bil från respektive kommun i Västsverige

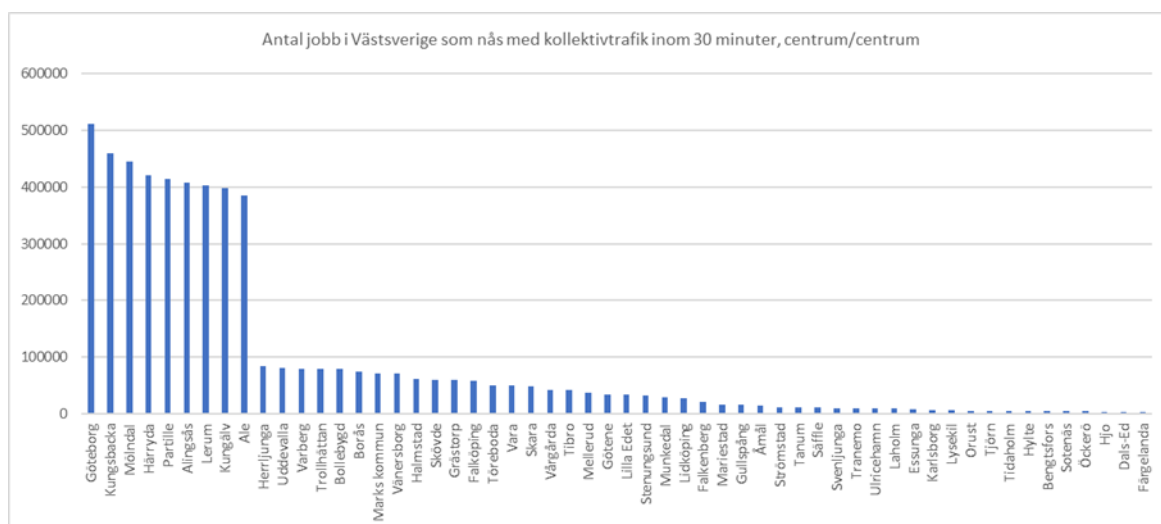


Anm: Inklusive jobb i den egna kommunen. Baserat på tidsavstånd centrum/centrum mellan samtliga kommuner i Västsverige samt Örebro, Jönköping och Karlstad. Antal jobb per kommun år 2020.

Källa: NVDB (Nationell vägdata) Trafikverket, SCB

Motsvarande analys av hur många jobb som nås med kollektivtrafik ger i stora drag identiskt resultat vid restider centrum till centrum på 30 minuter. Invånarna i nio kommuner når mellan 400- och 500 000 jobb. Skillnaden är i huvudsak att Alingsås kommer "in i värmen" via Västra stambanan. Invånarna i övriga kommuner i Västsverige når färre än 100 000 jobb och för ett stort antal kommuner blir den möjliga arbetsmarknaden klart begränsad.

Figur 31 Antal jobb som nås på 30 minuter med kollektivtrafik från respektive kommun i Västsverige



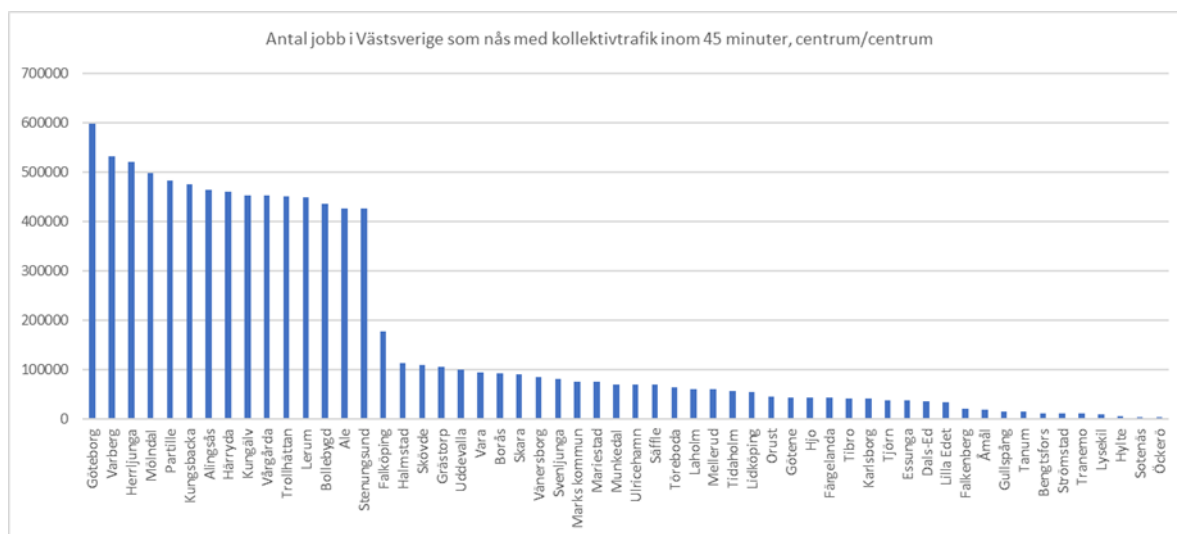
Anm: Inklusive jobb i den egna kommunen. Baserat på tidsavstånd centrum/centrum mellan samtliga kommuner i Västsverige samt Örebro, Jönköping och Karlstad. Antal jobb per kommun år 2020.

Källa: GTFS Tidtabellsdata från Samtrafiken, SCB

Hälften av kommunerna når mellan 2 000 och 15 000 jobb. Med restider centrum till centrum på upp till 45 minuter får även Herrljunga, Vårgårda, Trollhättan och Stenungsund koppling till den

större arbetsmarknaden i och kring Göteborg. Med en timmas resa med kollektivtrafik är Falköping den kommun i Västsverige där invånarna teoretiskt har möjlighet att nå näst flest jobb efter Göteborg. Även Borås, Skövde, Vänersborg sällar sig till de kommuner där invånarna når fler än 400 000 jobb. För framför allt Bengtsfors och Sotenäs är den tillgängliga arbetsmarknaden fortsatt mycket begränsad. Om en timmas resa med bil sågs som en lång pendlings tid gäller det givetvis än mer för en timma i kollektivtrafiken. Här tillkommer extra tid för att ta sig till hållplatser/stationer. Med bra service och om trängsel inte omöjliggör det kan det dock vara så att tiden kan användas på ett mer positivt sätt vid resa i kollektivtrafik.

Figur 32 Antal jobb som nås på 45 minuter med kollektivtrafik från respektive kommun i Västsverige

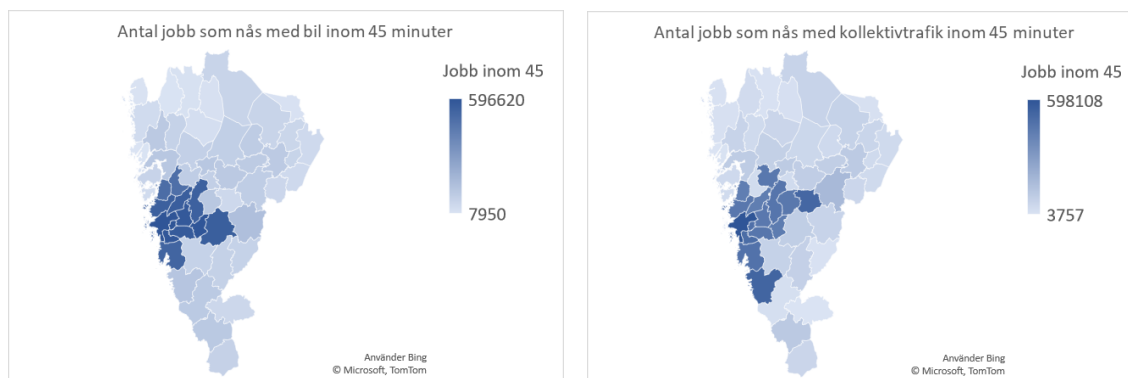


Anm: Inklusive jobb i den egna kommunen. Baserat på tidsavstånd centrum/centrum mellan samtliga kommuner i Västsverige samt Örebro, Jönköping och Karlstad. Antal jobb per kommun år 2020.

Källa: GTFS Tidtabellsdata från Samtrafiken, SCB

Om vi jämför kartorna över hur stor arbetsmarknad som nås på längre tider mellan bil och kollektivtrafik blir järnvägens stora betydelse vid större avstånd uppenbar. Med en väl utbyggd och trafikerad järnvägsinfrastruktur vidgas marknaderna för arbete och andra aktiviteter för betydligt fler invånare i Västsverige.

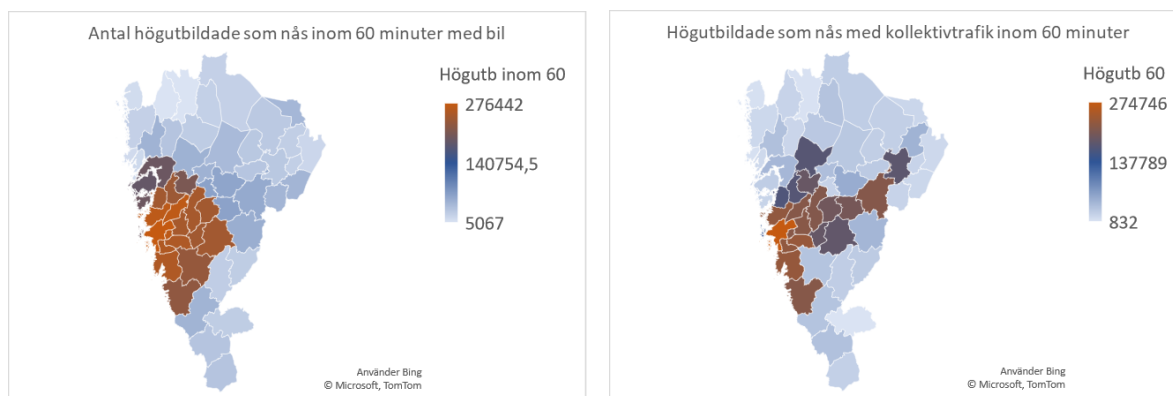
Figur 33 Antal jobb som nås på 45 minuter med bil/kollektivtrafik från respektive kommun



Anm: Inklusive jobb i den egna kommunen. Baserat på tidsavstånd centrum/centrum mellan samtliga kommuner i Västsverige samt Örebro, Jönköping och Karlstad. Antal jobb per kommun år 2020.

Motsvarande analys som ovan har också gjorts för hur många högutbildade som nås från respektive kommun. Bilden blir i stora drag densamma. Vi kan kalla det ett arbetsgivarperspektiv där de som driver en verksamhet som är starkt beroende av specialiserad och högutbildad arbetskraft får väldigt olika förutsättningar i olika delar av Västsverige (se figur 34). I och kring Göteborg nås 200 000 högutbildade på 45 minuter med bil. I 13 kommuner mellan 1 000 och 4 000 på motsvarande tid. Detta innebär givetvis inte att det inte går att bedriva kvalificerad och specialiserad verksamhet i alla delar Västsverige. Grundförutsättningarna skiljer sig dock åt dramatiskt. Observera att kartan visar högutbildade som nås från respektive kommun inom 60 minuter med bil respektive kollektivtrafik. Kollektivtrafikens räckvidd med restider på en timma centrum till centrum blir då tydlig.

Figur 34 Antal högutbildade som nås med bil/kollektivtrafik på 60 minuter från respektive kommun



Anm: Inklusive högutbildade i den egna kommunen. Baserat på tidsavstånd centrum/centrum mellan samtliga kommuner i Västsverige samt Jönköping, Karlstad och Örebro. Antal högutbildade per kommun år 2020. Källa: GTFS Tidtabellsdata från Samtrafiken, SCB

Samvariation mellan potentiell arbetsmarknadsstorlek och andelen pendlare

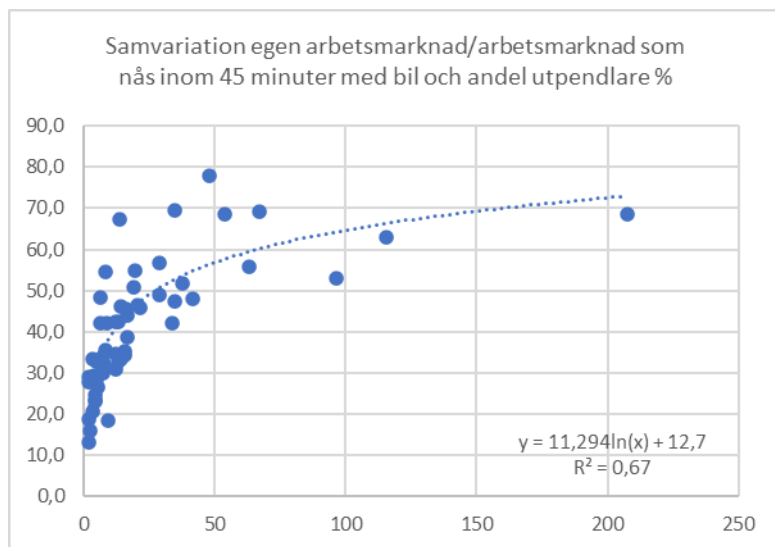
Om vi återvänder till frågan om vilka samband det finns mellan tillgång till jobb på hemmaplan och på olika tidsavstånd med andelen som pendlar till en annan kommun för arbete kan vi konstatera att det finns en betydande samvariation mellan dessa faktorer. Ju mindre den egna arbetsmarknaden är i förhållande till den som nås med pendling desto högre är pendlingen från kommunen. Relationen är logaritmisk. Det kan tolkas som att alla kommuner har en utpendling som växer snabbt när den omgivande marknaden är större än den egna. Med en mycket liten egen arbetsmarknad i förhållande till den egna nås en maxnivå på runt 70 procent av de som har ett jobb.

De kommuner som har särskilt god tillgång till jobb inom rimligt reseavstånd i förhållande till antalet jobb i den egna kommunen är Bollebygd, Lilla Edet, Öckerö, Ale, Grästorp, Lerum och Partille. De som har många egna jobb i förhållande till hur många de når på samma tid är bland annat Göteborg, Skövde, Lysekil, Halmstad, Trollhättan, Sotenäs och Åmål. Allt beräknat med 45 minuters pendling med bil som grund.

En enklare analys där antalet jobb som nås inom olika tider med bil eller kollektivtrafik relateras till andelen utpendlare per kommun visar framför allt på de stora skillnaderna mellan olika kommuner. Resultatet kan beskrivas som en uppdelning i två grupper med de som når Göteborgsregionens

marknad i den ena. Om regionala centra tas bort ur datamaterialet finns även här en samvariation mellan den marknad som nås och andelen pendlare.

Figur 35 Egen arbetsmarknad/totalt nåbar arbetsmarknad inom 45 minuter med bil (kvot) i relation till andelen utpendlare (%) per kommun i Västsverige.



Anm: Värden på arbetsmarknad 2020, restider 2022. Skalan på x-axeln redovisar kvoten mellan egna jobb och antal jobb som nås inom 45 minuter med bil. Y-axeln redovisar andelen utpendlare per kommun i Västsverige. Källa: SCB, VGR

Pendling och välbefinnande

Att ha något meningsfullt att göra, tillräckliga ekonomiska resurser, en känsla av delaktighet och sociala relationer har direkt betydelse för invånarnas välbefinnande. Kopplingen till arbetslivet är uppenbar och motiven att pendla, även om det i sig inte utgör höjden av lycka, blir starka. I en omfattande analys av sambandet mellan arbetsliv, levnadsförhållanden, levnadssätt och välbefinnande för invånarna i Västra Götaland framstår det som tydligt att pendlingstid inte är en avgörande fråga.²⁵ Att pendlingstid i sig inte påverkar välbefinnandet märkbart var också slutsatsen i den analys Framtidskommissionen genomförde för befolkningen i hela Sverige.²⁶ Att vara mer eller mindre nöjd med arbetet har däremot en signifikant betydelse för välbefinnandet totalt sett för de som arbetar även när hänsyn tas till de faktorer som redovisats ovan.²⁷ Det i sin tur talar för betydelsen av att ha möjlighet att pendla.

De resultat som beskrivs ovan bygger på en samlad analys av flera faktorer i en gemensam modell. Om pendlingens koppling till välbefinnandet i stället värderas i förhållande till en faktor i taget visar det sig att det finns en viss koppling där längre pendlingstid och att resa kollektivt samvarierar med mindre lycka och att pendla med bil samvarierar med högre välbefinnande. För de som cyklar eller går finns – möjligen något överraskande – ingen direkt samvariation med hur nöjda invånarna i Västra Götaland är med livet.²⁸ De beräknade effekterna är små och försvinner som konstaterat helt

²⁵ VGR Analys 2019:3 Lycka för fler Kan ett samhälle med mer fokus på lycka öka människors välbefinnande?

²⁶ Fors, Filip (2012): Nya mått på välfärd och livskvalitet i samhället s.60 f

²⁷ Västra Götalandsregionen (2019): Lycka för fler, VGR Analys 2019:3

²⁸ Ibid Figur 43

då tiden pendlingen tar sätts in som en faktor i en modell med fler variabler och kontrollvariabler. Resultatet pekar mot att arbetsmarknaden i Västra Götaland fungerar relativt väl i detta perspektiv. De som pendlar ser generellt sett ut att göra val som bidrar till deras samlade välbefinnande.

Att ge en bild av pendlingens negativa effekter är samtidigt betydligt vanligare än att diskutera de neutrala eller positiva. Ofta betonas hur långa pendlingstider (mer än 45 minuter) har negativa effekter på hälsa och sociala relationer av olika slag.²⁹ I studierna som redovisar negativa effekter är det oftast hälsa eller hälsorelaterade faktorer som stress och sömn som utgör beroende variabel och inte det egna upplevda välbefinnandet i livet totalt sett. Oavsett detta finns det knappast någon anledning att propagera för väldigt lång pendling eller långa arbetstider. Livet ska ju levas också.

Forskningen om välbefinnande har också en gren som handlar om hur människor ser på sitt liv för stunden och vilket samband det har med olika aktiviteter. Pendling bedöms då generellt inte som något som ger särskilt stort nöje. Pendlingen har dock i mer omfattande studier en tendens att ses som mer *nöjsamt* än hushållsarbete och förvärsarbete men betydligt mindre *meningsfullt* är förvärsarbete.³⁰ På ett generellt plan bekräftar denna typ av analyser värdet av att umgås med andra. Både nöjet av och det meningsfulla i att göra något ökar för de flesta aktiviteter när de görs tillsammans med andra. Här utgör pendling ett intressant undantag som innebär mindre nöje när det görs med andra samtidigt som det då upplevs som mer meningsfullt. Hemarbete eller läxor är roligare att göra med andra, men blir inte längre lika meningsfullt. Det kan vara lätt att känna igen sig i dessa värden.

FÖRDJUPNINGSAVSNITT

Pendlingens utjämnande effekt på sysselsättningen i Västsverige

Utvecklingen av arbetstillfällen mellan kommunerna i Västsverige mellan 2008 och 2018 visar på dramatiska skillnader. Medan centrum av Göteborgsregionen har en jobbtillväxt på runt 20 procent i snitt minskar antalet jobb i flera kommuner i Boråsregionen och Skaraborg, i Åmål och Lysekil och inte minst i Trollhättan med nedläggningen av SAAB. Betydelsen av arbetspendling framgår på ett mycket tydligt sätt av motsvarande karta med samma avgränsningar när det gäller sysselsatta. Utvecklingen är betydligt jämnare. Något generellt samband mellan utvecklingen på arbetsmarknaden och utveckling av pendlingen finns dock inte.

Det som sticker ut är Trollhättans utveckling med färre jobb och en ökning av antalet pendlare med 55 procent. Lilla Edet, som också haft mycket stor nytta av det nya dubbelspåret och den nya motorvägen mellan Trollhättan och Göteborg har också ökat sin pendling med över 30 procent. Andra kommuner med svag jobbutveckling med en stor ökning av utpendlingen är Svenljunga, Åmål och Tibro. Kommuner med en bra utveckling av arbetsmarknaden och en ökad rörlighet är Falkenberg, Borås, Varberg, Halmstad och Ulricehamn. Även Ulricehamn har fått en klar förbättring av pendlingsmöjligheterna via bättre vägsystem under perioden. Även kommunerna i Göteborgsregionens kärnområde visar på bra jobbtillväxt och viss ökning av pendlingen. Bland kommunerna med minst förändring av andelen pendlare på arbetsmarknaden finns Öckerö,

²⁹ Unionens tidning Kollega har publicerat en sammanställning av negativa effekter för hälsa och relationer av långa pendlingstider – *kollega.se pendling*. Se till exempel också <https://www.dagenssamhalle.se/samhalle-och-valfard/infrastruktur/sa-far-vi-fler-att-valja-bort-bilen/>

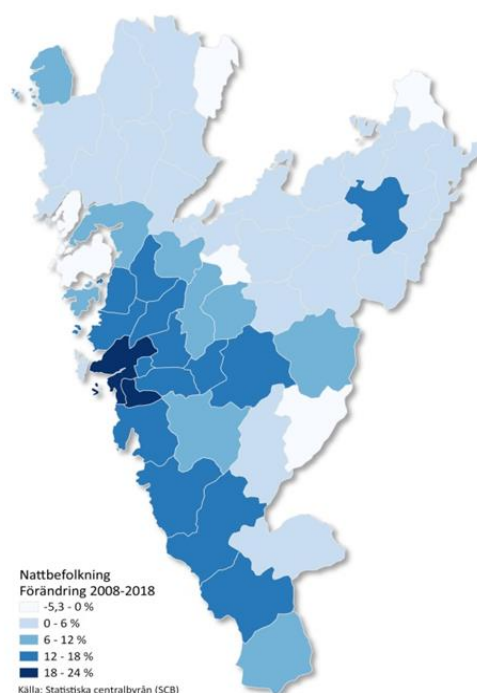
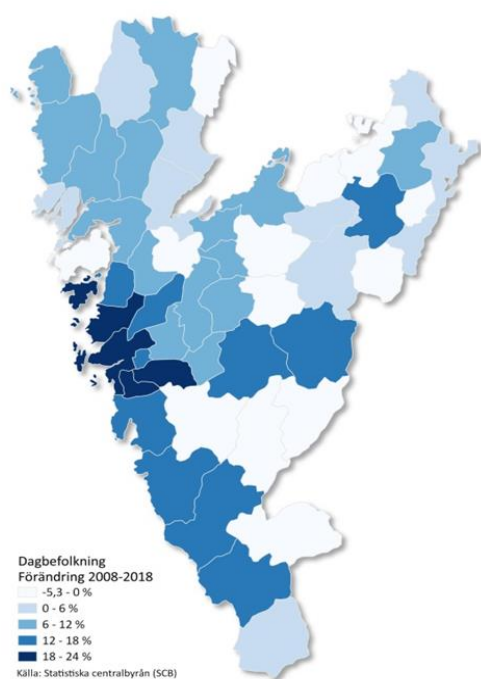
³⁰ Dolan (2014) s.30 ff 13 000 amerikaner utgör underlag i studien. Liknande resultat har framkommit i studier i Tyskland. Ibid s.26 ff.

Essunga, Grästorps, Orust, Gullspång och Bengtsfors. Det går att ana vissa samband mellan karakteristika på kommuner och utveckling av jobb och pendling men det finns inga enkla förklaringar. Att attraktivt boende och hög livskvalitet i det långa loppet bidrar både till fler jobb och ökad pendling på större lokala arbetsmarknader verkar uppenbart. Det stämmer också väl med teorier om hur geografiska förutsättningar påverkar den ekonomiska utvecklingen (se avsnitt om ekonomisk geografi i inledningen av del 2).

Figurerna visar också hur både jobb och sysselsättning förutom i kärnan i och kring Göteborg växer mest utefter de tydligaste pendlingsstråken från regionala centra som Skövde, Borås och Halmstad och i kommuner med attraktiva boendemiljöer i Halland.

Figur 36 Arbetstillfällen 2008-2018, %

Figur 37 Sysselsatta 2008-2018, %



Kommentar: Utveckling av jobb (dagbefolkning) respektive sysselsatta (nattbefolkning) mellan 2008 och 2018.

Tidsperioden vald då statistiken lagts om från 2019.

Källa: SCB

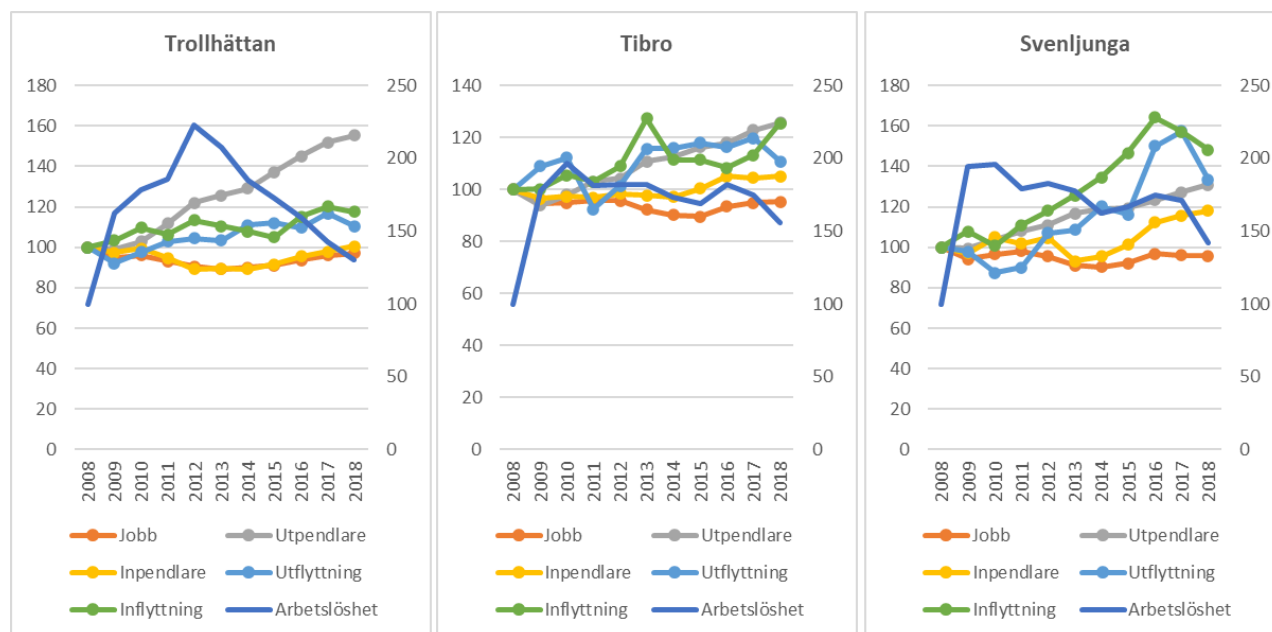
Vad väljer invånarna när arbetsmarknaden sviker lokalt?

Ett möjligt sätt att illustrera arbetspendlingens betydelse relativt andra handlingsalternativ som flyttning är att se vad som händer när arbetsmarknaden i en kommun drabbas av en större störning. I figur 38 presenteras data för tre av de kommuner vars pendling ökat relativt sett mest under perioden från 2008 och framåt.³¹ Bakom dessa ökningarna ligger nedläggningar av industriföretag som SAAB i Trollhättan, Elmo Calf i Svenljunga och möbelindustrier/företag i Tibro. I samtliga fall finns en nedåtgående trend som startar med finanskrisen 2009 och som förlängts genom dessa

³¹ Data visas för perioden 2008 till 2018 då bland annat data kring den lokala arbetsmarknaden ändrar en del definitioner efter det. Den redovisade perioden är dock helt rimlig för att analysera effekter av störningar på arbetsmarknaden i början av och mitten av perioden.

nedläggningar. Ingen av kommunerna når upp till den nivå av arbetstillfällen som fanns 2008 år 2018. I Västra Götaland som helhet fanns det 100 000 fler jobb 2018 jämfört med 2008.³²

Figur 38 Arbetslöshet, jobb, inrikes in- och flyttning, in- och utpendling för Trollhättan, Tibro och Svenljunga 2008 till 2018, Index 2008=100



Kommentar: Den mörkblå heldragna linjen utan punkter visar arbetslöshetstal med index 100 år 2008 och avläses på höger axel. Övriga ingående serier avläses på vänster axel. Även de har index 100 för år 2008.

Källa: SCB, Ekonomifakta (arbetslöshetstal per kommun)

Figurerna visar utvecklingen av jobb i kommunen, in- och utpendling, inrikes in- och utflyttning samt arbetslöshet. Arbetslösheten ökar markant i samband med finanskrisen 2008/2009 för att därefter sjunka tillbaka långsamt i Tibro och Svenljunga mot 2018. I Trollhättan blir effekterna av SAAB fullt synliga först 2013 varefter arbetslösheten minskar relativt snabbt men i faktiska tal ligger den kvar på en hög nivå i svensk jämförelse. Utpendlingen ökar trendmässigt och snabbt i alla kommunerna och särskilt snabbt i Trollhättan som från 2012/2013 får tillgång till helt nya pendlingsmöjligheter mot Göteborg. Restiderna med tåg, station till station, minskar från ca en timma till en dryg halvtimma. Inpendlingen går i motsatt riktning men hämtar sig i slutet av perioden. Den inrikes rörligheten ökar men det gäller både för in- och utflyttning inom landet. Sammantaget synliggörs betydelsen av möjligheterna till arbetspendling vid kriser på arbetsmarknaden relativt andra val som att flytta. Exempelen understryker betydelsen av ett etablerat boende, sociala relationer, familjesituation etcetera.

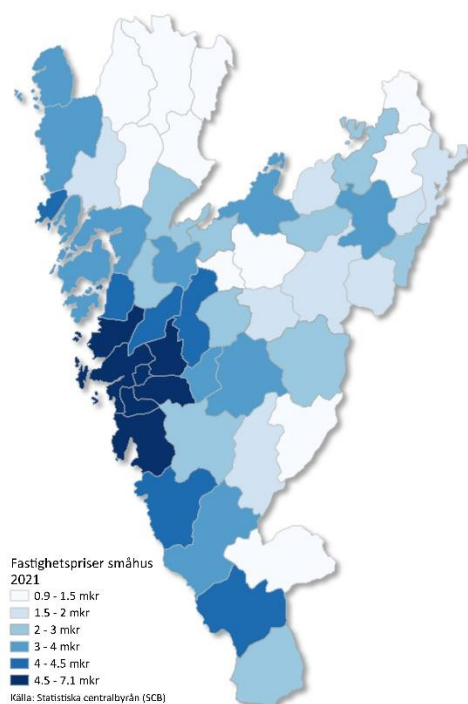
Stora skillnader i fastighetspriser – samband mellan hushållsinkomster och boendekommun

Bland de mer uppenbara motiven för att pendla i stället för att flytta finns boendekostnader. Kostnaden för att bo mätt som medelpriset för ett småhus skiljer dramatiskt mellan olika kommuner i Västsverige. I elva av 55 kommuner var snittpriset för ett småhus under 1,5 miljoner kronor 2021. I

³² 863 000 år 2018 jämfört med 763 000 år 2008. Utvecklingen av jobb underperioden var positiv i 42 av 55 kommuner i Västsverige. De tre kommunerna som vi diskuterar här var bland de sex med den svagaste utvecklingen.

åtta kommuner var snittpriset över 4,5 miljoner kronor med toppar i Göteborg, Öckerö, Mölndal och Kungsbacka med priser på över 6 miljoner kronor (figur 39). Sambandet med den lokala arbetsmarknadens storlek och var kommunerna ligger geografiskt i förhållande till regionala centrum är otvetydigt liksom närhet till den attraktiva Väst kust/Bohuskusten. För hushåll med en stark ekonomi är det givetvis möjligheten att bo där det ses som mest attraktivt som är lockelsen, snarare än att undvika höga boendekostnader. När det som är attraktivt då ligger på längre avstånd från arbetsplatserna ökar pendlingen även av detta skäl. Och den mer generella slutsatsen blir då att när boende och hemvist ökar i betydelse och ekonomin successivt stärks så ökar pendlingen (se inledningen om "Teorier och motiv till pendling").

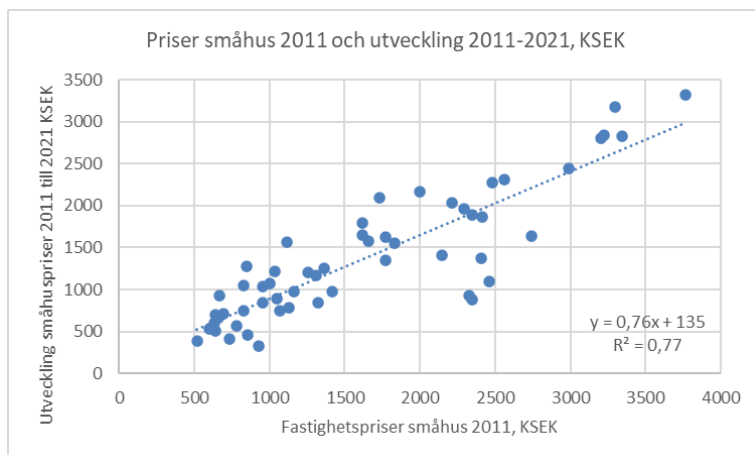
Figur 39 Fastighetspris småhus 2021 i Västsverige, miljoner kronor



Källa: SCB

Någon större förändring i kommunernas inbördes attraktivitet går inte att se under de senaste tio åren. Rådande skillnader har snarare förstärkts. Sambandet mellan priset 2011 och prisutvecklingen från 2011 till 2021 är mycket starkt (figur 40). Kommuner som avviker negativt (ligger mest under den generella samvariationen som visas av linjen i figuren) är bland annat Lysekil, Orust, Strömstad, Tjörn, Sotenäs och Dals-Ed. Bland de som avviker mest positivt är Lilla Edet, Grästorps, Bollebygd och Partille. Kustkommuner med tidigare höga värderingar har därmed haft en något mer moderat relativ utveckling mellan små kommuner nära större arbetsmarknadscentra har ökat relativt mer.

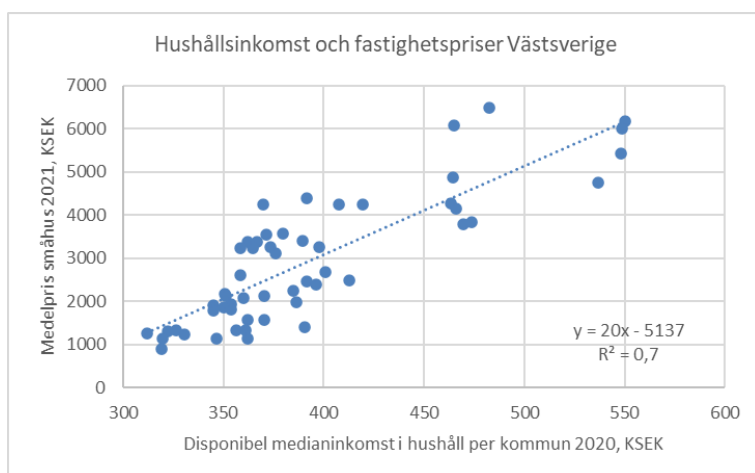
Figur 40 Småhuspriser 2011 och utveckling 2011 till 2021 kommuner i Västsverige, tusentals kronor



Källa: SCB

Minst lika intressant är de mycket stora ökningarna av fastighetsvärdena på bara 10 år. Den genomsnittliga ökningen är drygt 75 procent. Att äga ett hus i och kring storstäder har för många varit mer lönsamt än arbete under perioden.³³ I inledningen av 2023 har fastighetspriserna gått ner med ca 15 procent i snitt. Om ränteutvecklingen blir den nu prognosticerade kan priserna komma att sjunka något mer det kommande året. Om inflationen i Sverige inte bryts kan det ge betydligt allvarigare effekter än så. Att invånarna i Västsverige tar stora ekonomiska hänsyn när de bosätter sig är givet och visas av en stark samvariation mellan den hushållens disponibla inkomst och fastighetspriserna för hus (figur 41). Möjligheten att välja boende och möjligheten att pendla till arbetet är viktiga frågor för invånarna i Västsverige.

Figur 41 Hushållsinkomst och fastighetspriser, kommuner i Västsverige, tusentals kronor



Anm: Disponibel medianinkomst i genomsnitt per hushåll per kommun 2020. Medianvärdet valt för att minska betydelsen av ytterlighetsvärden. Göteborg är inte med i figuren. Kommunen har en ung befolkning med många hushåll med små inkomster och många med mycket höga inkomster. Medianvärdet blir lågt samtidigt som fastighetspriserna är högst i Västsverige, drygt 7 miljoner kronor i snitt 2021 med 372 000 kronor i disponibel inkomst per hushåll.

Källa: SCB

³³ Se till exempel Cervenka A (2022): Girig-Sverige

DEL 2 – Lokala arbetsmarknadsregioner

Lokala arbetsmarknader – definitioner, avgränsning och användning

En lokal arbetsmarknad är i grunden en plats där de som arbetar kan hitta jobb inom rimligt tidsavstånd utan att behöva byta bostad.³⁴ En lokal arbetsmarknad är då också ett geografiskt område där ett företag eller organisation som vill anställa någon har rimliga förutsättningar att göra det. Då arbetskraften är en relativt specialiserad ”vara” på en marknad skiljer sig de lokala arbetsmarknaderna sig åt för olika grupper. En lokal arbetsmarknadsregion blir därmed i stora drag också ett område där utbud och efterfrågan på arbete möts till ett visst pris. Olika pris och olika storlek för olika grupper.

Den huvudsakliga anledningen att definiera med och arbeta med lokala arbetsmarknader eller LA-regioner är att beskriva och analysera arbetsmarknadens funktionssätt i form av sysselsättning, arbetslöshet, arbetskraftstillgång och relaterade ämnen. Konceptet är också centralt för frågor som gäller infrastruktur, transportpolitik, tillgång till samhällsservice och regional planering. Lokala arbetsmarknader bör formuleras oberoende av administrativa gränser men att använda kommuner så som det görs i Sverige kan ses som en rimlig utgångspunkt i ett västsvenskt perspektiv.

Hur lokala arbetsmarknader avgränsas skiljer sig mellan olika länder, men några gemensamma grunder går att se.³⁵ Eurostat arbetar med arbetsmarknadsområden definierade från pendlingsrörelser och med definitionen att det är områden där en arbetsgivare kommer att finna majoriteten av sina anställda. Eurostat har tagit fram en metod för avgränsning för användning inom EU.³⁶ UK har arbetat med ”travel to work areas” sedan 1960-talet. Avgränsningen görs genom att 75 procent av de som har ett arbete ska jobba i området samtidigt som 75 procent av de som arbetar i området ska bo där. I storstadsområdena sätts gränserna vid två tredjedelar i stället och en arbetsmarknad kan inte vara så liten att den har färre än 3500 personer i arbetskraften. Skillnaderna mot den svenska versionen är att både in och utpendling ingår i definitionen. I praktiken betyder detta mindre då utpendling lokalt och regionalt generellt är inpendling lokalt och regionalt. Frankrike har liknande definitioner som de svenska, baserat på invånarnas pendling till arbete, men med grund i frågeformulär. Vad som är uppenbart är att den svenska situationen när det gäller data ofta är bättre än den i andra länder vilket ger möjlighet för mer exakta definitioner, frågor och svar.

Även OECD betonar vikten av att använda funktionella områden baserat på företags och människors verklighet för att få möjligheter att göra relevanta analyser av arbetsmarknad, bedriva relevant regional planering etcetera. Principerna liknar de Eurostat och UK sätter upp. Funktionella områden definieras så att: i) majoriteten av människor som arbetar i området också bor i området; och ii) majoriteten av de med arbete som bor i området arbetar också i området. De sätter självförsörjningsgraden till 70 procent som lägst. OECD har också en regel som säger att dessa marknader inte bör bli för stora. Grundtanken stämmer väl med att diskutera i termer av flerkärniga

³⁴ Guidelines for LMA delineation process s.5

³⁵ OECD gör en genomgång av olika koncept som geografiska funktionella områden som arbetsmarknader eller pendlingsområden/marknader. OECD Delineating Functional Areas in all Territories <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/2a273ba7-en/index.html?itemId=/content/component/2a273ba7-en>

³⁶ https://ec.europa.eu/eurostat/cros/content/labour-market-areas_en

regioner i stället för att bara diskutera LA-regioner generellt. När de applicerar sina definitioner på ett antal länder får de lokala arbetsmarknader/funktionella områden med snittbefolkning på runt 400 000 invånare i USA och 100 000 i Kanada. I denna rapport har vi medvetet valt att inte redovisa alternativa lokala arbetsmarknader baserat på definitioner från EU, OECD eller andra. Skillnaderna i förhållande till en flerkärnig regional modell blir marginella.

LA-regionernas betydelse för samhällsutvecklingen - Ekonomisk geografi och drivkrafter för ekonomisk utveckling

Att det är väsentligt att beskriva och analysera arbetsmarknaden med utgångspunkt i invånarnas förutsättning att finna arbete och företagens att finna arbetskraft är givet. En vidare fråga handlar om viket värde denna pendling och de lokala arbetsmarknader som uppstår har i ett samhällsperspektiv och för den ekonomiska utvecklingen totalt sett i samhället.

Om vi vänder oss till forskningen kring vad i geografin som avgör hur väl ekonomin fungerar och olika regioners konkurrenskraft, ekonomiska utveckling, produktivitet, lönenivåer etcetera är både motiven och de grundläggande drivkrafterna väl kända.³⁷

Det vi kan konstatera är att en alltmer komplex och specialiserad verklighet, driven av teknikutvecklingen, förutsätter en högst specialiserad arbetskraft. En specialiserad arbetskraft förutsätter i sin tur ett stort befolkningsunderlag. Ett större befolkningsunderlag ger dessutom större möjlighet att *del* olika former av resurser i samhället, att få bättre *matchning* på olika marknader som till exempel arbetsmarknaden och inte minst att *lära* av varandra både som individer och organisationer. I slutändan visar detta sig genom att större (i meningen mer befolkningsrika och täta lokala arbetsmarknader) har högre ekonomisk tillväxt och produktivitet och en större diversifiering både då det gäller branscher och yrken än mindre. Huvudmönstret och drivkrafterna bakom detta är väl kända.

Diversifieringen är i sig viktig då den ger möjlighet att dela kunskaper från olika sektorer och därmed klara den ständiga omställning av verksamheter som är en förutsättning för ett områdes långsiktiga konkurrenskraft.³⁸ När det gäller gemensamt lärande mellan individer och företag är en slutsats i forskningen att effekten finns men främst i täta miljöer där människor "möts på riktigt". Det är bland annat det som lett till de omfattande och framgångsrika satsningarna på Science Parks i Västra Götaland. Lärande sker givetvis också i hög grad genom den "tjänstefiering" som skett av mycket kunskap som tidigare var inlåst i industriföretag och stora organisationer. En omfattande privat tjänstesektor med företag som sprider kunskap mellan olika delar av ekonomin kännetecknar majoriteten av alla större och mer snabbväxande regioner i dag. Sambanden är väl kartlagda, internationellt och i Sverige.

Om krafter som delning, matchning, lärande är viktiga för att beskriva så kallade agglomerationsfördelar så finns i forskningen också ett växande fokus på vad som beskrivs som *selektionsprocesser*

³⁷ Flera omfattande analyser av den ekonomiska utvecklingen i Västsverige och Sverige har gjorts på initiativ av Västra Götalandsregionen under senare decennier och då av landets ledande forskare på området. Avsnittet sammanfattar i kort form resultaten av dessa. Se Andersson, M/Larsson, J (2019): Västsverige: Ekonomisk utveckling och ekonomisk geografi, Ny teori och empiri *VGR Analys 2019:14*. Johansson, B/Strömquist, U (2005): *Västsverige och den nya ekonomiska geografin*, Västra Götalandsregionen

³⁸ Här finns givetvis ett stigberoende att utgå från där utvecklingen när allt fungerar väl sker från den regionala specialisering som gäller på den aktuella arbetsmarknaden.

för att förklara vad det är som gör ekonomin mer effektiv på större arbetsmarknader. Något som låter komplext men i själva verket är så enkelt som att de med högst karriärambitioner, bäst utbildning etcetera söker sig till de större arbetsmarknaderna för att de där får bäst möjlighet till långsiktig utveckling och karriär. I samtliga index för var välutbildade unga ingenjörer och ekonomer helst vill jobba finner vi internationellt verksamma storföretag som med något undantag (som IKEA) har sin huvudsakliga verksamhet i våra storstäder och oftast i Stockholm eller Göteborg.

Senare forskning lägger därmed allt större vikt vid de personliga egenskaperna hos dem som väljer att etablera sig på de större lokala arbetsmarknaderna. Detta gör att individen och individens val och därmed ett områdes attraktivitet på arbetsmarknaden men också på bostadsmarknaden och totalt sett blir än mer avgörande frågor. Forskarna konstaterar att en stor del av storstadsregionernas tillväxt i och nivåer på löner och produktivitet förklaras av selektiv sortering. Välutbildad arbetskraft och kunskapsintensiv verksamhet söker sig till stora regioner. Två motiv dominerar: (i) jobbmotiv och (ii) konsumtionsmotiv. Jobbmotivet är viktigast och konsumtionsmotivet är viktigast för lokalisering inom lokala marknader.³⁹

Det faktiska resultatet av hur de ovan beskrivna drivkrafterna fungerar går att avläsa i utveckling av befolkning, jobb, produktivitet, etc. på landets lokala arbetsmarknadsregioner. I samtliga fall finns ett otvetydigt storleksbundet mönster.⁴⁰ För produktivitet (mätt som den genomsnittliga lönen per sysselsatt på de lokala arbetsmarknaderna i Sverige) finns ett storleksbundet mönster där större regioner är mer produktiva och skillnaden störst för verksamheter som kräver högre utbildning som kunskapsintensiva tjänster och högteknologisk tillverkning. I förlängningen har detta också inneburit att den genomsnittliga lönen för olika grupper skiljer sig på olika stora lokala arbetsmarknader. Det är dock framför allt de med lång utbildning, i kvalificerade jobb och de i privat sektor som kunnat dra direkt nytta av denna högre lönenivå. För de med kort utbildning och många i den offentliga sektorn innebär det att lönenivån blir relativt sett låg i storstadsområden och relativt sett högre på mindre marknader. Om vi ser till tioårsperioden innan pandemin skedde tillväxten i ekonomin på tjänstesidan och särskilt snabbt för kunskapsintensiva tjänster. I denna sektor fanns på samma sätt som ovan ett storleksbundet mönster med en betydligt högre tillväxttakt kopplat till de lokala arbetsmarknadernas storlek. Det är samtidigt viktigt att konstatera att de generella vinsterna av väl fungerande arbetsmarknadsregioner kommer hela samhället, och därmed förhoppningsvis en majoritet av invånarna, till del.

Definition av lokala arbetsmarknader (LA-regioner) i Sverige

Lokala arbetsmarknadsregioner (LA-regioner) har som ambition att beskriva sammanhängande arbetsmarknader lokalt/regionalt. Den metod vi använder togs fram i början på 1990-talet och är den som SCB fortsatt använder officiellt för att dela in landet i lokala arbetsmarknader.^{41 42} Ovan har alternativa sätt att dela in arbetsmarknaderna diskuterats. Slutsatsen är att skillnaderna oftast blir relativt små. Grunden för indelningarna kan antingen vara andelen som faktiskt arbetspendlar eller pendlingstider till ett centrum på en lokal/regional arbetsmarknad. Metoderna kan kombineras. De

³⁹ VGR Analys 2019:14

⁴⁰ Ibid

⁴¹ SCB/ERU (1991): Lokala arbetsmarknader och förvävsregioner, *Information om arbetsmarknaden 1991:7*

⁴² <https://scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/arbetsmarknad/sysselsattning-forvarvsarbete-och-arbetstider/registerbaserad-arbetsmarknadsstatistik-rams/produktrelaterat/Fordjupad-information/lokala-arbetsmarknader-la/>

svenska FA-regionerna (funktionella arbetsmarknadsregioner) som från och till används i analyser av den regionala utvecklingen i Sverige av Tillväxtanalys och Tillväxtverket kan sägas vara ett exempel på det där LA-regionerna vidgas med förutsägelser om möjlig framtida pendling.⁴³

De officiella LA-regionerna i Sverige bildas genom att studera pendlingen mellan kommuner. Matematiken är vid ett första påseende enkel. Om färre än 20 procent av de som bor i en kommun och har ett arbete pendlar anses kommunen vara ett eget lokalt arbetsmarknadscentrum. En kommun där fler än 20 procent av de boende som har ett arbete pendlar bedöms tillhöra den lokala arbetsmarknaden i den kommun dit flest pendlar.⁴⁴

Trots enkelheten uppkommer en rad specialfall. Det vanligaste är att en kommun är länkad till en annan kommun som dock i sin tur också har en utpendling på över 20 procent och därmed tillhör ett annat centrum. Detta kan sedan fortgå i flera led där till exempel Lysekil har en utpendling på mer än 20 procent med högst andel till Uddevalla. Uddevalla har i sin tur en utpendling på över 20 procent och flest till Trollhättan som har en utpendling på mer än 20 procent med flest till Göteborg. Göteborgs lokala arbetsmarknad blir i denna situation mycket stor men det är givetvis tveksamt om resultatet återspeglar verkligheten på ett meningsfullt sätt.

Ett annat specialfall är när två kommuner har en andel pendlare på över 20 procent men med störst pendling till varandra. De bildar då ett gemensamt lokalt arbetsmarknadscentrum. I Västsverige finns ett flertal sådana lokala arbetsmarknader, både totalt och för olika grupper. Lidköping och Götene bildar ofta ett gemensamt centrum. Skövde och Skara samt Varberg och Falkenberg är andra exempel. I bilder och text har vi valt att ge dessa LA-regioner namn efter kommunen med flest jobb.

Vi inleder genomgången av LA-regionerna med en redovisning av SCB:s officiella lokala arbetsmarknader som de ser ut i dag men övergår därefter efterhand till att diskutera det mer relevanta perspektivet med flerkärniga lokala arbetsmarknader. Vi använder genomgående SCB:s definitioner både för avgränsningen av LA-regioner totalt sett och för att ta fram de flerkärniga delarna inom desamma.⁴⁵

Lokala arbetsmarknadsregioner i dag och över tid

I takt med utvecklingen av en mer globaliserad ekonomi och därmed arbetsfördelning, vilken för Sveriges del inneburit ökade krav på en väl utbildad arbetskraft samt ett befolkningsunderlag som skapar förutsättningar för en mer specialiserad arbetsmarknad, har antalet lokala arbetsmarknader minskat snabbt. Befolkning och ekonomisk aktivitet har koncentrerats till mer befolkningsrika lokala arbetsmarknader.⁴⁶ För Sveriges del skedde en snabb minskning av antalet lokala arbetsmarknader ända fram till 2010. För Västra Götaland har *antalet* LA-regioner varit i stort konstant efter millennieskiftet.

⁴³ <https://tillvaxtverket.se/statistik/regional-utveckling/regionala-indelningar/fa-regioner.html>

⁴⁴ Ett tilläggs villkor säger att om fler än 7,5 procent av de som har ett arbete pendlar till en specifik kommun är kommunen inte ett centrum även om färre än 20 procent pendlar totalt. Detta infaller dock aldrig i Västsverige.

⁴⁵ För metoder och motiv se SCB.se – Lokala arbetsmarknader

⁴⁶ Se till exempel Andersson/Larsson, Ekonomisk utveckling och ekonomisk geografi, VGR Analys 2019:14.

Tabell 2 Antal lokala arbetsmarknader i Sverige, Västsverige, Västra Götaland 1985 till 2020 (SCB)

	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020
Sverige	126	112	106	90	82	76	69	70
Västsverige	22	17	14	11	11	9	8	8
Västra Götaland	17	13	10	8	8	8	7	7

Kommentar: Tabellen visar de lokala arbetsmarknader som har centrum i Sverige, Västsverige (Västra Götaland + Halland) och Västra Götaland. Åmål bildar gemensam marknad med Säffle i Värmland. Källa: SCB

I dag finns sju officiella LA-regioner (SCB LA2018) som enbart består av västsvenska kommuner – Göteborg, Borås, Skövde, Halmstad, Lidköping, Strömstad och Bengtsfors. Till dessa kommer Åmål som bildar gemensam arbetsmarknad med Säffle i Värmland (tabell x). Noterbart är att Göteborgs lokala arbetsmarknad redan 1985 bestod av 15 kommuner och att det fortfarande är dessa som utgör kärnan i en betydligt mer komplex och flerkärnig lokal arbetsmarknad för Göteborg. 1985 var samtidigt, för att ta några exempel, Tidaholm, Lysekil, Tranemo, Karlsborg, Gullspång, Mariestad och Falköping egna arbetsmarknader med mycket begränsad utpendling.

Västsverige har i runda tal 2 miljoner invånare och en miljon jobb. Det motsvarar en femtedel av hela Sveriges befolkning och av jobben i Sverige. Göteborgs lokala arbetsmarknad är Sveriges näst största efter Stockholm med drygt 1,4 miljoner invånare. Borås och Skövde är nummer 9 respektive 12 med runt 200 000 invånare, vilket motsvarar ett par procent av den svenska befolkningen. I andra ändan av tabellen finner vi Åmål, Strömstad och Bengtsfors som är små arbetsmarknader i ett svenskt perspektiv. Strömstad är som konstaterats ett specialfall med ett större arbetsutbyte över gränsen till Norge. Den långsiktiga koncentrationen av befolkning och ekonomiska aktiviteter till större marknader blir tydlig i tabellen. Halmstad och Strömstad bryter som väntat mönstret med en hög attraktivitet och stora marknader i närområdet. För Åmål och Bengtsfors lokala arbetsmarknader är befolkningsutvecklingen negativ både under 1990-talet och hittills under 2000-talet. På båda dessa marknader var också sysselsättningsgraderna betydligt lägre 2020.⁴⁷

Tabell 3 Grundläggande karakteristika för Västsveriges lokala arbetsmarknader enligt SCB (LA2018)

Lokal Arbetsmarknad	Befolkning			Befolkningsutveckling		Arbetsmarknad 2020, 16-74 år			
	2021	Andel %*	Rank**	90-00 %	00-21 %	I arbete	Kvinnor %	Ej arbete	Syssgrad
Göteborg	1 420 333	13,6	2	7,6	21,8	695 338	48,4	445 533	60,9
Borås	206 492	2,0	9	-3,5	12,1	100 398	47,4	66 114	60,3
Skövde	188 458	1,8	12	-2,4	6,4	89 181	46,9	64 882	57,9
Halmstad	141 511	1,4	19	4,0	19,5	66 640	48,0	47 374	58,4
Lidköping	75 583	0,7	25	-0,9	5,4	36 693	46,7	25 105	59,4
Åmål	27 714	0,3	45	-6,1	-6,0	11 963	46,8	11 144	51,8
Strömstad	26 242	0,3	46	1,3	13,1	11 419	48,8	10 165	52,9
Bengtsfors	14 165	0,1	55	-8,1	-11,2	6 268	45,9	5 762	52,1
LA-Västsverige	2 100 498	20,1	-	4,2	17,6	1 017 900	48,0	676 079	60,1

Kommentar: *Andel av Sveriges befolkning. **Ranking efter storlek av Sveriges lokala arbetsmarknader. Syssgrad är andelen i arbete av befolkningen i åldrarna 16-74 år. Tabellen visar lokala arbetsmarknader och data för dessa enligt SCB:s senaste officiella version LA2018. SCB reviderar indelningen var femte år. Åmål och Säffle bildar gemensam lokal arbetsmarknad i data för 2020 och har därför lagts till i tabellen. Senare beskrivningar och figurer bygger på senast tillgängliga data – 2020. Källa: SCB

⁴⁷ I Appendix 1 redovisas grunddata när det gäller befolkning och befolkningsutveckling för samtliga lokala arbetsmarknader i Sverige enligt SCB LA2018.

Flerkärniga lokala arbetsmarknadsregioner i Västsverige

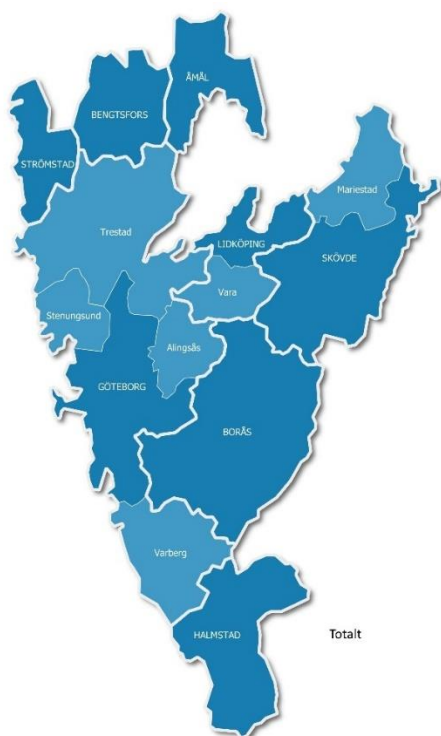
De definitioner som ligger till grund för indelningen i lokala arbetsmarknader skapades utifrån data från mitten och slutet av 1980-talet och har inte reviderats sedan dess. Den ökade generella arbetspendlingen har lett till att regionala centrum i närheten av storstäderna nu räknas in som delar i storstadsregionens arbetsmarknad. Det gäller till exempel Uppsala i Stockholm med en utpendling på 22 procent av alla som har arbete. Det gäller Helsingborg i Skåne med en totalt utpendling på 28 procent som därmed officiellt tillhör Malmös lokala arbetsmarknad. Det gäller också till exempel Trollhättan och Uddevalla i Västra Götaland, där en av tre som har arbete pendlar till en annan kommun, och som från 2015 officiellt tillhör Göteborgs lokala arbetsmarknad. Detta genom att pendlingen från Trollhättan mot Göteborg ökat snabbt och nu är större än den är till Vänersborg eller Uddevalla. Den samlade pendlingen till Vänersborg och Uddevalla från Trollhättan är dock större (ca 3 600 personer) än den till Göteborg (ca 2 500). Här finns dessutom en omfattande intern pendling mellan övriga kommuner i Trestad som i sig fungerar som ett regionalt centrum med högskola, regionsjukhus, Science Park mm. En rättvisande beskrivning av hur de lokala arbetsmarknaderna fungerar behöver som vi tidigare konstaterat ta hänsyn till detta och även visa delregionala centrum i den mån de är viktiga för sin omgivning.

Som vi tidigare konstaterat skiljer sig motiv och möjligheter att pendla mellan olika grupper och de lokala arbetsmarknaderna ser därmed olika ut för olika grupper i befolkningen. I det följande redovisar vi dessa inklusive delregionala kärnor och karakteristika för kvinnor och män, privat och offentlig sektor, hög och lågutbildade, allt baserat på SCB:s definitioner. Den mer detaljerade indelningen beskriver arbetsmarknaden i Västsverige på ett bättre sätt. Kommuner som utgör centrum i de lokala arbetsmarknadsregionerna anges med versaler i kartorna. Kommuner som utgör delregionala centrum i flerkärniga La-regioner namnges utan versaler. I följande avsnitt presenteras ett samlat förslag till indelning i flerkärniga lokala arbetsmarknadsregioner för Västsverige.

Västsveriges officiella flerkärniga lokala arbetsmarknadsregioner 2020 för olika grupper

I figur 42 beskrivs de lokala arbetsmarknaderna i Västsverige inklusive dess delregioner enligt SCB:s definition. Grundindelningen motsvarar redovisningen i tabell x. Göteborgs lokala arbetsmarknad har som vi konstaterat vidgats under senare decennier och fångar nu in en stor del av den västsvenska arbetsmarknaden. Andra centrum med en större geografi är i första hand Borås och Skövde. De tre mindre arbetsmarknaderna – Strömstad, Bengtsfors, Åmål – på större avstånd från regionala centra framgår tydligt av kartan. Minst lika intressant är den flerkärnighet som präglar några av de större marknaderna. Det gäller inte minst Göteborgs lokala arbetsmarknadsregion där Varberg, Alingsås, Stenungsund och Trestad utgör delregionala centra. Det gäller Lidköping med Vara som delregionalt centrum och Skövde med Mariestad som delcentrum. Vi repeterar definitionen av ett delregionalt centrum som är att den namngivna kommunen tillhör den lokala arbetsmarknad den ingår i (skriven med versaler) men att den samtidigt fungerar som centrum för en eller flera av de omgivande kommunerna. Stenungsund är som exempel en viktig arbetsmarknad för både Orust och Tjörn. Mariestad är det för Gullspång och Töreboda. Alingsås är det för Vårgårda. I Trestad finns ett komplext pendlingsmönster där Trollhättan och Uddevalla utgör delregionala centrum för övriga kommuner och varandra.

Figur 42 Flerkärniga lokala arbetsmarknadsregioner i Västsverige 2020, SCB

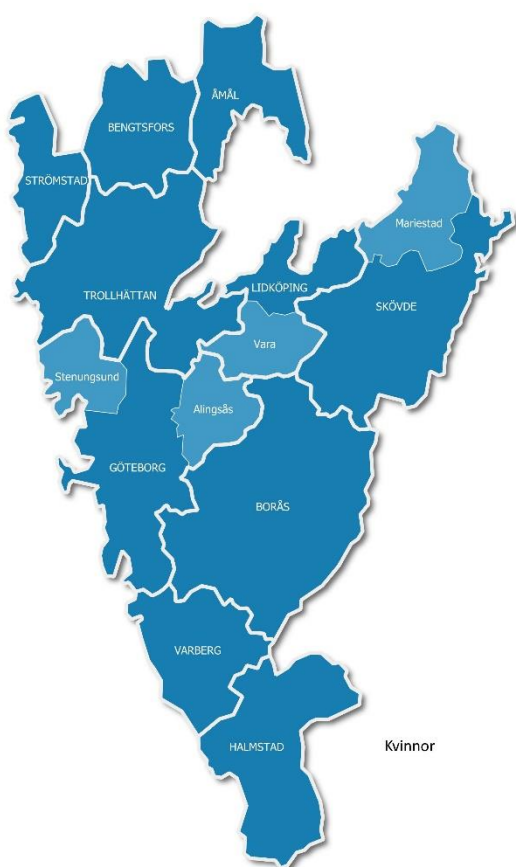


Lokala arbetsmarknader för kvinnor respektive män

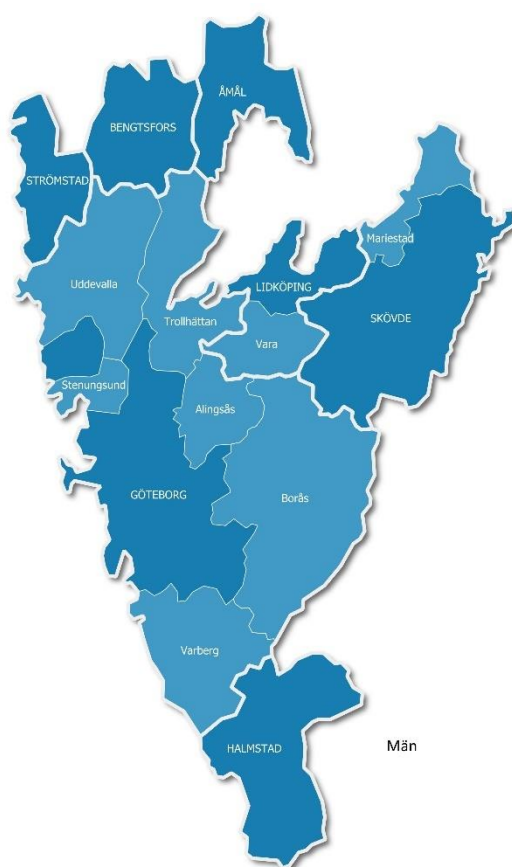
Kvinnors och mäns lokala arbetsmarknader skiljer sig betydligt. Kvinnors något lägre arbetspendling är en orsak men framför allt är det att kvinnor i högre grad arbetar i den offentliga sektorn som är avgörande. Kvinnor har tio lokala arbetsmarknadsregioner i Västsverige fördelade efter regionala centrumfunktioner och med restidsavstånd som oftast kan antas ligga upp mot 45 minuter som mest. Männens har sju lokala arbetsmarknader som domineras av Göteborg och dess kranskommuner som centrum i en tydligt flerkärnig LA-region. Delregionerna ligger i en halvcirkel runt Göteborg med Stenungsund, Uddevalla, Trollhättan, Alingsås, Borås som kärnor. Varberg är en egen LA-region ihop med Falkenberg för kvinnor men ingår som delregion i Göteborgs LA för män. För Skövde, Lidköping, Halmstad, Bengtsfors, Strömstad och Åmål är LA-regionerna i stort identiska med de som gäller totalt sett. Noterbart är att Töreboda ingår i Skövdes LA för män.

Figur 43 Flerkärniga LA-regioner för kvinnor 2020

Figur 44 Flerkärniga LA-regioner för män 2020



Kvinnor



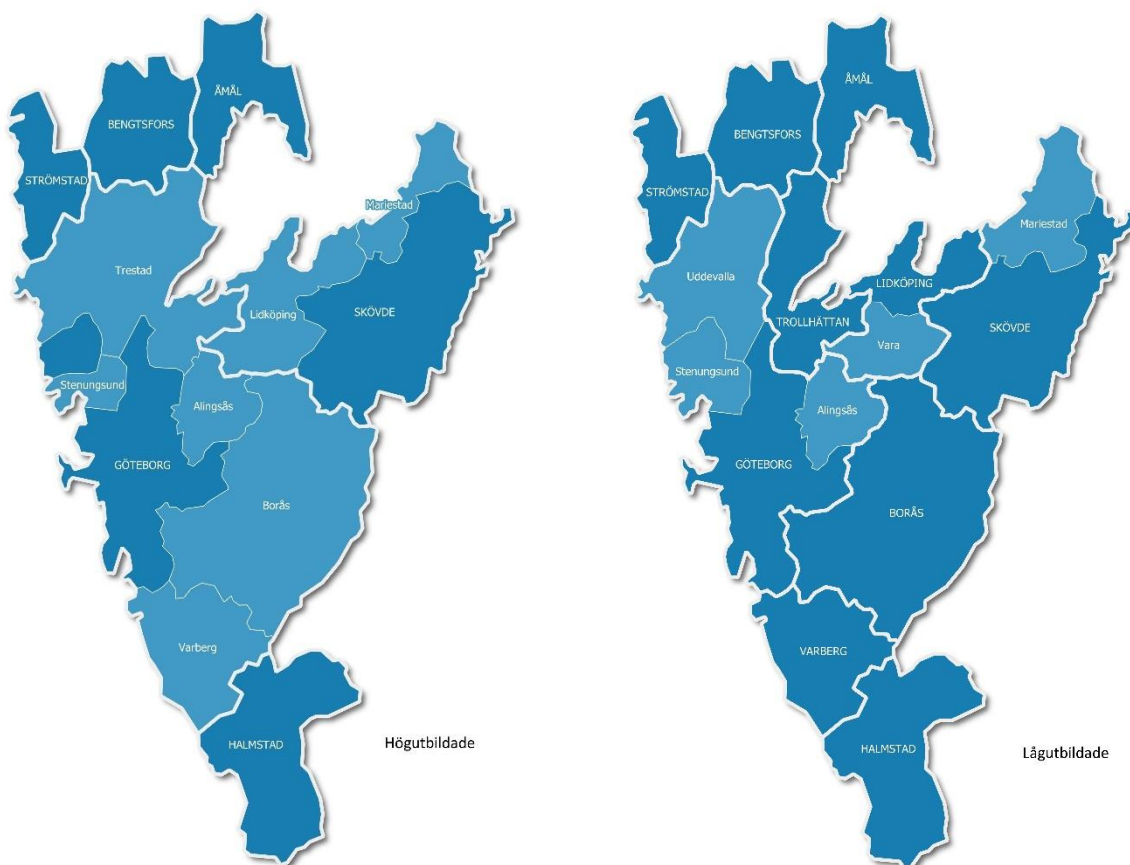
Män

Lokala arbetsmarknader för invånare med olika utbildning

De lokala arbetsmarknaderna för de med högskoleutbildning liknar den för män. Västsverige består för högutbildade endast av sex lokala arbetsmarknader och kommunerna i Skaraborg (undantaget Grästorp) bildar en egen LA-region med Skövde som centrum. De delregionala kärnorna runt Göteborg är i stort desamma som de som beskrivits tidigare medan Lidköping och Mariestad är delregionala kärnor i Skaraborg. Det är svårt att tänka sig att de lokala arbetsmarknaderna vi ser i kartan för högutbildade ska växa och vidgas än mer. Tidsavstånden blir för stora och det finns ett uppenbart värde och viktiga funktioner i de delregionala kärnorna. Däremot kan givetvis pendlingen inom de lokala arbetsmarknaderna och deras delar öka ytterligare.

För de som har kortare utbildning än tre år på högskola/universitet kan Västsverige delas in i 10 lokala arbetsmarknader. Trollhättan och Varberg utgör här egna marknader. Göteborgs lokala arbetsmarknad är även här vidsträckt med delregioner i Uddevalla, Stenungsund och Alingsås.

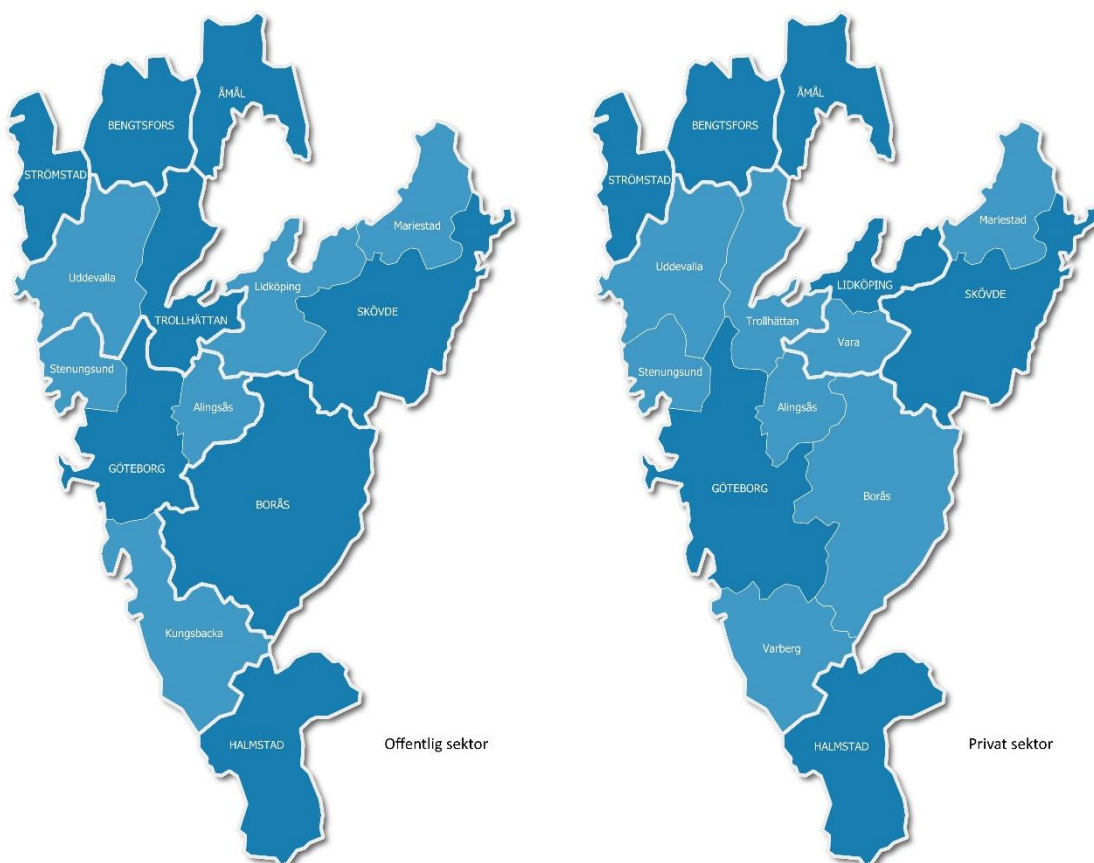
Figur 45 Flerkärniga LA-regioner för högutbildade Figur 46 Flerkärniga LA-regioner för lågutbildade



Lokala arbetsmarknader för invånare i privat och offentlig sektor

De lokala arbetsmarknaderna för den offentliga respektive privat sektorn har betydande likheter med de för kvinnor respektive män. Skaraborg är även inom den offentliga sektorn en samlad arbetsmarknad med Lidköping och Mariestad som delregioner. Trollhättan spelar motsvarande roll i Trestad med omnejd. Borås utgör ett eget centrum. Lokaliseringen av regionsjukhus och högskolor spelar givetvis en stor roll för att det ser ut på detta sätt. I den privata sektorn är det åter Göteborgsregionen som växer över alla bräddar och åter med en omgivande halvcirkel av delregionala centrum.

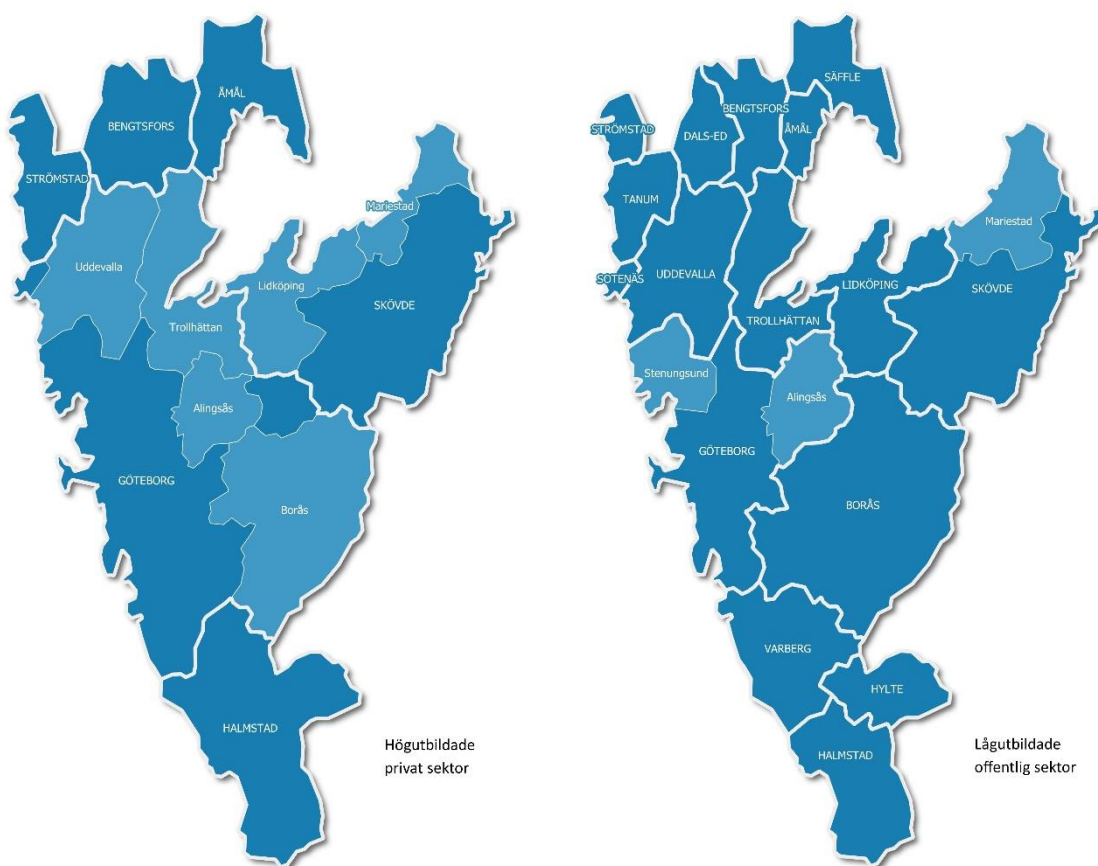
Figur 47 Flerkärniga LA-regioner offentlig sektor Figur 48 Flerkärniga LA-regioner privat sektor



Lokala arbetsmarknader för de med störst respektive minst lokala arbetsmarknader

De högutbildade i den privata sektorn har generellt sett den högsta andelen pendlare. Det är som vi konstaterat också för denna grupp som det lönar sig mest att röra sig över större ytor. Vi ser ett i stort sett bekant mönster med Göteborg och kranskommunerna som centrum och med Uddevalla, Trollhättan, Alingsås och Borås som delregionala kärnor. Skaraborg är en egen lokal arbetsmarknad med Lidköping och Mariestad som delregioner. För högutbildade i den privata sektorn är det också enda gången i vårt material som Halmstads LA-region vidgas med Falkenberg. Kontrasten till bilden för gruppen med den lägsta andelen pendlare – de med kortare utbildning som jobbar i den offentliga sektorn – är slående. Gruppen har 16 lokala arbetsmarknader i Västsverige och det är framför allt i Fyrbodalen och då i Norra Bohuslän och Dalsland som antalet marknader ökar. För lågutbildade med jobb i den offentliga sektorn är det här den egna kommunen som utgör den lokala arbetsmarknaden. Göteborgs, Borås och Skövdes lokala arbetsmarknader är dock även för denna grupp egna stora lokala arbetsmarknader.

Figur 49 LA-regioner högutbildade privat sektor Figur 50 LA-regioner lågutbildade offentlig sektor



Förslag på indelning – flerkärniga lokala arbetsmarknadsregioner i Västsverige

Efter ovanstående genomgång av pendling och pendlingsmönster för olika grupper och i relationer mellan kommunerna ges här ett förslag till en indelning i flerkärniga lokala arbetsmarknadsregioner för Västsverige. Indelningen kan fungera som ett underlag vid diskussioner om arbetsmarknadens funktionssätt och utveckling och vid regional planering men också för diskussioner kring satsningar på infrastruktur och utveckling av transportsystem samt för frågor om gemensam regional samhällsservice mellan kommuner och från stat och region. Motivet är att det är inom dessa marknader som en majoritet av invånarna i första hand rör sig och lever på daglig bas. Den föreslagna indelningen presenteras i tabell 4 och i efterföljande kartor.

Västsveriges flerkärniga lokala arbetsmarknadsregioner är Göteborg, Trestad – med delarbetsmarknaderna Trollhättan och Uddevalla, Skaraborg – med delarbetsmarknaderna Skövde och Lidköping, Borås, Halmstad, Strömstad, Åmål och Bengtsfors. Utöver dessa finns ett antal delregionala centrum för omgivningen i Alingsås, Stenungsund, Varberg, Mariestad och Vara. De är dock mer integrerade i sina huvudarbetsmarknader och/eller har en god tillgång till jobb vid något längre pendlingstider.

Tabell 4 Flerkärniga lokala arbetsmarknader i Västsverige med ingående kommuner⁴⁸

Lokal arbetsmarknad	Delarbetsmarknader	Övriga centrum
Göteborg – Ale, Bollebygd, Härryda, Kungsbacka, Kungälv, Lerum, Lilla Edet, Mark, Mölndal, Partille, Öckerö		Alingsås – Vårgårda Stenungsund – Orust, Tjörn Varberg – Falkenberg
Trestad	Trollhättan – Grästorp, Mellerud, Vänersborg Uddevalla – Färgelanda, Lysekil, Munkedal, Sotenäs	
Skaraborg (Skövde)	Skövde – Falköping, Hjo, Karlsborg, Skara, Tibro, Tidaholm Lidköping – Götene, Vara, Essunga	Mariestad – Gullspång, Töreboda (Skövde)
Borås – Herrljunga, Svenljunga, Tranemo, Ulricehamn		
Halmstad – Hylte, Laholm		
Strömstad – Tanum		
Åmål – Säffle		
Bengtsfors – Dals-Ed		

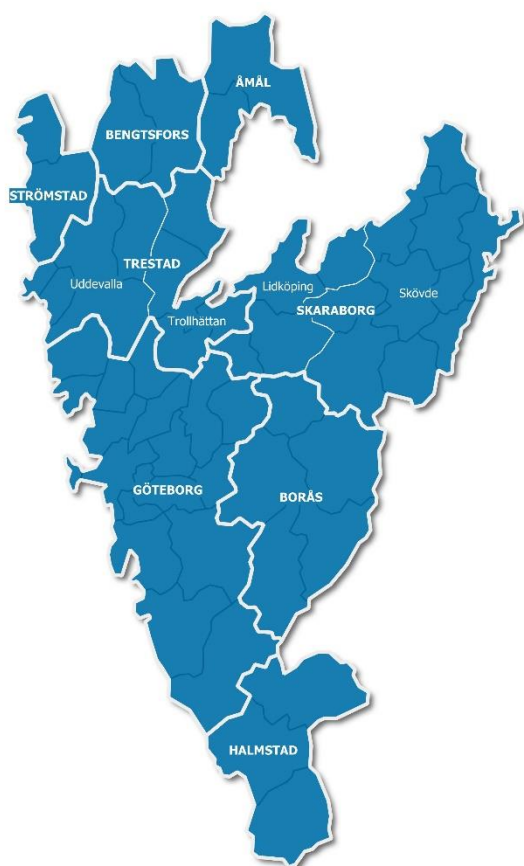
Anm: Mariestad utgör övrigt centrum inom Skövdes delarbetsmarknad.

När det gäller gemensam samhällsservice och samverkan generellt är det samtidigt viktigt att konstatera att det för många mindre kommuner vid sidan av Göteborgsregionen är fler som jobbar i den egna kommunen än som pendlar till arbetet i någon annan kommun/regionalt centrum och att regional samverkan baserat på tradition och kulturell gemenskap är nog så viktigt. Flera områden i Västsverige har stark gemensam identitet vilket kan underlätta gemensamma lösningar. Skaraborg, Dalsland, Bohuslän, Halland, Sjuhärad är namn som förpliktigar. Men, även denna typ av samverkan ta hänsyn till hur invånarna faktiskt lever i sin vardag.

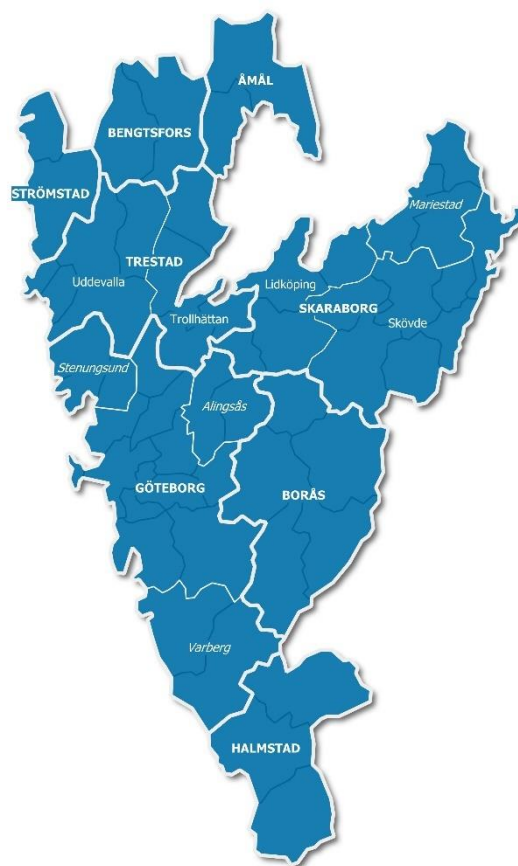
⁴⁸ Den kommun som är svårast att placera inom en given LA-region är Mark som har betydande pendling både mot Borås och Göteborg. När pendlingen mot Göteborg innefattar omgivande kommuner betyder den dock mer än pendlingen mot Borås.

En annan given fråga som vi återkommer till är i vilken mån integrationen mellan dessa flerkärniga LA-regioner kan förbättras och var det i så fall kan ske. Det tydligaste exemplet är den bristande infrastrukturen när det gäller järnväg mellan Borås och Göteborg. Här finns potential till en avsevärd minskning av restider i en relation där detta normalt leder till ett ökat utbyte och en mer väl fungerande storregional arbetsmarknad. Även med framtida förbättringar på områden där det i dag saknas grundläggande transportinfrastruktur till exempel på järnvägssidan bör de identifierade marknaderna fungera som arbetsmarknadsregioner. Bakgrunden är deras roll som delregional centra och betydelse för sin omgivning. De nödvändiga investeringarna ser dessutom ut att ligga långt fram i tiden.

Figur 51 Flerkärniga LA-regioner Västsverige



Figur 52 Flerkärniga LA Västsverige 3-nivåer



Anm: Förslag på flerkärniga lokala arbetsmarknadsregioner Västsverige. Figur 51 visar förslaget inklusive dess flerkärniga delar i Trestad och Skaraborg. Figur 52 visar förslaget inklusive samtliga delkärnor enligt statistiken. Källa: SCB

Tabell 5 redovisar ett antal grunddata för de flerkärniga lokala arbetsmarknadsregionerna i Västsverige. Göteborgs LA innehåller trots den avgränsning mot andra regionala centra som gjorts här runt 60 procent av samtliga invånare och arbetstillfällen i Västsverige. Befolkningsutvecklingen under 2000-talet är mycket snabb och utbildningsnivån betydligt högre än på de andra marknaderna. Skaraborgs LA är näst störst både vad gäller befolkning och jobb följt av Trestad, Borås och Halmstad. Dessa fyra regionala centra utanför Göteborg står för mellan 7 och 13 procent av befolkningen. De tre mindre LA-regionerna Åmål, Strömstad och Bengtsfors omfattar var och en runt 1 procent av Västsveriges befolkning. Befolkningsutvecklingen har varit betydligt starkare utefter

Väst- och Bohuskusten och i Borås LA. Utbildningsnivån är betydligt lägre i de lokala arbetsmarknaderna i Dalsland.

Tabell 5 Grunddata för Västsveriges flerkärniga LA-regioner 2021

	Befolkning	Befutv. 00-21 %	Utbnivå 16-74 år	Antal Jobb	Antal Sysselsatta	Andel (%) av Befolkning	Jobb
Göteborgs LA	1 244 069	24,1	27,8	635 852	634 632	59,7	61,8
Skaraborgs LA	264 041	6,1	17,0	125 796	128 484	12,7	12,2
Trestads LA	211 465	7,7	18,7	91 947	98 718	10,1	8,9
Borås LA	171 291	13,2	17,7	85 814	85 342	8,2	8,3
Halmstads LA	141 511	19,5	20,3	67 317	68 513	6,8	6,5
Åmåls LA	27 714	-6,0	13,5	11 055	12 077	1,3	1,1
Strömstads LA	26 242	13,1	16,5	11 514	11 758	1,3	1,1
Bengtstads LA	14 165	-11,2	12,2	6 362	6 278	0,7	0,6
Skövdes del LA	188 458	6,4	17,3	89 386	91 192	9,0	8,7
Lidköpings del LA	75 583	5,4	16,2	36 410	37 292	3,6	3,5
Trollhättans del LA	113 788	8,1	19,4	49 563	52 865	5,5	4,8
Uddevallas del LA	97 677	7,3	18,0	42 384	45 853	4,7	4,1
Västsverige	2 085 102	17,8	23,9	1 029 525	1 039 093	100,0	100,0
Västra Götaland	1 744 859	16,7	24,4	880 822	870 071	83,7	85,6

Anm: Samtliga data gäller 2021. Utveckling av befolkning 2000 till 2021 i procent. Utbildningsnivå är andelen med fler än tre år på högskola/universitet i åldern 16 till 74 år. Data i de tvåsista kolumnerna redovisar respektive områdes andel av Västsveriges befolkning och jobb.

Källa: SCB

Beskrivning av Västsveriges flerkärniga lokala arbetsmarknader

Nedan följer en översiktlig beskrivning av ett antal karakteristika för de flerkärniga lokala arbetsmarknaderna.

Skövde lokala arbetsmarknadsregion – centrum i Skaraborgs LA-region

Skövde är regionalt centrum i Skaraborg. Skövdes betydelse på den lokala arbetsmarknaden har ökat genom åren och i dag kan Skaraborg med Skövde i centrum ses som en gemensam arbetsmarknadsregion. Med faktiska pendlingsdata och statistiska avgränsningar gäller det de som jobbar i offentlig sektor, för högutbildade totalt och för högutbildade i privat sektor. Skövdes utpendling ligger över tid kvar på en låg nivå medan de omgivande kommunerna som till exempel Tibro, Tidaholm, Hjo och Skara ökat sin utpendling mycket snabbt de senaste tre decennierna. För högutbildade är det fler än fyra av tio och i grannkommunerna till Skövde fler än hälften av de med högre utbildning som pendlar till arbetet. Skövdes roll som regionalt centrum framstår också tydligt i form av högre fastighetspriser än för övriga kommuner, också då tillsammans med Lidköping.

Utvecklingen på arbetsmarknaden innebär att både jobb och sysselsättning ökat betydligt snabbare i Skövde än i omgivande kommuner. Dessa hade i flera fall till och med en negativ utveckling av antalet jobb 2008 till 2018. Den summerade utpendlingen från Skövde låg 2020 på ca 20 procent. Skövde som kommun har den fjärde största egna arbetsmarknaden bland kommunerna i Västsverige efter Göteborg, Borås och Halmstad med 35 000 jobb. 10 000 av dessa innehas av inpendlare från den skaraborgska omgivningen. Det ger en profil på kommunens arbetsmarknad som liknar den i

Göteborg. Det är bara Göteborg och Skövde bland Västsveriges 55 kommuner som har utpendlingsnivåer kring 20 procent av de som jobbar kombinerat med en inpendling på ca 35 procent till arbetstillfällena i kommunen.

Mariestad fungerar som delregional lokal arbetsmarknad inom Skövde lokala arbetsmarknadsregion. Banden mellan Skövde och Mariestad är mycket starka. Mariestads pendling till Skövde är omfattande i alla 18 grupper vi studerat. Mariestad utgör samtidigt delregionalt centrum för Gullspång och Töreboda. Utpendlingen totalt ligger kring 30 till 40 procent och för högutbildade på mellan 40 och 50 procent i alla tre kommunerna. Töreboda har mycket goda och snabba kommunikationsmöjligheter via tåg till Skövde och för högutbildade i Töreboda är Skövde den viktigaste arbetsmarknaden utöver den egna. Delar av Gullspångs kommun har långa avstånd till andra arbetsmarknader och Gullspång har den minsta egna arbetsmarknaden i Västsverige med ca 2 200 jobb. Andra kommuner med liten egen arbetsmarknad är Grästorp, Essunga, Färgelanda och Dals-Ed. Detta är i samtliga fall också kommuner med ett mindre befolkningsunderlag. Antalet utpendlare från Gullspång till Örebro är inte fler än 20 personer jämfört med 300 till Mariestad och 140 till Töreboda.

Lidköpings lokala arbetsmarknadsregion

Lidköping är den näst största lokala arbetsmarknaden i Skaraborg och delregionalt centrum för västra Skaraborg. Pendlingsrelationerna är frekventa med framför allt Götene, Skara och Vara. Den nära relationen till Götene – som har en omfattande och framgångsrik industriell verksamhet och ligger på kort avstånd från Lidköping – innebär att pendlingen mellan dessa båda kommuner är intensiv (1350 personer respektive 1150 personer i vardera riktningen per dag) och att Lidköping enbart för högutbildade och offentlig sektor har fler pendlare till Skaraborgs arbetsmarknadscentrum, Skövde. I praktiken bör, som vi konstaterat ovan, Skaraborg ses som en gemensam marknad. Den summerade utpendlingen från Lidköping låg 2020 på ca 30 procent. Vara har starka kopplingar till Lidköping med drygt 600 utpendlare per dag men spelar också roll som delregionalt centrum för en del av Lidköpings lokala arbetsmarknad ihop med Essunga.

Borås lokala arbetsmarknadsregion

Borås är ett starkt och viktigt centrum på arbetsmarknaden för de omgivande kommunerna i Sjuhärad eller Boråsregionen. Precis som för Skövde har Borås stärkt sin roll som centrum på den lokala arbetsmarknaden betydligt under senare decennier. Tillväxten av jobb och sysselsatta har varit hög medan omgivande mindre kommuner ofta haft en relativt svag utveckling. Möjligheterna att pendla till framför allt Borås har betytt mycket för invånarna i kommuner som Svenljunga, Tranemo, Herrljunga. Den totala andelen utpendlare från Borås ökar stadigt över tid men ligger fortsatt runt 20 procent, den lägsta nivån i Västsverige efter Halmstad. Merparten av de omgivande mindre kommunerna har en utpendlingsnivå på mellan 40 och 50 procent totalt för befolkningen och där som sagt de viktigaste enskilda strömmarna går till Borås. Borås har det näst högsta antalet arbetstillfällen inom sin kommun i Västsverige med ca 60 000 jobb och med 15 000 inpendlare (25 procent) till dessa jobb. Fastighetspriserna i Borås ligger i genomsnitt ungefär i nivå med de i Skövde och Lidköping. I förhållande till sin storlek, läge och betydelse för omgivningen tyder detta på en något lägre attraktivitet.

Borås blir för flera grupper en delregional arbetsmarknad inom Göteborgsregionen. Det gäller exempelvis för män, högutbildade och inom den privata sektorn. Det är då viktigt att konstatera att

det oftast är pendlingen mellan Borås och Göteborg som ger denna effekt. För de flesta andra kommuner i Sjuhärad är Borås centrum på den lokala arbetsmarknaden även för dessa grupper. Marks kommun utgör ett särfall där de ligger i skärningen mellan Borås, Varberg, Göteborg. För Mark är den samlade pendlingen till kommuner i och kring Göteborg större än till Borås. 2050 pendlare till Borås ska jämföras med ca 3 500 om vi summerar utpendlingen till Göteborg, Mölndal, Härryda och Kungsbacka. Vi kan också konstatera att det i relationen mellan Borås och Göteborg finns den mest uppenbara möjligheten i Västsverige att korta pendlingstiderna och därmed öka utbyte och förbättra matchningen på arbetsmarknaden än mer. Pendlingstiderna kan något förenklat komma att halveras från en till en halv timma vilket motsvarar förändringen för Trollhättan i samband med utbyggnaden av dubbelspår och motorväg i början av 2010-talet. Borås har i dag runt 3 800 utpendlare sammantaget per dag till Härryda, Mölndal och Göteborg och drygt 900 till Ulricehamn. Ökningen från Trollhättan efter att den nya järnvägen kom på plats var ca 50 procent, men det var i samband med SAAB:s konkurs och då med en mycket stor efterfrågan på den friställda kompetensen från bilindustri med mera i Göteborg.

Göteborgs lokala arbetsmarknadsregion

Göteborgs lokala arbetsmarknad är helt dominerande i Västsverige när det gäller befolkningsunderlag, arbetstillfällen, utbildningsnivåer och när det gäller tillväxt av jobb och befolkning. Den inre kärnan på Göteborgs lokala arbetsmarknad har en mycket lång historia och bestod redan 1985 av 15 kommuner. Antalet jobb i Göteborgs kommun är i dag ca 360 000. Andelen utpendlare av de som har jobb ligger i de närmsta 12 grannkommunerna till Göteborg på över 50 procent, ofta över 60 procent. För högutbildade gäller det 17 av kranskommunerna, från Orust i norr, till Kungsbacka i söder och Herrljunga i öster. Den vidgning vi sett av arbetsmarknaden sedan 1985 handlar dock ofta om att pendlingen ökat från omgivande regionala centrumkommuner som Trollhättan, Uddevalla och Borås. Rent statistiskt växer då Göteborgs marknad med hela innehållet i dessa kommuners delregionala marknader. De största inpendlingarna till Göteborg, om vi inkluderar Partille och Mölndal i vad vi valt att kalla Göteborg+, kommer från Kungsbacka (19 000), Lerum (11 700), Härryda (11 000), Kungälv (10 500) och Ale (8 100). Motsvarande värden är för Alingsås 4 400, Borås 3 400, Trollhättan 2 700, Varberg 2 400, Uddevalla 2 000, Halmstad 800 och Skövde 500 utpendlare till Göteborg+.

De delregionala marknaderna som är väl integrerade delar av Göteborgsregionens marknad är i första hand Alingsås, Stenungsund och Varberg. Uddevalla, Trollhättan och Borås bör ses som egna delregionala lokala arbetsmarknader inte minst med tanke på deras betydelse för sitt omland. Alingsås har sedan länge mycket starka kopplingar till Göteborg medan Vårgårda kan sägas ha motsvarande koppling till Alingsås. De väl utbyggda kommunikationerna och relativt korta tidsavstånden ger dock hög flexibilitet. Vårgårda har i sig en stark industriell position. 5 200 personer pendlar sammantaget till Göteborg i stråket Lerum, Partille och Mölndal från Alingsås medan motsvarande siffra till Vårgårda och Herrljunga är drygt 1 000. Från Vårgårda pendlar totalt knappt 1 500 personer till Alingsås och Herrljunga. Stenungsund fungerar som en delregional arbetsmarknad för Orust och Tjörn men har samtidigt en betydande egen utpendling till Göteborg. Utpendlingen till Kungälv och Göteborg är totalt 4 600 personer per dag. Även Stenungsund har en stark lokal industriell position och vidgar helt enkelt det något mindre utbudet av arbete i de attraktiva boendekommunerna Orust och Tjörn som har 1 000 respektive 1 600 utpendlare till Stenungsund. Varberg men också Falkenberg har relativt låg utpendling och tillsammans en stark

arbetsmarknad. De skulle givetvis kunna ses som en egen arbetsmarknad. Pendlingen växer samtidigt över tid och kopplingen till Göteborg med kranskommuner blir allt tydligare.

Sammantaget är det uppenbart att utvecklingen på Göteborgs lokala arbetsmarknad på många sätt är avgörande för utvecklingen i mycket stora delar av Västsverige. Dels i form av sin egen tyngd, men också genom de starka kopplingarna till och betydelse för centrum på andra marknader och delmarknader som Uddevalla, Trollhättan, Borås, Varberg, Alingsås och Stenungsund.

Trestads lokala arbetsmarknad – Uddevalla och Vänersborg/Trollhättan

En av de mest komplexa arbetsmarknaderna i Sverige finns i området runt Uddevalla, Trollhättan, Vänersborg. Tre medelstora kommuner ligger här på kort avstånd från varandra och har ett omfattande inbördes utbyte på arbetsmarknaden. Totalt har de tre kommunerna drygt 70 000 jobb inom sina gränser vilket kan jämföras med Borås 55 000. Regionala centrumfunktioner som högskola, regionsjukhus och Science Park har under senare decennier koncentrerats till Trollhättan medan Uddevalla har en stark position som handelscentrum och är omgiven av ett antal kommuner med attraktiv boendemiljö. Både Uddevalla och Trollhättan har betydande utpendlingstal på runt en tredjedel av de som arbetar medan närmare hälften av alla som har ett arbete från Vänersborg pendlar till en annan kommun för att arbeta. Detta är en relativt unik siffra för en kommun med 40 000 invånare som inte ligger på kort tidsavstånd till en av Sveriges tre storstäder. Situationen kompliceras än mer av att kringliggande kommuner som Munkedal, Färgelanda, Mellerud, Grästorp etcetera har en omfattande inpendling till de tre kommunerna men då i ett mycket traditionellt mönster där Uddevalla fungerar som centrum på Bohussidan och för Färgelanda medan Vänersborg och Trollhättan fyller motsvarande funktion på Västgötasidan och för Mellerud.

Jobbutvecklingen i de tre centrumkommunerna har varit relativt svag det senaste decenniet. Inte minst genom SAAB:s konkurs i inledningen av 2010-talet, vilken hade stor påverkan på omgivande verksamheter/kommuner. Samtidigt har andelen sysselsatta utvecklats relativt väl i Uddevalla och Trollhättan vilket i stort berott på en ökad utpendling från dessa kommuner till i första hand Göteborgsregionen.

För de som jobbar inom offentlig sektor är inte oväntat Trollhättan centrum på arbetsmarknaden men även här fungerar Uddevalla som delregionalt centrum på "Bohussidan". För den privata sektorn är Trollhättan respektive Uddevalla delregionala centrum med koppling till Göteborgs lokala arbetsmarknad genom pendlingen från den egna kommunen. Detsamma gäller mäns lokala arbetsmarknader. För kvinnor är Trollhättan centrum i en gemensam lokal arbetsmarknad, mycket beroende på att regionsjukhuset NÄL ligger i kommunen. För högutbildade fungerar Trestad som en samlad delregional arbetsmarknad inom Göteborgsregionen. Och så här går det att fortsätta med olika grupper och indelningar. Sammantaget är det tydligt att det finns ett gemensamt beroende av arbetsmarknaden i Trestad och att det är ett beroende som åtminstone omfattar nio kommuner från Sotenäs och Lysekil i väster till Grästorp i öster. Lika uppenbart är att historiska mönster och pendlingsavstånd från kranskommunerna innebär att både Trollhättan och Uddevalla bör ses som delregionala arbetsmarknader för invånarna i området. Om helheten blir bra kommer dock också delarna att fungera väl.

Vänersborg och Trollhättan ligger på runt en mils avstånd med ett stort handelscentrum – Överby – i mitten. Pendlingen från Vänersborg till Trollhättan är nästan 5 000 personer per dag och i motsatt riktning pendlar 2 400. Om vi tittar på faktiska tal är det då rimligt att se Trollhättan och Vänersborg

som ett gemensamt kommunalt/regionalt centrum. Härifrån pendlar 2 500 personer dagligen till Uddevalla ca 3 mil eller en halv timma bort, medan motsvarande ström åt andra hållet är 2 700 personer. Ett omfattande utbyte i förhållande till kommunernas storlek.

Halmstads lokala arbetsmarknad

Halmstad har i förhållande till den egna storleken förvånansvärt litet utbyte med sin omgivning. Laholm och Hylte är de enda kommuner som genomgående ingår i den lokala arbetsmarknadsregionen och utpendlingen från Halmstad är den lägsta bland kommunerna i Västsverige. Även inpendlingen är den procentuellt lägsta av samtliga 55 kommuner. Kommuner med nästan lika låga inpendlingsandelar är till exempel Varberg, Säffle, Mellerud, Tidaholm, Öckerö. Allt detta trots att Halmstad har den tredje största egna arbetsmarknaden inom kommunens gränser med 50 000 jobb. Värdena är svåra att förklara och det som ligger närmast är någon form av kultur/tradition. Något som vi kunnat se i till exempel Melleruds höga pendling till Vänersborg och betydligt lägre dito till Trollhättan på motsvarande tidsavstånd eller Ulricehamn vars pendling generellt och för olika grupper i stort helt går mot Borås medan strömmarna till Jönköping på liknande tidsavstånd är små. Utveckling av jobb och attraktivitet är samtidigt fortsatt stark i Halmstad med sin funktion som regionalt centrum i Halland. Andelen som pendlar till någon plats utanför Västsverige (i huvudsak till Skåne) är 36 procent av pendlarna motsvarande 2 900 personer.

Strömstads lokala arbetsmarknad

Strömstad, med en genomgående stark koppling på arbetsmarknaden till Tanum befinner sig i en unik och speciell situation i Västsverige. Beroendet och utbytet med Norge är mycket stort både när det gäller handel och turism. Attraktiviteten mätt som fastighetspriser är mycket hög. Samtidigt är den egna arbetsmarknaden en av de tre minsta i Västsverige och avståndet till regionala centra i Sverige stort. Den sammanräknade förvärvsinkomsten ökar med 15 procent i Strömstad och 5 procent i Tanum (2019) när inkomster från Norge räknas med.⁴⁹ Arbetspendlingen är därmed viktig men den egna marknaden är också stark. Även om löner och ersättningar är högre på andra sidan gränsen är detta inte så förvånande då den egna arbetsmarknaden av ovanstående anledningar och så länge de relativa ekonomiska förhållandena ser ut som de gör mellan Sverige och Norge måste anses som mycket stark. Nordby köpcentrum på gränsen till Norge var 2019 det köpcentrum i Sverige som hade högst omsättning före Mall of Scandinavia i Solna och Nordstan i Göteborg.⁵⁰ Sammantaget är det väsentligt att i ett västsvenskt perspektiv se Strömstad och Tanum som en egen lokal arbetsmarknad med behov av den service etcetera som behöver finnas på en sådan. Det gäller oavsett om servicen kan erbjudas i samverkan med Norge eller lokalt.

Bengtsfors lokala arbetsmarknad

Bengtsfors bildar tillsammans med Dals-Ed den klart minsta och samtidigt mest "isolerade" lokala arbetsmarknaden i Västsverige. Man gör det sammantaget och för alla grupper vi studerat. Totalt har kommunerna drygt 14 000 invånare och runt 6 300 jobb. Tidsavståndet till regionala centrum i Uddevalla och Trollhättan är en och en halv timma med bil. Till Åmål är det 30 minuter från Bengtsfors men över en timma från Ed och till Mellerud 50 minuter. Båda kommunerna har låg utpendling och relativt låg inpendling. Ökningen av utpendlingen har varit låg under senare

⁴⁹ SCB.se, Nordiska-inkomster-i-inkomststatistiken-2011-2019.pdf

⁵⁰ <https://www.market.se/affarsnyheter/forsaljning/ny-herre-pa-tappan--har-ar-sveriges-storsta-kopcentrum-och-handelsplatser/>

decennier i Dals-Ed, något större i Bengtsfors, inte minst kring år 2000 i samband med nedläggningen av bilsätstillverkning vid Lear med 900 anställda. Medan utvecklingen av sysselsättning har legat på en relativt bra nivå det senaste decenniet är attraktiviteten mätt som fastighetspriser låg. Ett faktum som gäller för kommunerna i Dalsland som helhet. Från Bengtsfors pendlar 300 personer dagligen till Dals-Ed, 150 till Åmål och 100 till Mellerud. Från Dals-Ed pendlar 200 till Bengtsfors och drygt 50 till Strömstad. Även i Ed och Bengtsfors finns ett relativt stort jobbutbyte med Norge. Den sammanräknade förvärvsinkomsten ökar med i runda tal 5 procent både för Bengtsfors och Dals-Ed när inkomster från Norge räknas in (se not för Strömstad).

Åmåls lokala arbetsmarknad

Åmål och Säffle bildar, totalt sett och för i stort sett alla grupper som studeras, en gemensam lokal arbetsmarknad i skärningspunkten mellan Västra Götaland och Värmland. Storleken är på samma nivå som den för Strömstad och Tanum med ca 28 000 invånare och 11 000 jobb. I ett västsvenskt perspektiv är Åmål och Säffle relativt isolerade på arbetsmarknaden med låg inpendling och relativt låg utpendling. Från Åmål pendlar ca 550 personer till Säffle och pendlingen i motsatt riktning är på samma nivå. Åmåls övriga utbyte går framför allt till Bengtsfors och Mellerud (270 respektive 100 utpendlare). Den långsiktiga utvecklingen av befolkning och jobb har varit svag och attraktiviteten är låg i förhållande till det relativt goda läget med kommunikationer till Trollhättan och Karlstad via tåg – som dock tar runt en timma – och med läget vid Väneren. Precis som för Bengtsfors/Ed och Strömstad/Tanum är det viktigt att Åmål ses som ett lokalt arbetsmarknadscentrum i Västra Götaland med de behov av regionala funktioner som det innebär.

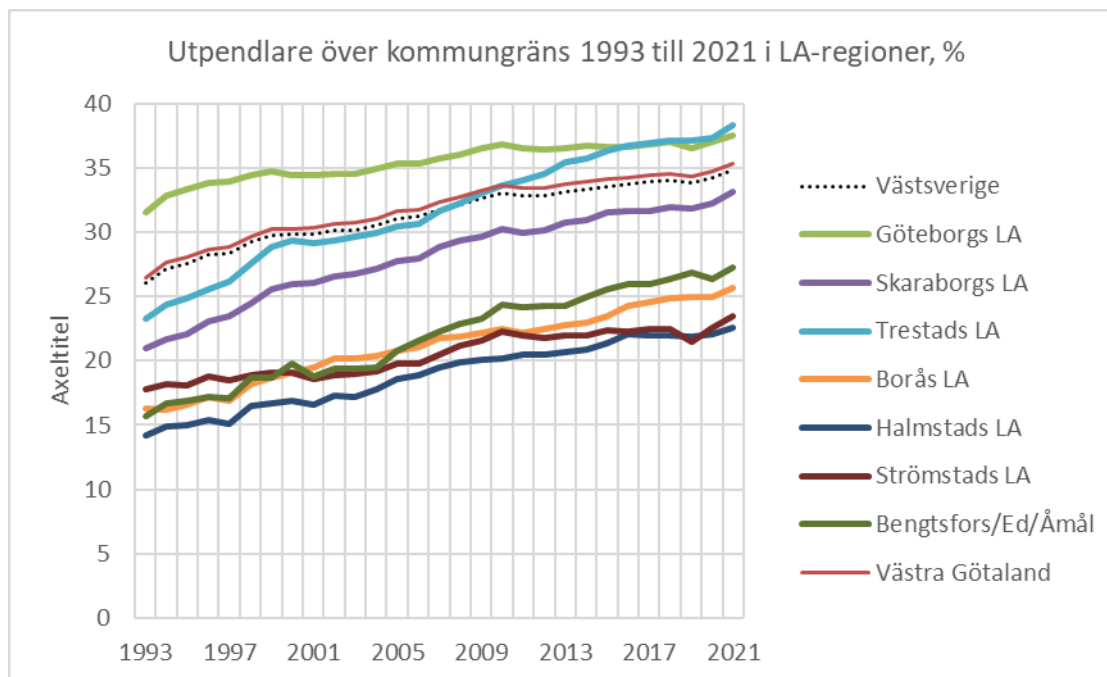
Summerad pendling i de flerkärniga LA-regionerna över tid

Utvecklingen över tid av det totala antalet utpendlare som andel av samtliga som har jobb från 1993 till 2021 för de lokala arbetsmarknadsregionerna på huvudnivå i Västsverige beskrivs i figur 53. Den generella trenden kan avläsas i summorna för Västsverige och Västra Götaland. Vi ser en relativt konstant ökning från 1993 till 1999 följs av en något långsammare tillväxt av andelen pendlare under 2000-taletss första decennium varefter andelen pendlare av de som har jobb i stort sett planar ut fram till 2020. 2021 syns ett hack upp i kurvan som kan ha samband med pandemin och en överhettad bostadsmarknad med ökad utflyttning från regionala centra och mer distansarbete. Här behövs dock flera år av data för att kunna säga om detta är början på en trend. Klart är i alla fall att en snabb tillväxt av de som har arbete inte lett till någon minskad pendling eller ökad förtätning. När jobben ökar har pendlingen ökat minst på samma nivå. Lika klart är att ökningstakten när det gäller pendling har avtagit.

Att strukturen på de lokala arbetsmarknadsregionerna betyder mycket för nivån på pendlingen blir tydligt i figuren. Göteborgs LA är etablerad sedan länge och andelen pendlare av de som har jobb är i stort sett konstant under det senaste decenniet. Även från millennieskiftet är förändringen liten. Trestads lokala arbetsmarknadsregion är den där andelen pendlare ökat mest. Mycket stora strukturella förändringar som inleddes med nedläggningen av Uddevallavarvet i slutet av 1980-talet och kulminerade med SAAB:s konkurs 2010/11, kombinerat med en ändrad struktur i den offentliga sektorn med en koncentration av samhällsservice till Trollhättan, har lett till en betydligt högre pendling. Till detta kommer då en ökad pendling till Göteborgs LA från Trollhättan och Uddevalla. Även i Skaraborgs LA har andelen pendlare ökat snabbt under senare decennier. Även här är det ändrade struktur i den regionala ekonomin med minskad industriell verksamhet i de mindre

städerna tillsammans med en ökad betydelse för framför allt Skövde som regionalt centrum som ligger bakom.

Figur 53 Utpendlare över kommungräns per LA-region 1993 till 2021, % av antalet jobb per LA



Anm: Andel pendlare beskrivs samlat för Bengtsfors, Dals-Ed och Åmål. Värdena för Strömstads LA är underskattade då pendlingen till Norge saknas. Det gäller i någon mån också Bengtsfors/Ed/Åmål.
Källa: SCB

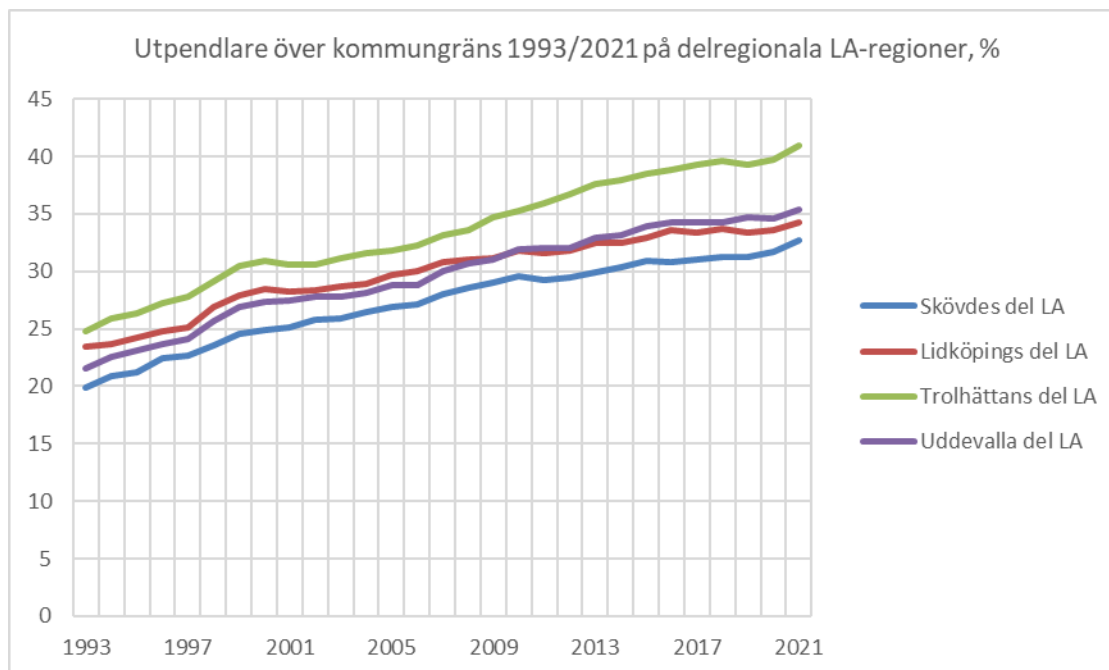
Den samlade pendlingen inom Borås LA är betydligt lägre och ökar långsammare. Att Borås är ett så dominerande centrum inom denna LA-region är en viktig förklarande faktor. Den lägre nivån visar då också på det vi tidigare sett – att utpendlingen från Borås i sig är relativt begränsad i förhållande till arbetsmarknad i den egna kommunen. Andelen pendlare i Norra Dalsland har ökat relativt snabbt och ligger sammantaget i nivå något över den för Borås LA. Norra Dalsland består av tre mindre kommuner med ett avstånd på runt en halv timma med bil från Bengtsfors i mitten till Ed respektive Åmål.⁵¹ Situationen kan liknas vid den i Skaraborg men utan tillgång till ett regionalt centrum på samma sätt.

Halmstad är som vi tidigare konstaterat något av ett särfall som visar att det inte är självklart med höga pendlingsnivåer trots en roll som regionalt centrum, med kvalificerade regionala institutioner och med ett utmärkt läge när det gäller kommunikationer till omgivande stora och växande marknader. Trenden är långsamt ökande pendlingsrörelser på en låg nivå. Strömstad är som vi genomgående konstaterat svåranalyserat i och med att pendlingen till Norge inte finns tillgänglig för senare år eller med kontinuerliga tidsserier. Trenden är en svagt ökad pendling inom landet för kommunerna Strömstad och Tanum tillsammans.

⁵¹ Notera att all utpendling från de tre kommunerna ingår i materialet. Alltså även Åmåls mer omfattande pendling till Säffle etcetera.

Andelen pendlare för delregionerna inom Skaraborgs respektive Trestad utvecklas på ett relativt likartat sätt över tid (figur 54). Ökningstakten avstannar något över tid med undantag av Trollhättans delregionala LA av väl kända och upprepade skäl.

Figur 54 Utpendlare över kommungräns per delregional LA-region 1993 till 2021, % av jobb per LA



Anm: För ingående kommuner i respektive delregional lokal arbetsmarknad se tabell 4.

Källa: SCB

Del 3 Har vi nått vägs ände nu? Framtidens arbetsmarknad

I denna avslutande del gör vi en kort summering av det kunskapsunderlag som presenterats i rapporten, men blickar också framåt för att diskutera hur arbetsmarknad och pendling kan komma att utvecklas. Det görs dels genom en framskrivning av hur arbetsmarknaden i Västsverige och dess flerkärniga LA-regioner kan komma att utvecklas när det gäller sysselsättning och pendling på 20 års sikt, dels genom redovisning av omfattningen av distansarbete under senare år. En slutsats är att det sannolikt kommer krävas högre arbetskraftsinvandring än SCB bedömt i sina prognoser kompletterat med en omfattande kompetensomställning om de planer som finns när det gäller nya arbetsplatser ska kunna realiseras, åtminstone totalt sett i landet. En annan är att den faktiska arbetspendlingen räknat i antalet resor troligen inte kommer att öka särskilt mycket. Antalet personer som pendlar förväntas samtidigt öka med upp mot 15 procent på 20 års sikt.

Framskrivning av befolkning, sysselsättning, pendling för de kommande 20 åren

En enkel framskrivning av antalet sysselsatta per kommun för perioden 2023 till 2043 har gjorts. Denna har sedan summerats till de flerkärniga LA-regioner som utredningen definierat. SCB:s officiella befolkningsframskrivning 2023 till 2070 per kommun utgör grund.⁵² Nationella sysselsättningsgrader i åldrarna 15 till 74 år fördelat på sex åldersklasser har applicerats på kommunerna och med dessa data som grund har antalet sysselsatta beräknats för perioden 2023 till 2043.⁵³ Sysselsättningsgraderna var mycket höga 2022, de högsta i EU, och har hållits konstanta under perioden. I en alternativ framskrivning har sysselsättningsgraden i ålder 65 till 74 år ökats med en procentenhet per år från 19 procent 2023 till 39 procent 2043. En sådan utveckling är inte orimlig med tanke på höjd pensionsålder, en förväntat fortsatt arbetskraftsbrist som gör att arbetsgivarna har större anledning att försöka behålla kvalificerad kompetens längre samt i takt med en fortsatt bra utveckling av hälsan högre upp i åldrarna.

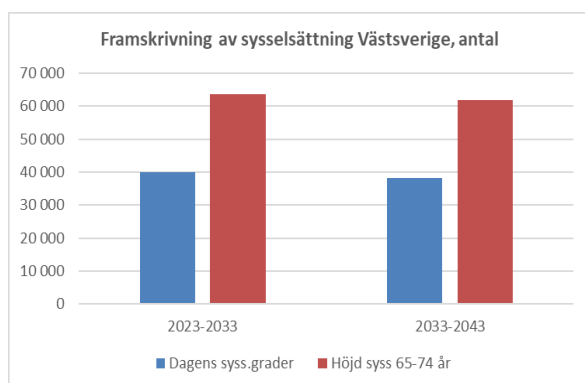
Genom att samma sysselsättningsgrader har applicerats på samtliga kommuner är framskrivningarna inte exakta i förhållande till dagens värden men skillnaderna blir inte allt för stora och vi är främst intresserade av att diskutera förändring av sysselsättning och pendling. Metoden innebär att befintliga skillnader i sysselsättningsgrad mellan kommunerna antas bestå.

I den använda modellen beräknas sysselsättningen öka med runt 40 000 personer per kommande tioårsperiod respektive med 60 000 per tioårsperiod om sysselsättningsgraderna höjs succesivt för de i åldern 65 till 74 år (figur 55 och 56, tabell 6). Göteborgs LA-region tyngd på den västsvenska arbetsmarknaden och en yngre befolkning gör att tre av fyra av de netto nya jobben beräknas uppstå här. Övriga regionala centra bedöms bidra med sju till niotusen jobb netto, motsvarande fem till sju procent. För de mindre marknaderna i Dalsland spås ingen ljusning när framskrivningen sker med befolkningsstrukturen som grund. Här liksom för Strömstad, som bedöms utvecklas betydligt bättre, kan relativt sett mindre förändringar i attraktivitet, jobbutveckling etc., ge större förbättringar av utvecklingen. Att förändra åldersstrukturer tar däremot mycket lång tid.

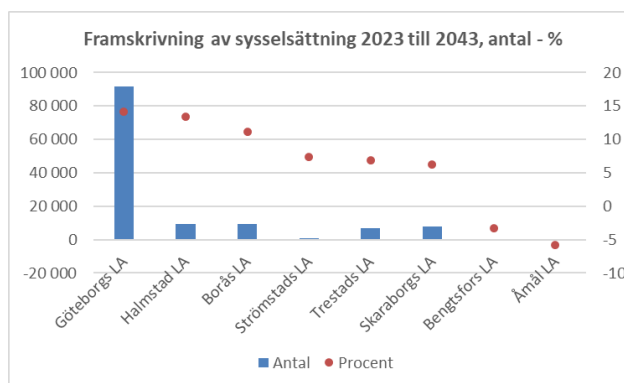
⁵² SCB.se – Befolkningsframskrivningar per kommun. Att utgå från förväntad befolkningsutveckling/tillgänglig arbetskraft för att bedöma framtida även sysselsättningsutveckling är givetvis en stark förenkling men samvariationen är historiskt sett stark även om kausaliteten kan diskuteras. I en enkel modell som denna spelar det dock mindre roll. Om inget radikalt händer med styrkeförhållandet i olika delar av den västsvenska ekonomin får metoden anses relativt tillförlitlig. Den sätter samtidigt ljuset på frågor som var arbetskraft till de stora industriinvesteringar som planeras på olika håll i landet ska komma ifrån.

⁵³ Använda sysselsättningsgraderna anges i anmärkning under figur x

Figur 55 Framskrivnen sysselsättning Västsverige



Figur 56 Framskrivnen sysselsättning LA-regioner



Anm: SCB:s befolkningsprognos per år per kommun utgör underlag. Sysselsättningsgrader för Sverige 2022 har använts och var för åldern 15-24 år 44,5, 25-34 år 82,8, 35-44 år 87,7, 45 till 54 år 88,9, 55 till 64 år 77,3 och 65 till 74 år 19,3. I de röda staplarna i figur 55 har sysselsättningsgraden succesivt höjts med en procentenhet per år för gruppen 65 till 74 år. Figur 56 redovisar antal och procent för framskrivning med succesivt höjda sysselsättningsgrader.

Källa: SCB, ekonomifakta, egna beräkningar

En jobbtillväxt på denna framskrivna nivå är långsammare, i stort en halvering, jämfört med summan av de två senaste decennierna, men nästan i nivå med utvecklingen under det första decenniet inkluderat finanskris 2008/09 och den period som gick under namnet "jobblös utveckling" mellan 2000 och 2005. Sammantaget ökade sysselsättningen i Västsverige med 230 000 personer under de första två decennierna på 00-talet (2000 till 2021), varav 80 000 fram till 2010, och historiskt sett mycket höga 150 000 mellan 2010 och 2020 (tabell 6).

Tabell 6 Sysselsatta och pendlingsandel 2021, utveckling sysselsatta 2000 till 2021 samt framskrivning sysselsatta och pendlare 2023 till 2043 (%), LA-regioner

	Utveckling						Framskrivning 2023-2043 %	
	Sysselsatta 2021	Sysselsatta 2000-2010	2000-10 %	2010-2021	2010-21 %	Andel pendlare	Sysselsatta	Pendlare
Göteborgs LA	634 632	63 100	14	106 988	20	37,5	14	14
Skaraborgs LA	128 484	3 824	3	11 515	10	33,1	6	7
Trestads LA	98 718	1 954	2	9 379	10	38,3	7	9
Borås LA	85 342	4 137	6	11 098	15	25,7	11	11
Halmstads LA	68 513	6 410	12	9 422	16	22,6	13	15
Strömstads LA	11 758	1 129	11	607	5	23,4	7	8
Bengtstads/Ed/Åmål	11 646	-626	-5	355	3	27,2	-5	-11
Skövdes del LA	91 192	2 221	3	8 988	11	32,7	6	7
Lidköpings del LA	37 292	1 603	5	2 527	7	34,2	6	7
Trolhättans del LA	52 865	-476	-1	5 536	12	40,9	6	8
Uddevalla del LA	45 853	2 430	6	3 843	9	35,3	7	9
Västsverige	1 039 093	79 928	10	149 364	17	34,8	12	12
Västra Götaland	870 071	61 801	9	124 649	17	35,4	12	11

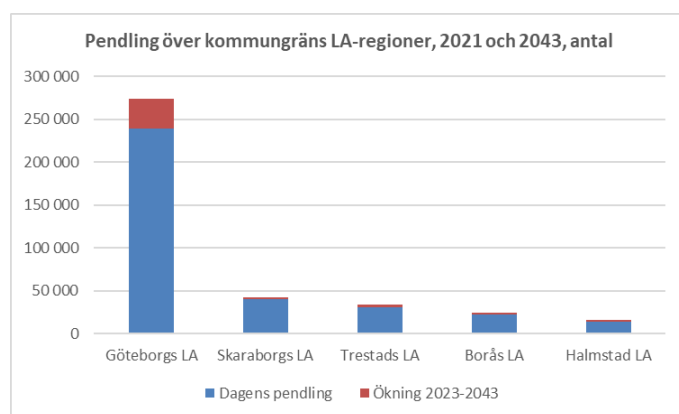
Anm: Sysselsatta inom respektive LA-region (nattbefolkning) och summerad andel utpendlare för samtliga kommuner inom LA-regionen. Framskrivning, förändring i procent från beräknat värde enligt modell 2023.

Källa: SCB, egna beräkningar

I procent låg tillväxten av jobb och sysselsatta på 10 procent under första decenniet på 2000-talet och 17 procent under det andra. För hela 20-årsperioden ger det närmare 30 procent fler sysselsatta. Ökningen var störst i Göteborgs och Halmstads LA med 37 respektive 30 procent. Under det andra decenniet (2010 till 2021) var tillväxten mer jämnt fördelade mellan LA-regionerna än under det första med Göteborg 20 procent, Halmstad och Borås ca 15 och Trollhättan och Skövde drygt 10 procent. Ökningen i Strömstad och Norra Dalsland låg då runt 5 procent (tabell x). Även i ett internationellt jämförande perspektiv har det skapats mycket jobb i Västsverige det senaste decenniet. Tillväxttakten var nästan dubbelst så hög som den för ett västeuropeiskt snitt 2012 till 2021.⁵⁴

För att översätta de framskrivna värdena till en bedömning av förändringen av pendlingen under de kommande 20 åren har dagens summerade pendling inom varje LA-region använts (se tabell 6 och för utveckling över tid figur 53 och 54). resultatet presenteras i sista kolumnen i tabellen och i figur 57.

Figur 57 Framskrivnen pendling inom Västsveriges flerkärniga LA-regioner 2021 till 2043, antal



Anm: Se figur 55 och 56 för bedömning av sysselsättning och figur 53 och 54 för pendlingsnivåer för respektive LA-region. Källa: SCB, ekonomifakta, egna beräkningar

Att förvänta sig en avsevärd ökning av andelen pendlare i framtiden är inte realistiskt. De är nu på en nivå som har etablerats under mer än femtio år. I mer än hälften av kommunerna pendlar redan fler än hälften av de med högre utbildning till en annan kommun för arbete. För Göteborgs LA som fungerat som en tät gemensam marknad sedan länge är pendlingsandelen av de som arbetar i stort sett stabil det senaste decenniet. Detta trots fortsatt ökning av utbildningsnivån (högutbildade pendlar i högre grad), och med en stark befolkningutveckling men också succesivt av ekonomi och sysselsättning i kranskommunerna.⁵⁵ Det senare är en utveckling som är naturlig i takt med ökad befolkning med hög utbildning i dessa kommuner, på en väl integrerad gemensam arbetsmarknad.

Undantag finns givetvis. En investering i modern järnvägsinfrastruktur mellan Göteborg, Landvetter och Borås kan öppna nya möjligheter. Resultatet skulle sannolikt framför allt innebära en förstärkning av utvecklingsförutsättningarna i Borås LA-region. Och givetvis förbättra kvaliteten för pendlarna på sträckan avsevärt. Tillgången på alternativa arbetsplatser ökar antalsmässigt och procentuellt betydligt mer för en "mindre" kommun som integreras bättre i en stor arbetsmarknad

⁵⁴ BAK Economics - Regional Economic Benchmark 2023 – West Sweden and STRING, VGR Analys 2023:1, s.19

⁵⁵ Andersson/Larsson (2019) Ekonomisk utveckling och ekonomisk geografi, VGR Analys 2019:14

än vad ökningen av potentiell arbetskraft betyder på den stora marknaden. I ett längre perspektiv ger denna typ av investeringar också minskade utsläpp av växthusgaser.

Också stora etableringar, som Volvo AB:s planerade batterifabrik med runt 3 000 anställda bara i produktionsanläggningen i Mariestad, kommer påverka dessa värden. Planeringen i det senare fallet ser dock ut att i första hand handla om nya höga mål för nybyggnation och inflyttning/befolkningsutveckling i den egna kommunen. Mariestad har tagit beslut om en vision om 40 000 invånare 2040 från dagens 25 000. Samtidigt säger Skellefteå att de ska växa med 25 000 invånare till 2040 och regeringens samordnare menar att det behövs 100 000 nya invånare i norra Sverige totalt sett inom motsvarande tidsram. SCB:s framskrivningar för Norrland och för motsvarande period slutar i ett minus.⁵⁶ Med bakgrund i de samlade befolkningsprognoserna för landet är det rimligt att ställa sig frågan i vilken mån denna typ av planer är realistiska. Att de kommer att krävas en arbetskraftsinvandring som ligger över den SCB antagit om alla kommuners och regioners visioner ska nås är uppenbart. Som alternativ och komplement krävs en omfattande kompetensomställning där en ökad arbetslöshet de närmsta åren tillsammans med en fortsatt strukturell omvandling används för en massiv satsning på vidareutbildning i olika former.

Ett alternativ för etableringen i Mariestad är givetvis en minskad utpendling till och en ökad inpendling från omliggande kommuner. Som går att utläsa av kartan (figur 12) har Mariestad i dag främst ett omfattande pendlingsutbyte med Skövde med 1 700 pendlare till Skövde och 500 från. Av de 1700 till Skövde är närmare 1 000 inom den privata sektorn varav 260 har högre utbildning. Övriga relationer med fler än 200 pendlare är med Götene, Töreboda och Gullspång, mindre kommuner med färre möjligheter att bidra med ett större arbetskraftsutbud. Utbytet med Lidköping på 45 minuters avstånd med tåg och med ett större befolkningsunderlag är samtidigt lågt. Här finns ytterligare potential. Sammantaget och över tid finns möjligen förutsättningar att klara en omfattande industriell expansion i dessa delar av Skaraborg. En fortsatt stark utveckling i Skövde parat med en omfattande expansion i Mariestad kommer dock att ställa stora krav på gemensam regional planering inom olika områden.

Ändras drivkrafternas betydelse av digitalisering och ett mer flexibelt arbetsliv?

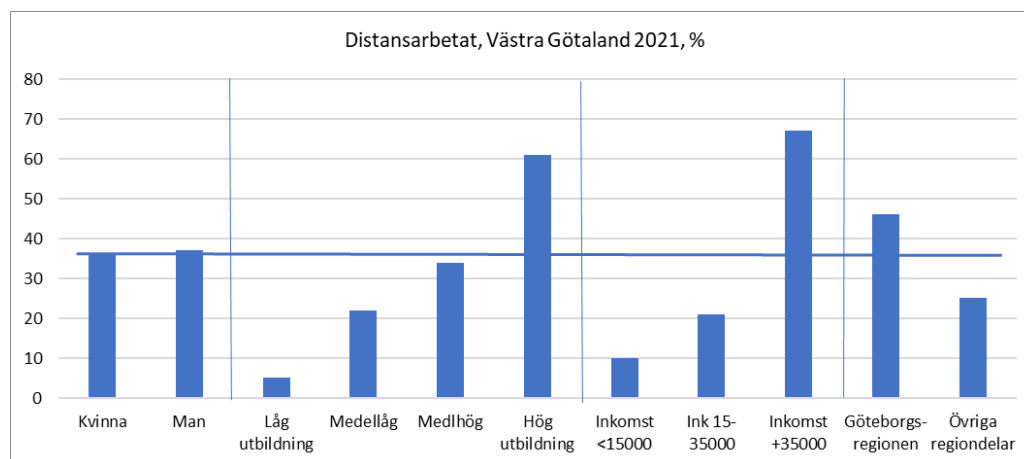
En given fråga i alltmer digital värld är hur digitaliseringen kommer att påverka den utveckling vi skissat ovan. Om hemarbetet tar över och platsen minskar i betydelse. Om det som kallas attraktiva platser flyttar på sig. Generellt är det inte mycket som talar för det senare. Den personliga attraktiviteten på de mest karriärinriktade unga lär fortsatt vara stark i de större regionerna med de möjligheter som ges där. Drivkrafter som handlar om att dela resurser, matchning på olika marknader och gemensamt lärande, finns kvar. Digitaliseringen och ett mindre platsbundet arbetsliv för relativt stora delar i befolkningen bör samtidigt ge möjlighet till en viss spridning av invånare med högre utbildning och därmed på sikt av ekonomisk aktivitet. Distansarbete ger då också förutsättningar för minskat trafikarbete och minskade toppar och dalar under trafikdygnet även om antalet pendlare formellt sett fortsätter öka något.⁵⁷

⁵⁶ <https://www.dn.se/sverige/langt-fran-malet-i-norra-sverige-saknas-plan-for-hur-fler-ska-flytta-dit/>

⁵⁷ Detta då pendling officiellt och i registerdata mäts som skillnad mellan boplatz och arbetsplats. Den förväntade utvecklingen kräver att dessa data (precis så som sker i dag) kombineras med andra metoder så som att följa mobildata och med undersökningar och enkäter riktade direkt till invånarna.

Coronapandemin inledde vad som kan betecknas som en mindre revolution på arbetsmarknaden. I ett slag blev distansarbete möjligt för stora grupper i befolkningen. Data för Västra Götaland för hösten 2021 visar på mycket höga nivåer i vissa grupper men också stora skillnader mellan de som har förutsättningar att utföra sitt arbete på distans eller inte.

Figur 58 Distansarbete för olika grupper, Västra Götaland 2021, andel av de i arbete, %



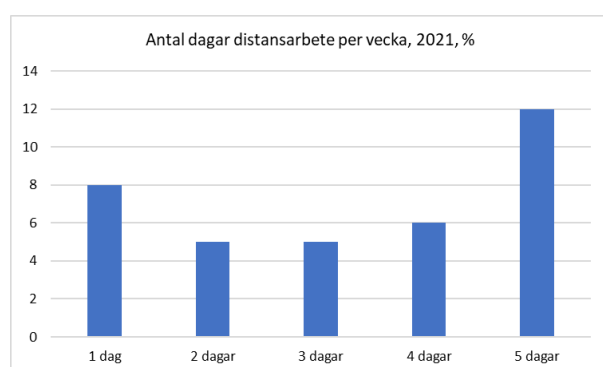
Anm.:

Källa: SOM-institutet, Visionsrapport 2022:xx, s.xx

36 procent angav att de distansarbetat under 2021 (figur 58). Bland de med hög utbildning och inkomster över 35 000 i månaden distansarbetade mellan 60 och 66 procent. Bland de med låg utbildning distansarbetade 5 procent. Bland de som identifierade sig som tillhörande arbetarhem var nivån 15 procent. Bland högre tjänstemän 66 procent. De skilda strukturerna i olika delar av regionen innebar att hälften av de med arbete i Göteborgsregionen distansarbetade en eller flera dagar i veckan medan motsvarande andel i de andra delarna av regionen var en av fyra.

20 procent av samtliga arbetade på distans 4 eller 5 dagar i veckan medan resten av hemarbetarna fördelade sig ganska jämnt mellan 1, 2 och 3 dagar (figur 59).

Figur 59 Distansarbete 2021 Västra Götaland, antal dagar och andel av de i arbete %



Anm:

Källa: SOM-institutet, Visionsrapport Västra Götaland 2022

I dagsläget ser det ut att pågå en reträtt från möjligheterna till distansarbete i många företag och organisationer. De personliga mötena är viktiga för hur verksamheter fungerar och utvecklas.

Distansarbete kommer fortsätta att vara vanligt men sannolikt mest på en del av veckans arbetstid. En sådan utveckling kan bidra till minskat resande, mindre påverkan på miljön och ökat välbefinnande genom arbetstagare med kortare arbetsdag som är mer nöjda med sin arbetssituation. Att det är de högutbildade som arbetat och kommer arbeta på distans mest är ett givet skäl att inte skriva upp pendlingsandelen i de framskrivningar som gjorts ovan.

Data för hela den svenska arbetsmarknaden ger likartade värden som de för Västra Götaland från SOM-institutet.⁵⁸ Andelen som arbetade hemma mer än hälften av dagarna låg på mellan 20 och 30 procent mellan inledningen av 2021 och fram till sommaren 2022. Bland de med hög utbildning var motsvarande nivå i genomsnitt 37 procent.

Sammanfattning och slutsatser

Antalet och andelen pendlare har vuxit dramatiskt under de senaste dryga 30 åren. Invånarna har integrerats alltmer i allt färre lokala arbetsmarknadsregioner (LA-regioner) och både privata och offentliga arbetsgivare har därmed fått ett ökat utbud av arbetskraft. Bakgrunden är en mer specialiserad ekonomi som förutsätter en specialiserad arbetskraft och därmed ett visst befolkningsunderlag men också en ökad koncentration och utbyggnad av regional samhällsservice som specialiserad vård, högre utbildning, innovationsstödande verksamheter med mera.

En stark reallöneutveckling de senaste decennierna och mycket stora skillnader i fastighetspriser och därmed boendekostnader har förstärkt trenden med fler pendlare. Frågor om arbete, utbildning, bostad och sociala relationer är avgörande för valet mellan att flytta och pendla vid arbetsbyte. Den starka utvecklingen under det senaste decenniet har stärkt motiven och möjligheterna för fler att bo kvar och pendla. Sociala relationer är ett mycket starkt argument. Pendling till arbete eller studier ser sammantaget inte ut att ge negativa effekter på välbefinnandet för invånarna i Västra Götaland eller Sverige. Det finns dock givetvis studier som pekar på negativa hälsoeffekter av pendling och då primärt med mycket långa pendlingsstider.

Förutsättningarna att pendla och andelen som pendlar skiljer mellan olika grupper i befolkningen. I Västsverige pendlar fler än hälften av de högutbildade till en annan kommun för att jobba. Samtidigt finns ett mönster där kommuner med högre andel pendlare till jobb – oftast mindre och medelstora kommuner med ett pendlingsavstånd på upp till en dryg halvtimme till Göteborgsregionens centrala delar eller något av de andra regionala centrumen som Borås, Skövde, Trollhättan – också har generellt högre pendling för alla grupper i befolkningen.

Skillnaderna är mycket stora mellan hur olika grupper i Västra Götaland reser till arbete eller studier. För unga och de med låga inkomster görs sex av tio reser med kollektivtrafik. För de med inkomster över snittet reser runt sju av tio med bil. Skilda förutsättningar och strukturer i befolkningen i olika delar av regionen gör att resande med kollektivtrafik är dubbelt så vanligt och oftare ses som ett mer rimligt alternativ i Göteborg med omnejd.

Lokala arbetsmarknadsregioner är centrala när det gäller att diskutera arbetsmarknadsfrågor som tillgång till arbetskraft, kompetensförsörjning, kompetensutveckling med mera. De bör också utgöra en viktig utgångspunkt när det gäller frågor om regional planering, infrastrukturinvesteringar och transportsystem och inte minst för frågor om samhällsservice på regional nivå.

⁵⁸ SCB (AKU) – Hemarbete under Coronapandemin (utgiven 220913)

När lokala arbetsmarknadsregioner definieras bör hänsyn tas till förekomsten kommuner som fungerar som viktiga delregionala centrum för sin omgivning. SCB har beskrivit en metod för detta som använts här för att definiera flerkärniga lokala arbetsmarknadsregioner inklusive delregionala centrum i Västsverige. Tillvägagångssättet liknar det som OECD använder för att beskriva lokala arbetsmarknader där ett krav är att tidsavstånden inom en region inte får bli för stora.

Pendling och lokala arbetsmarknader för 18 grupper i befolkningen har analyserats. Utredningens förslag till indelning i flerkärniga lokala arbetsmarknader i Västsverige är Göteborg, Skaraborg med Skövde och Lidköping som delregionala kärnor, Trestad med Trollhättan och Uddevalla som delregionala kärnor samt Borås, Halmstad, Strömstad, Åmål och Bengtsfors. Andra delregionala kärnor som Varberg, Stenungsund, Alingsås, Vara och Mariestad är relativt väl integrerade i de större LA-regionerna och /eller har en god tillgång till jobb inom rimliga tidsavstånd.

Göteborgs lokala arbetsmarknadsregion spelar i en egen division när det gäller förutsättningar för specialisering och konkurrenskraft med 60 procent av samtliga invånare och jobb i Västsverige och med fler än 500 000 tillgängliga arbeten inom 30 minuters resa för en majoritet av kommunerna. Göteborgsregionen har varit mycket väl integrerad med pendlingstal på över 50 procent för kran-kommunerna i mer än tre decennier. Skaraborgs LA-region med delarbetsmarknaderna Skövde och Lidköping har näst mest befolkning (ca 265 000) men är också den del av Västsverige med ett regionalt centrum där det antal jobb som kan nås inom rimliga pendlingstider är lägst, ca 100 000. Trestad har drygt 210 000 invånare i en LA-region med Trollhättan och Uddevalla som delregionala kärnor. Borås har en stark egen arbetsmarknad och är ett tydligt centrum för ett antal omgivande kommuner. Borås LA har drygt 170 000 invånare. Halmstads LA är ett kompakt attraktivt regionalt centrum med få pendlingsrörelser och med drygt 140 000 invånare.

De mindre lokala arbetsmarknadsregionerna i Västsverige ligger längst i norr och har mellan 28 och 14 000 invånare. De är Åmåls, Strömstads och Bengtsfors LA. Strömstad är attraktivt och har genom det omfattande utbytet med Norge en särställning. Utvecklingen i de andra två mindre och i förhållande till regionala centrum de mest perifera LA-regionerna i Västsverige har långsiktigt varit svag men med en starkare utveckling under de allra senaste åren. LA-regionernas långsiktiga utveckling skiljer sig sammantaget på ett väntat sätt där samhällsfunktion, befolkningsunderlag och boendattraktivitet är avgörande faktorer.

Har vi nått vägs ände nu? Den samlade bedömningen är att antalet pendlare kommer fortsätta att öka. Takten i ökningen kommer dock med stor sannolikhet att bli betydligt lägre än för de senaste decennierna. Några större andelsmässiga ökningarna är inte att vänta. De mönster som utvecklats har nu en drygt 50-årig historia och på Göteborgs lokala arbetsmarknad har andelen pendlare i stort sett legat still under det senaste decenniet. En snabb tillväxt av jobb är det som lett till fler pendlare. För Skaraborg och marknaderna i Trestad har andelen pendlare fortsatt öka något och är nu mycket hög.

En ytterligare anledning till att pendlingen inte kan antas öka särskilt mycket är att tillväxten av jobb bedöms bli långsammare de kommande 20 åren jämfört med de senaste två decennierna. En analys av den framtida sysselsättningsutvecklingen baserat på SCB:s nationella befolkningsframskrivning per kommun, med dagens sysselsättningsgrader och för ett alternativ med stigande sysselsättning, har genomförts. Slutsatsen är att det kommer krävas en betydande arbetskraftsinvandring utöver vad SCB antagit för att klara att fylla de planerade produktions- och utvecklingsarbetsplatserna i landet men sannolikt också för Västsverige. Alternativet är en snabb strukturomvandling där friställd

arbetskraft går in i nya branscher eller att Västsverige lyckas locka merparten av den rörliga arbetsföra arbetskraften i Sverige i konkurrens med övriga storstadsregioner och norrländska tillväxtambitioner.

En ytterligare anledning till minskat resande och till mindre resande under de tider trängseffekter och efterfrågan i kollektivtrafiken är högst är distansarbete. För de med högre utbildning och inkomster låg andelen distansarbetande i Västra Götaland på över 60 procent under hösten 2021. Skillnaderna mellan olika grupper och med anledning av det över regionen var mycket stora. Bland lågutbildade angav fem procent att de distansarbetat. Dessa skillnader innebar samtidigt att andelen distansarbetare av hela arbetskraften var runt 50 procent i Göteborgsregionen och kring 25 procent i de andra regiondelarna Boråsregionen, Fyrbodalen och Skaraborg. Förenklat distansarbetade hälften av dessa 1 till 3 dagar per vecka och hälften 4 till 5 dagar. Trycket på arbetsgivarna att fortsätta skapa möjligheter för distansarbete i olika former är stort. I en situation när konkurrensen om arbetskraften ökar lär utvecklingen mot mer flexibla arbetsplatser fortsätta.

Pendlingen har ökat i perioder och särskilt mycket vid snabb strukturomvandling eller vid sysselsättningskriser i enskilda kommuner. I första hand är det kommuner med ökat antal utpendlare som har mest att vinna. När invånarna i Svenljunga kan jobba i Borås eller de i Tibro i Skövde är detta allmänt vedertaget. Sannolikt är utfallet detsamma när pendlingen ökat med drygt 50 procent från Trollhättan mot Göteborg. I Göteborgs LA-region är tillskottet av arbetskraft viktigt men trots allt mer marginellt. För Trollhättans och Trestad kan möjligheterna till arbetspendling beskrivas som avgörande. Pendling fungerar som en stötdämpare vid strukturell omvandling i arbetslivet.

Den potentiella arbetsmarknaden skiljer sig dramatiskt över Västsverige. Tillgången till arbetskraft och utbudet av arbete är mycket högt i och kring Göteborgsregionen. Det är betydligt mer begränsat i Skaraborg. Det är lågt i de norra delarna av Dalsland. Även Strömstads LA-region är begränsad i sin storlek men har särskilda förutsättningarna genom funktionen som handelscentrum för stora delar av södra Norge, hög attraktivitet och en omfattande besöksnäring.

Om vi ska välja några slutsatser som har fokus på framtidens arbetsmarknad och samhällsutveckling ser listan ut som följer:

- Vi lever i regioner. Vi är ömsesidigt beroende av varandra. Arbetsmarknaderna i Västsverige är gemensamma.
- De lokala arbetsmarknadsregionerna skiljer sig i storlek och förutsättningar men i ett invånarperspektiv och för frågor som regional samhällsservice är de lika viktiga.
- Utvecklingen i Göteborgs LA-region är central för Västsverige men de delregionala arbetsmarknaderna med centrum i Borås, Trollhättan och Skövde har stor betydelse för utveckling i sina områden och bör ha hög prioritet i det regionala samhällsbygget.
- Det är genomgående den kommun från vilken utpendlingen ökar som har mest att vinna på ökad pendling. Genom tillgången till en större marknad kan befolkningen bo kvar och nya impulser hämtas in.
- En framskrivning av befolkning, sysselsättning och pendling pekar mot en långsammare tillväxttakt de närmsta 20 åren. Tillväxten av jobb begränsas av tillgången på arbetskraft. Med

ett antagande om succesiv dubblering av sysselsättning i åldern 65 till 74 år liknar utvecklingen den under första decenniet på 2000-talet.

- Andelen pendlare bedöms öka marginellt. Antalet pendlare ökar då i huvudsak i takt med tillväxten av arbete. Utvecklingen motsvarar den i Göteborgsregionen det senaste decenniet. En hög bevisad potential för distansarbete för högutbildade stärker denna slutsats.
- Kompetensomställning men också arbetskraftsinvandring blir nyckelfrågor för att klara dagens investeringsplaner och arbetskraftsbrist i Västsverige och i Sverige som helhet.
- Frågan är särskilt viktig för Skaraborg som har en relativt begränsad tillgång till arbetskraft trots att arbetsmarknaden är den näst största i Västsverige. Avståndet till Göteborgsregionens utbud är långt.
- Den tydligaste möjligheten att stärka integrationen på arbetsmarknaden i Västsverige finns i relationen Göteborg – Landvetter – Borås.
- Invånarnas resor till arbete eller studier skiljer dramatiskt mellan olika grupper och i olika delar av regionen. Sex av tio med låga inkomster och de yngre reser kollektivt. Sju av tio med hög inkomst åker bil. Kollektivtrafik ses betydligt oftare inte som ett rimligt alternativ utanför Göteborgsregionen. Vad finns det för förutsättningar långsiktigt att ändra denna struktur? Behövs det?

Litteratur

Andersson, M/Larsson, J (2019): Västsverige: Ekonomisk utveckling och ekonomisk geografi, Ny teori och empiri *VGR Analys 2019:14, Västra Götalandsregionen*.

BAK Economics - Regional Economic Benchmark 2023 – West Sweden and STRING, *VGR Analys 2023:1*

Cervenka, Andreas (2022), Girig-Sverige

Dolan (2014): Happiness by Design

Ekberg T, Tjärnström J.: Sveriges ekonomiska geografi – Regioner i ömsesidigt beroende, *Bilaga 5 till Långtidsutredningen 1995*.

EUROSTAT (20XX): https://ec.europa.eu/eurostat/cros/content/labour-market-areas_en

Fors, Filip (2012): *Nya mått på välfärd och livskvalitet i samhället* (Framtidskommissionen)

Johansson, B/Strömqvist, U (2005): *Västsverige och den nya ekonomiska geografin*, Västra Götalandsregionen

Länsstyrelsen Västra Götaland/Västra Götalandsregionen: *Västra Götalands funktionella geografi*

OECD (20XX): Delineating Functional Areas in all Territories, <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/2a273ba7-en/index.html?itemId=/content/component/2a273ba7-en>

Person, Johansson, Tegsjö, Carlsson: Lokala arbetsmarknader och förvävsregioner – Nya geografiska indelningar för regionala analyser. *SCB/ERU Information om arbetsmarknaden 1991:7*

Region Halland (2017): Hur kan Hallands boendeattraktivitet utvecklas?

Region Stockholm (2022): Region Stockholms flyttstudie 2022

SCB (1991): Lokala arbetsmarknader och förvävsregioner – Ny geografiska indelningar för regionala analyser

SCB (2021): Nordiska inkomster i IoT och inkomststatistiken 2011–2019

SOM-institutet (2022): Visionsrapport Västra Götaland Rapport 2022:40

SOU 1974:1 Orter i regional samverkan

SOU 1974:2 Ortsbundna levnadsvillkor

SOU 2007:35: Långtidsutredningen 2008 – Bilaga 3 Flyttning och pendling i Sverige

Västra Götalandsregionen (2019): *VGR Analys 2019:3 Lycka för fler Kan ett samhälle med mer fokus på lycka öka människors välbefinnande?*

Västra Götalandsregionen (2018): Nulägesbild – befintliga strukturer i Västra Götaland, *VGR Analys 2018:24*

WSP (2019): Hur hänger tätorterna i Västra Götaland ihop på arbetsmarknaden?

Internet

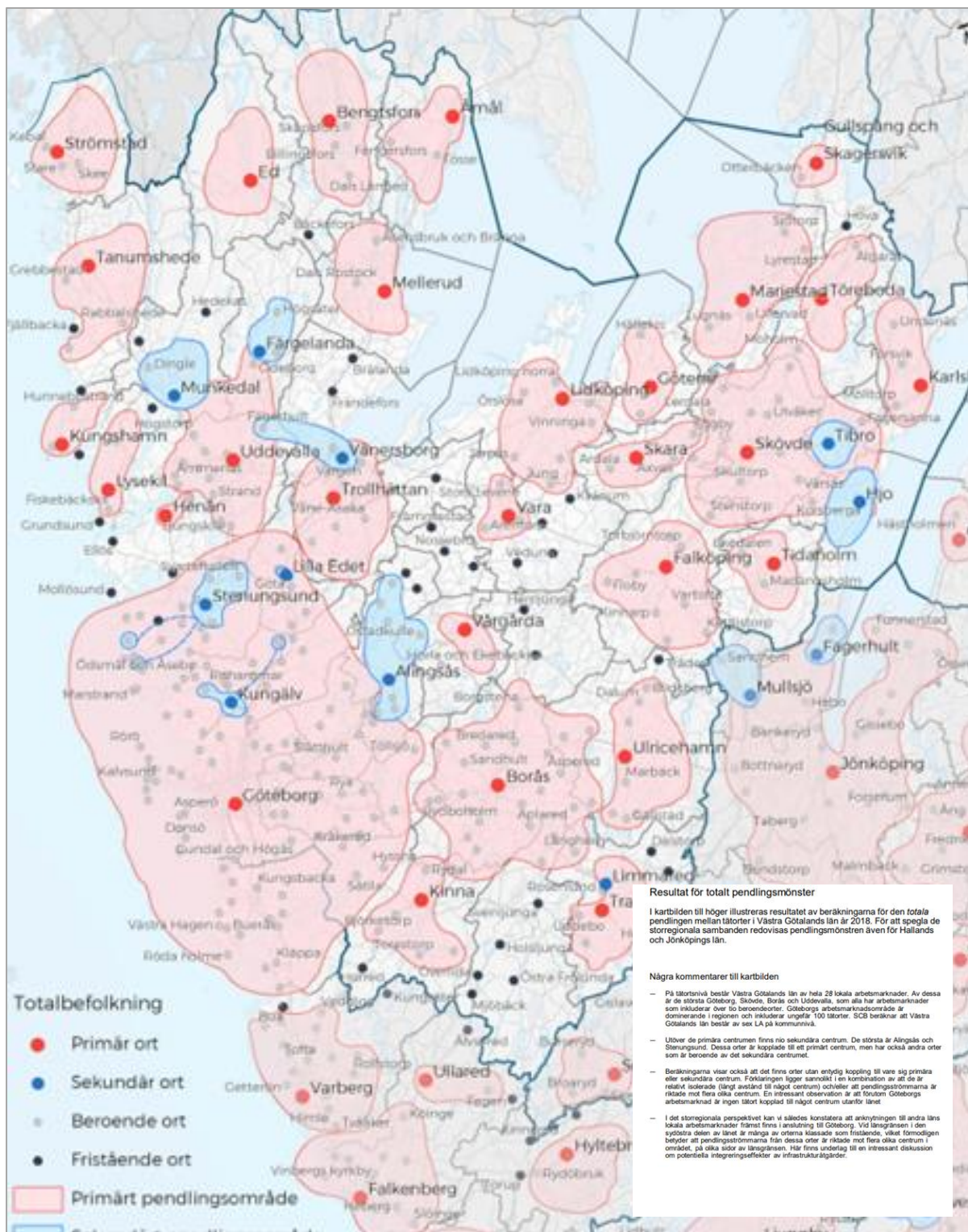
DN 2022-09-08: Rikard Eriksson, professor i ekonomisk geografi Umeå universitet, forskare flyttmönster,

Unionens tidning Kollega har publicerat en sammanställning av negativa effekter för hälsa och relationer av långa pendlingstider – kollega.se pendling.

APPENDIX 1 – Grunddata befolkning för SCB officiella lokala arbetsmarknader 2018 (LA2018)

Lokal arbetsmarknad		Befolkning		Befolkningsutveckling 50 år					
LA	LANAMN	2021	Rank	SUM andel %	Andel %	1971	2021	Utveckling	Utveckling %
LA1801	Stockholm-Soina	2864838	1	27,4	27,4	1731586	2864838	1133252	65,4
LA1824	Göteborg	1420333	2	41,0	13,6	993755	1420333	426578	42,9
LA1820	Malmö-Lund	1215050	3	52,6	11,6	831691	1215050	383359	46,1
LA1835	Örebro	299287	4	55,5	2,9	261558	299287	37729	14,4
LA1805	Linköping	277329	5	58,1	2,7	214868	277329	62461	29,1
LA1807	Jönköping	257642	6	60,6	2,5	209917	257642	47725	22,7
LA1836	Västerås	255563	7	63,0	2,4	220169	255563	35394	16,1
LA1831	Karlstad	210900	8	65,1	2,0	194951	210900	15949	8,2
LA1826	Borås	206492	9	67,0	2,0	187377	206492	19115	10,2
LA1821	Kristianstad-Hässleholm	191646	10	68,9	1,8	161216	191646	30430	18,9
LA1806	Norrköping	188680	11	70,7	1,8	164850	188680	23830	14,5
LA1828	Skövde	188458	12	72,5	1,8	173984	188458	14474	8,3
LA1867	Luleå	176379	13	74,2	1,7	152472	176379	23907	15,7
LA1845	Gävle	167456	14	75,8	1,6	160544	167456	6912	4,3
LA1860	Umeå	161882	15	77,3	1,5	105676	161882	56206	53,2
LA1841	Falun-Borlänge	160950	16	78,9	1,5	132197	160950	28753	21,8
LA1849	Sundsvall	151551	17	80,3	1,4	151429	151551	122	0,1
LA1811	Växjö	146624	18	81,7	1,4	114126	146624	32498	28,5
LA1822	Halmstad	141511	19	83,1	1,4	101040	141511	40471	40,1
LA1813	Kalmar	134671	20	84,4	1,3	114332	134671	20339	17,8
LA1855	Östersund	110467	21	85,4	1,1	100641	110467	9826	9,8
LA1804	Eskilstuna	107593	22	86,4	1,0	93196	107593	14397	15,4
LA1818	Karlskrona	95908	23	87,4	0,9	89349	95908	6559	7,3
LA1862	Skellefteå	77364	24	88,1	0,7	77315	77364	49	0,1
LA1827	Lidköping-Götene	75583	25	88,8	0,7	69605	75583	5978	8,6
LA1808	Värnamo-Gnosjö	73787	26	89,5	0,7	63760	73787	10027	15,7
LA1802	Nyköping-Oxelösund	69765	27	90,2	0,7	73674	69765	-3909	-5,3
LA1817	Gotland	61001	28	90,8	0,6	53720	61001	7281	13,6
LA1803	Katrineholm-Flen	60143	29	91,4	0,6	60894	60143	-751	-1,2
LA1852	Örnsköldsvik	55823	30	91,9	0,5	60215	55823	-4392	-7,3
LA1848	Hudiksvall	47224	31	92,3	0,5	47824	47224	-600	-1,3
LA1814	Oskarshamn	46123	32	92,8	0,4	48070	46123	-1947	-4,1
LA1819	Karlshamn-Olofström	45489	33	93,2	0,4	49332	45489	-3843	-7,8
LA1843	Ludvika	42034	34	93,6	0,4	54063	42034	-12029	-22,2
LA1809	Vetlanda	39330	35	94,0	0,4	40084	39330	-754	-1,9
LA1812	Ljungby	38753	36	94,4	0,4	37910	38753	843	2,2
LA1847	Bollnäs-Ovanåker	38464	37	94,7	0,4	40919	38464	-2455	-6,0
LA1842	Avesta-Hedemora	38383	38	95,1	0,4	44445	38383	-6062	-13,6
LA1815	Västervik	36747	39	95,5	0,4	42015	36747	-5268	-12,5
LA1840	Mora	34630	40	95,8	0,3	33005	34630	1625	4,9
LA1833	Arvika-Eda	34344	41	96,1	0,3	37333	34344	-2989	-8,0
LA1810	Älmhult	31232	42	96,4	0,3	29022	31232	2210	7,6
LA1816	Vimmerby-Hultsfred	29634	43	96,7	0,3	36234	29634	-6600	-18,2
LA1869	Kiruna	28528	44	97,0	0,3	41593	28528	-13065	-31,4
LA1825	Strömstad	26242	45	97,2	0,3	20317	26242	5925	29,2
LA1846	Söderhamn	25446	46	97,5	0,2	32195	25446	-6749	-21,0
LA1829	Torsby	24827	47	97,7	0,2	30501	24827	-5674	-18,6
LA1837	Fagersta-Norberg	23404	48	97,9	0,2	29240	23404	-5836	-20,0
LA1866	Gällivare	22229	49	98,1	0,2	33355	22229	-11126	-33,4
LA1851	Sollefteå	18814	50	98,3	0,2	27207	18814	-8393	-30,8
LA1844	Ljusdal	18804	51	98,5	0,2	22312	18804	-3508	-15,7
LA1850	Kramfors	18005	52	98,7	0,2	28831	18005	-10826	-37,5
LA1861	Lycksele	15298	53	98,8	0,1	19260	15298	-3962	-20,6
LA1823	Bengtstors-Dals-Ed	14165	54	99,0	0,1	17466	14165	-3301	-18,9
LA1832	Härfors	11553	55	99,1	0,1	19475	11553	-7922	-40,7
LA1853	Strömsund	11473	56	99,2	0,1	18346	11473	-6873	-37,5
LA1839	Malung-Sälen	10218	57	99,3	0,1	12106	10218	-1888	-15,6
LA1854	Härjedalen	10114	58	99,4	0,1	12845	10114	-2731	-21,3
LA1830	Årjäng	9942	59	99,5	0,1	9893	9942	49	0,5
LA1868	Haparanda	9496	60	99,6	0,1	8837	9496	659	7,5
LA1834	Hällefors	6849	61	99,6	0,1	11725	6849	-4876	-41,6
LA1838	Vansbro	6776	62	99,7	0,1	8872	6776	-2096	-23,6
LA1858	Vilhelmina	6485	63	99,7	0,1	8652	6485	-2167	-25,0
LA1863	Arvidsjaur	6143	64	99,8	0,1	8244	6143	-2101	-25,5
LA1856	Storuman	5808	65	99,9	0,1	8506	5808	-2698	-31,7
LA1864	Arjeplog	5167	66	99,9	0,0	8633	5167	-3466	-40,1
LA1865	Övertorneå	4211	67	99,9	0,0	7199	4211	-2988	-41,5
LA1859	Åsele	2807	68	100,0	0,0	5197	2807	-2390	-46,0
LA1857	Dorotea	2459	69	100,0	0,0	3995	2459	-1536	-38,4

APPENDIX 2 – Funktionella samband i Västsverige baserat på tätorter (WSP 2019)



2023-03-01

Dokumentnamn:

Pendling och lokala arbetsmarknader i Västsverige – 50 år av pendling och växande arbetsmarknader

VGR Analys 2023:3

Kontaktpersoner:

Tomas Ekberg, Avdelning Samhällsanalys, Koncernstab Regional utveckling, tomas.ekberg@vgregion.se

Martin Elofsson, Avdelning Regional samhällsplanering, Koncernstab Regional utveckling,
martin.elfsson@vgregion.se