

PM 2023:105

2023-08-29

Underlag för framtida pendlingsmönster i Skaraborg

En utredning om befolkningseffekterna kopplade till etableringen av battericellsfabriken i Mariestad och nyetableringar i Locketorp utanför Skövde.

Författare: Christian Frost

Medverkande: Mats Améen, Sara Bronstring, Pernilla Hyllenius

Beställare: Anna Kronvall, Västra Götalandsregionen och Thord Andersson, Skaraborgs kommunalförbund

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Under sommaren 2022 kom besked om att Volvokoncernen förlägger sin nya battericellsfabrik i Mariestad. Det är en etablering som kommer att ge flera tusen nya arbetstillfällen och skapa ett stort behov av hållbara resor till och från fabriken. Utöver det planerade området för battericellsfabriken finns i direkt anslutning söder om detta en yta som kan komma att bli aktuell för följetableringar med koppling till battericellsfabriken. Skövde var in i det sista med som ett möjligt alternativ för Northvolts etablering av en ny batterifabrik, men blev inte deras slutliga val. Det arbete som Skövde kommun utförde med att ta fram etableringsbar mark i Locketorp (f d Skövde flygplats) har dock fortsatt. En detaljplan för industri är framtagen, omfattande 308 ha, men har inte vunnit laga kraft. Långt gångna dialoger förs dock med ett antal etableringsintressenter som skulle innebära ett stort antal arbetstillfällen. Västra Götalandsregionen arbetar tillsammans med Skaraborgs kommunalförbund med att ta fram olika underlag som kan vara till stöd för planeringen kopplat till den offensiva utvecklingen som pågår i Skaraborg. En del är detta konsultuppdrag som har studerat möjliga scenarier för framtida pendlingsmönster kopplat till etableringarna ovan. En nulägesbild över dagens pendlingsströmmar i Skaraborg utifrån bostad och arbetsplats är framtagen som grund för analyserna.

1.2 Uppdrag

Uppdraget är att med hjälp av scenarioanalys utifrån dagens pendlingsmönster i Skaraborg analysera hur framtida pendlingsrörelser kan se ut kopplat till etableringen av battericellsfabriken i Mariestad med tillkommande följetableringar i Mariestad (i rapporten benämnt Battericellsfabriken) och/eller Skövde (i rapporten benämnt Locketorp).

Målsättningen är att få fram ett antal möjliga scenarier för hur pendlingsströmmarna i Skaraborg kan komma att se ut med hänsyn till ovannämnda etableringar. Scenarierna ska kunna ligga till grund för fortsatta analyser av behov gällande kollektivtrafik och infrastruktur. Denna studie avser pendlingsströmmar på en övergripande nivå, oavsett färdmedelsval eller exakt val av väg-/järnvägssträcka.

Avgränsning: Uppdraget innefattar inte att titta på behov av infrastrukturåtgärder eller kollektivtrafik till följd av ökat resande i olika relationer. Exakt upplägg har planerats i samråd mellan VGR, Skaraborgs kommunalförbund och Trivector och har utgått från två olika alternativ.

- Alternativ 1:
 - Battericellsfabriken: 5 000 arbetstillfällen.
- Alternativ 2:
 - Battericellsfabrik: 6 000 arbetstillfällen
 - Locketorp (f d Skövde flygplats): 3 000 arbetstillfällen

I ovanstående alternativ tas även hänsyn till övriga tillkommande behov av arbetstillfällen till exempel i form av kommunal vård, skola och omsorg.

2. Metodbeskrivning

2.1 Förutsättningar och antaganden

Uträkningarna som presenteras i rapporten syftar till att, genom olika scenario, estimeras den förvärvsarbetande befolkningens bostadsställe. Bostadsställe kan representeras av antingen tätort, landsbygd eller kommun. Utgångspunkten i analysen är de förvärvsarbetande vid batterifabriken och Locketorp och deras förväntade bostadsställe, men prognosen innehåller även indirekta effekter av förvärvsarbetande inom serviceyrken och total befolkningsutveckling vid dessa bostadsställen. Rapportens syfte är alltså inte att bedöma hur många personer som kommer att resa mellan bostadsställe och arbetsställe varje dag. För att göra den bedömningen behöver andra faktorer vägas in så som andelen av förvärvsarbetande som kan utföra sitt arbete på distans och antalet arbetsdagar per vecka.

En viktig utgångspunkt för projektet har varit att ha en transparens i hur antaganden är skapade och vilka konsekvenser de får för resultatet. En annan utgångspunkt har varit att dagens pendlingsmönster skall utgöra basen för beräkningarna.

Följande punkter syftar till att förklara några viktiga antagande bakom beräkningarna:

- Data är baserad på 2020 års pendling och befolkning. Beräkningarna skall därför ses som estimerade pendlingsflöden uttryckt i 2020 års nivåer.
- Beräkningarna till Battericellsfabriken och Locketorp utgår från dagens pendlingsmönster till Mariestad respektive Skövde tätort. Det innebär att om det inte finns någon inpendling från en specifik ort idag (ex Degerfors eller Stockholm)

så kommer inte heller beräkningen visa på en framtida inpendling från dessa orter.

- Beräkningarna är ”obegränsade” vilket betyder att de exempelvis inte tar hänsyn till eventuella begränsningar i bostadstillgång, rekrytering av lämplig arbetskraft eller kapacitet av transport och infrastrukturlösningar. Beräkningarna visar var inpendlingen förväntas komma ifrån baserat på dagens pendlingsmönster, med hänsyn tagen till specifika anpassningar som finns redovisade under respektive scenario.
- Eventuella förändringar i kollektivtrafik och/eller infrastruktur är inte medtagna i analysen. Eftersom beräkningarna bygger på pendlingsmönster från år 2020 är det dessa förutsättningar som ligger till grund för beräkningarna.
- Den beräknade inpendlingen till Battericellsfabriken och Locketorp är *tillkommande* pendlning till den redan existerande. Ingen omfördelning av dagens pendlingsmönster är beräknad. Eventuella effekter av att man byter arbetsgivare i samband med etableringarna av de nya arbetsplatserna ligger utanför analysen.

Analysen svarar på frågorna:

- Var förväntas den nya arbetskraften pendla från när de nya anläggningarna i Mariestad och Skövde etableras, baserat på att det finns god tillgång till bostäder, arbetskraft och infrastruktur i aktuella orter.
- Analysen ger också en estimering av förväntade indirekta effekter av ett ökat antal förvärvsarbetande som är bosatta i orten, samt en totalt uppskattad effekt av den långsiktiga befolkningsökningen i de påverkade orterna.

2.2 Grunddata

I detta kapitel beskrivs vilken grunddata som har använts i analysen.

Pendlingsenheter

Basen för analysen av dagens pendlingsmönster och beräknade framtida pendlingsmönster till Battericellsfabriken och Locketorp är de så kallade *pendlingsenheterna*. Pendlingsenheterna representerar arbetskraftens bostadsställe. Inom Skaraborg representeras pendlingsenheterna av tätorter och samlad landsbygd per kommun. Tätort definieras som ort med minst 200 invånare. Utanför Skaraborg är en pendlingsenhet samma som en kommun och representeras geografiskt av kommunhuvudorten.

Totalt ingår det i analysen 116 pendlingsenheter, fördelade på 70 tätorter inom Skaraborg, 15 landsbygder kopplade till kommunerna i Skaraborg, 22 kommuner inom Västra Götaland och 9 kommuner inom grannlänen.

Pendlingsstatistik

Pendlingsstatistiken har erhållits från uppdragsgivaren¹ och visar pendlingsmönster från 2020 baserat på SCB-data. Pendlingsstatistiken ger information om var den förvärvsarbete betande befolkningen bor och arbetar. Den redovisas på tre olika nivåer.

- Pendlingen inom Skaraborg redovisas mellan samtliga tätorter och landsbygder.
- Pendling mellan Skaraborg och övriga kommuner i Västra Götaland redovisas på kommunhuvudort och landsbygd. Landsbygden representerar samtliga områden utanför kommunhuvudorten. Ingen information finns alltså om pendling mellan tätorter utanför Skaraborg som inte är kommunhuvudort.
- Pendling mellan kommuner i Skaraborg och ett urval av kommuner i angränsande län. De utvalda kommunerna är Habo, Mullsjö, Jönköping, Kristinehamn, Örebro, Laxå, Kumla, Hallsberg och Degerfors. För dessa kommuner redovisas pendlingen på kommunnivå.

Pendlingsstatistiken innehåller endast information om arbetsför befolkning, dvs ingen information om skolpendlingen eller andra rörelsemönster.

Befolkningsstatistik

Befolkningsstatistik redovisas på pendlingsenhetsnivå och representerar 2020 års nivåer och har hämtats från SCB. Den är baserad på följande:

- Folkmängden i Sveriges kommuner 1950–2022 enligt indelning 1 januari 2023 (SCB)²
- Statistiska tätorter 2020, befolkning, landareal, befolkningstäthet (SCB)³

För pendlingsenheter utanför Skaraborg används information som finns på kommunnivå. För tätorter inom Skaraborg används information på tätortsnivå. För landsbygden

¹ Pendling Skaraborg 2020.xlsx

² <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/>

³ <https://www.scb.se/MI0810>

inom Skaraborg är befolkningen beräknad som skillnaden mellan befolkningen för den aktuella kommunen och antalet invånare för samtliga tätorter inom kommungränsen.

Information om Förvärvsarbetande befolkning

Information om den förvärvsarbetande befolkningen bostadsställe, ibland kallat nattbefolkning, redovisas på pendlingsenhetsnivå och representerar 2020 års nivåer. Den är baserade på två källor.

- Natt- och dagbefolkning (Västra Götalandsregionen)⁴.
- Förvärvsarbetande 16-74 år pendlare över kommungräns efter bostadskommun, arbetsställe kommun, kön och år (SCB)⁵

För pendlingsenheter utanför Västra Götaland har informationen tagits från SCBs statistik om den förvärvsarbetande befolkningen. För pendlingsenheter inom Västra Götaland har data erhållits från Västra Götalandsregionen.

Körtider

Som en input till analysen av dagens pendlingsmönster och beräkning av framtida pendling till Battericellsfabriken och Locketorp används körtider med bil. Körtiderna är genererade med verktyget ORS⁶. ORS har körts som en plug-in i QGIS och körtiden är beräknad från samtliga pendlingsenheter till de specifika platserna som skall analyseras.

Befolkningen på landsbygden är per definition utspridd och det finns inte detaljerad pendlingsstatistik redovisad på lägre nivå än tätort och landsbygd. Befolkningen och pendlingen från landsbygden representeras av en punkt inom respektive kommungräns. Restiden för befolkningen på landsbygden till respektive inpendlingsort blir därför en grov uppskattning.

Körtiderna är genererade under maj 2023 och representerar därför infrastrukturen och förhållandena under den tiden. När beslutade etapper på E20 är färdiga kommer således körtiden i flera relationer längs det stråket att minska. De genererade körtiderna mellan samtliga pendlingsenheter och de 5 största tätorterna, samt till *Battericellsfabriken* och *Locketorp* redovisas i Bilaga 1.

⁴ Natt- och dagbefolkning tätorter VG 2020.xlsx

⁵ <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/arbetsmarknad/sysselsattning-forvarvsarbete-och-arbetstider/registerbaserad-arbetsmarknadsstatistik-rams/>

⁶ <https://openrouteservice.org/>

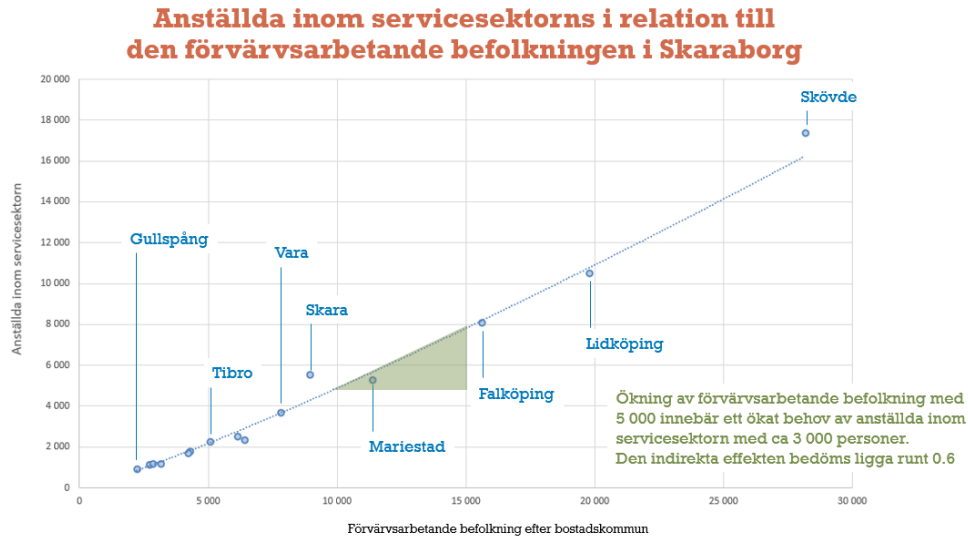
2.3 Indirekta effekter och befolkningsutveckling

Indirekta effekter på serviceyrken

Den indirekta effekten skall spegla behovet av förvärvsarbete inom serviceyrken som exempelvis dagligvaruhandel, skola, vård och omsorg. För att uppskatta omfånget av dessa effekter har storleken på den förvärvsarbete befolkningen inom specifika yrkesområden i förhållande till den totala arbetsföra befolkningen inom kommunerna i Skaraborg undersökts. SCB använder ett klassificeringssystem (SNI - Standard för svensk näringsgrensindelning) för att kategorisera företag och organisationer baserat på deras huvudsakliga verksamhet. SNI-koden består av en kombination av siffror och bokstäver och används för att beskriva olika branscher och näringsgrenar. Varje kod är unik och representerar en specifik bransch eller verksamhet. Genom att använda SNI-koder kan SCB samla in och rapportera statistik om ekonomiska aktiviteter inom olika sektorer och branscher i Sverige. För analysen har följande huvudgrupper i SNI-systemet använts som en grov uppskattning av antalet anställda inom serviceyrken:

- G: handel och serviceverkstäder
- H: transport/magasiner
- I: hotell och restauranger
- L: fastighetsbolag och fastighetsförvaltare
- P: utbildningsväsendet
- Q: vård och omsorg + socialtjänst
- R+S+T+U: kultur, nöje, fritid andra serviceföretag

I diagrammet nedan syns hur antalet anställda inom dessa näringsgrenar förhåller sig till antalet förvärvsarbete inom kommunen.



Figur 2-1: Anställda inom servicesektorn i relation till den förvärvsarbetande befolkningen för kommunerna inom Skaraborg

Genom lutningen på kurvan ser vi att det för varje ytterligare förvärvsarbetande person som är bosatt inom kommunen beräknas 0,6 personer som är anställda inom de ovanstående näringsgrenarna tillkomma.

I analysen används denna faktor för att beräkna den indirekta effekten av ökad förvärvsarbetande befolkning. I pendlingsanalysen har vi i samråd med uppdragsgivarna valt att inte estimerar varifrån den indirekta befolkningen kommer att pendla, utan vi har gjort förenklingen att alla dessa personer kommer att vara bosatta på den orten som de arbetar. Den indirekta effekten ger, tillsammans med den direkta effekten från Battericellsfabriken och Locketorp, en total effekt av hur många förvärvsarbetande som tillkommer på respektive pendlingsenhet.

Befolkningsökning

Det ökade antalet förvärvsarbetande, genom både direkta och indirekta effekter, förväntas påverka den totala befolkningen i pendlingsenheterna på ett positivt sätt.

För att uppskatta denna effekt har ett tal beräknats genom att dividera den totala befolkningen med den förvärvsarbetande befolkningen för samtliga ingående pendlingsenheter i studien. Siffran talar om hur många invånare det går på varje sysselsatt person i arbetsför ålder. Siffran varierar något mellan olika områden utifrån hur befolkningssammansättningen ser ut. I Mariestad är siffran exempelvis 2,15 och för Skövde 2,02. I analysen används en siffra som representerar snittet för samtliga ingående pendlingsenheter i analysen 2,05.

Genom att multiplicera den beräknade förvärvsarbetande befolkningsökningen (inklusive indirekta effekter) med denna faktor fås en estimerad långsiktig befolkningsökning för den specifika pendlingsenheten.

2.4 Exempel på beräkning – Töreboda tätort

Nedan följer ett exempel på hur inpendling och befolkningsökning har beräknats för tätorten Töreboda i ett scenario med 5000 anställda på Battericellsfabriken.

Utifrån dagens pendlingsmönster ser vi att antalet som bor i Töreboda tätort och arbetar i Mariestad är 186 personer. Det motsvarar 2.8% av samtliga personer som arbetar i Mariestads tätort.

Om vi förutsätter att samma pendlingsmönster kommer att gälla för Battericellsfabriken som för Mariestads tätort, kan vi genom att multiplicera 5 000 med 2.8% beräkna det förväntade antalet inpendlare från Töreboda till Battericellsfabriken till 138 stycken. Vi antar att detta är nyinflyttade personer till Töreboda.

En ökning av den förvärvsarbetande befolkningen med 138 personer leder till indirekta effekter i Töreboda på 83 personer ($138 \times 0,6$).

Den totala effekten på förvärvsarbetande befolkning i Töreboda blir 221 personer ($138 + 83$). Genom att multiplicera den totala effekten med faktorn 2,05 får vi en beräknad total befolkningsökning i Töreboda på 453 personer ($221 \times 2,05$).

Eftersom Töreboda tätort har en befolkning på 4 740 personer, innebär detta en befolkningsökning på 9.6%.

3. Beskrivning av Scenarios

Tillsammans med uppdragsgivarna har tre olika scenarier formulerats för att se på skillnader i hur pendlingen till arbetsplatserna i Mariestad och Skövde skulle kunna komma att se ut.

Pendlingen till Battericellsfabriken har beräknats utifrån Mariestads tätorts nuvarande inpendlingsmönster och för beräkningarna av pendlingen till Locketorp har Skövde tätorts inpendlingsmönster använts. Genom att exkludera olika pendlingsenheter från analysen i de olika scenarierna beräknas nya andelar av den totala inpendlingen fram. Den

beräknade andelarna ligger till grund för den aktuella beräkningen i varje scenario. Nedan beskrivs vilka urval och antaganden som har gjorts i respektive scenario.

3.1 Scenario A

- Scenario A är baserat på samma pendlingsmönster som idag, dvs att inpendlingen till de nya anläggningarna i Mariestad och Skövde fördelar sig på samma sätt som nuvarande inpendling till Mariestad och Skövde tätort.

3.2 Scenario B

- Scenarion B har en utpräglad lokal pendling och syftar till att studera konsekvenserna av att många personer skulle pendla från ett närliggande område från arbetsplatserna.
- Inpendlingen till arbetsplatserna vid Battericellsfabriken och Locketorp är begränsad till pendlingsenheter som ligger inom 30 min körtid med bil från arbetsplatserna.

3.3 Scenario C

- Scenario C har en långväga inpendling från större tätorter som utgångspunkt. Tanken är att fokusera bostadsbyggandet och exempelvis kollektivtrafikåtgärder till de större tätorterna där det finns kapacitet för utbyggnad och där tillgängligheten till service är större än i de mindre orterna.
- Relativt låg andel (endast 40%) från egna tätorten.
- Relativt hög andel (10%) från långväga pendling – exempelvis med tåg eller flyg. Denna andel av pendlingen ligger utanför modellen och knyts inte till någon pendlingsenhet i redovisningen av resultatet.
- Ingen ökad inpendling från landsbygden.
- Resterande pendling från pendlingsenheter med mer än 1000 personer.
- Undantag är Tidån, Timmersdala och Ullervad som har färre än 1000 invånare men inkluderas på grund av deras strategiska läge mellan Battericellsfabriken och Locketorp.

3.4 Alternativ 1 och 2

Samtliga tre scenarios beräknas utifrån två olika alternativ. Alternativen åskådliggör vad som förväntas ske om antalet anställda vid Battericellsfabriken och Locketorp förändras.

Alternativ 1

I alternativ 1 är det endast Battericellsfabriken i Mariestad som är med. Inga anställda i Locketorp utanför Skövde.

- Battericellsfabriken: 5 000 personer
- Indirekta effekter: 3 000 personer (5 000 x 0.6)
- Befolkningsökning: 16 400 (8 000 x 2.05)

Alternativ 2

I alternativ 2 inkluderar Battericellsfabriken i Mariestad ytterligare 1000 personer, samt 3000 anställda i Locketorp utanför Skövde.

- Battericellsfabriken: 6 000 personer
- Locketorp: 3 000 personer
- Indirekta effekter: 5 400 personer (9 000 x 0.6)
- Befolkningsökning: 29 520 (5 400 x 2.05)

4. Resultat

Scenario A1 representerar exempelvis scenario A med alternativ 1, Scenario A2 representerar scenario A med alternativ 2, osv.

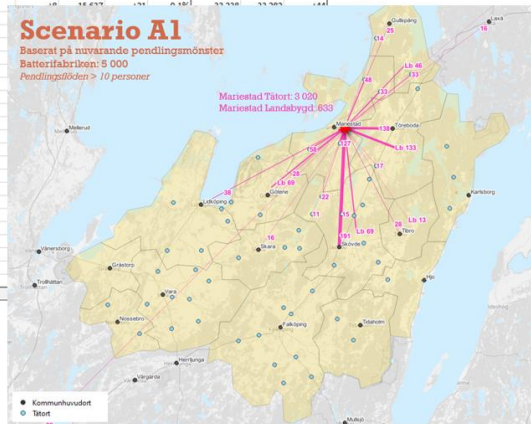
4.1 Redovisning av resultatet

Resultaten av pendlingsanalysen presenteras i kartor och tabeller i bilaga 1 och alla beräkningar återfinns i bilaga 2. Alla redovisade scenarios är baserade på 2020 års pendlingsmönster.

Scenario A1

Baserat på nuvarande pendlingsmönster
Batterifabriken: 5 000

Bostadsställe Kommun	Scenario A1 - nuvarande pendlingsmönster				Total befolkning				
	Nuvarande	Batterifabriken	Locketorp indirekt effekt	Prognos	Ökning	Ökning%	Nuvarande	Prognos	Ökning
VGR - Skaraborg	128 706	+4 937	+2 962	136 605	+7 899	6,1%	268 955	285 148	+16 193
- Essunga	2 703			2 703			5 687	5 687	
- Falköping	15 616	+13							
- Grästorp	2 833								
- Gullspång	2 214	+117							
- Götene	6 394	+122							
- Hjo	4 297	+10							
- Karlsborg	3 153	+13							
- Licköping	19 800	+45							
- Mariestad	11 378	+3 919							
- Tätort	7 381	+3 020							
- Övriga tätorter	1 037	+266							
- Landsbygd	2 960	+633							
- Skara	8 943	+23							
- Skövde	28 167	+334							
- Tätort	19 357	+191							
- Övriga tätorter	4 758	+74							
- Landsbygd	4 052	+69							
- Tibro	5 078	+47							
- Tidaholm	6 118								
- Töreboda	4 216	+294							
- Vara	7 796								
VGR - Övriga	646 131	+20							
Grannlän	190 751	+43							
Totalsumma	965 508	+5 000							



Figur 4-1 Exempel på redovisning av resultat - karta och tabell

4.2 Sammanfattning

Etableringen av battericellsfabriken och anläggningarna i Locketorp förväntas ge mellan 5 000 och 9 000 nya arbetstillfällen. Tillsammans med effekter på serviceyrken beräknas detta resultera i en total befolkningsökning på mellan 15 000 – 30 000 personer. Baserat på rådande pendlingsmönster visar analysen att den största andelen (minst 95%) av befolkningsökningen förväntas ske inom Skaraborg. Andelen skiljer sig något åt mellan de olika studerade scenarierna. Största befolkningsökningarna förväntas på grund av anläggningarnas geografiska läge ske i Mariestads och Skövde kommun.

I **alternativ 1**, som bygger på 5 000 anställda vid battericellsfabriken, förväntas befolkningsökningen bli mellan 14 000 och 16 000 personer inom Skaraborg och den största andelen, mellan 8 000 och 14 000 av befolkningen förväntas bosätta sig i Mariestads kommun. Större befolkningsökningar på över 500 personer förväntas också uppstå i Töreboda, Skövde och Gullspångs kommun.

I **alternativ 2**, som även inkluderar 1 000 fler anställda vid battericellsfabriken och 3 000 vid Locketorp, förväntas den totala befolkningsökningen i Skaraborg att uppgå till mellan 25 000 och 30 000 personer. Utvecklingen för Mariestads kommun förväntas bli mellan 10 000 och 18 000 personer, vilket motsvarar en befolkningsökning på mellan 40 - 70% i förhållande till 2020 år befolkning. Cirka 80% av befolkningsökningen i Mariestads kommun förväntas ske inom Mariestads tätort. Skövdes befolkning väntas öka med cirka 8 000 personer, vilket motsvarar en ökning på cirka 15% jämfört med

2020 års nivåer. Förutom Mariestad och Skövde prognostiseras även större befolkningsökningar på över 500 personer ske i följande kommuner; Falköping, Gullspång, Götene, Lidköping, Skara, Tibro och Töreboda.

Bostadsställe Kommun	Alternativ 1: Battericellsfabriken: 5 000									Alternativ 2: Battericellsfabriken: 6 000 / Locketorp: 3 000															
	Pendling - Batt.cellsfabr.			Pendling - Locketorp			Total befolkningsökning			Pendling - Batt.cellsfabr.			Pendling - Locketorp			Total befolkningsökning									
	Scenario	A1	B1	C1	Scenario	A1	B1	C1	Scenario	A1	B1	C1	Scenario	A2	B2	C2	Scenario	A2	B2	C2					
VGR - Skaraborg	4 937	5 000	4 296					16 193	16 400	14 092				5 924	6 000	5 156	2 917	3 000	2 565	29 000	29 520	25 323			
- Essunga																									
- Falköping		13		24						44		79					16		29	180	35	176	642	116	673
- Grästorp																				1			4		4
- Gullspång	117	105	185					385	343	605				141	125	221				4		4	474	412	739
- Götene	122	78	125					400	255	409				146	93	150				32		22	583	306	563
- Hjo	10		31					32		102				12		37				94	44	101	347	145	453
- Karlsborg	13		19					41		63				15		23				43		51	190		243
- Lidköping	45		122					149		401				54		147				72		92	416		783
- Mariestad	3 919	4 414	2 410					12 853	14 477	7 904				4 702	5 296	2 892				160	71	175	15 947	17 605	10 058
- Tätort	3 020	3 401	2 000					9 905	11 156	6 560				3 624	4 082	2 400				101		165	12 218	13 388	8 413
- Övriga tätorter	266	299	410					872	982	1 344				319	359	492				12	8	10	1 086	1 205	1 645
- Landsbygd	633	713						2 076	2 338					759	855					46	63		2 643	3 012	
- Skara	23		50					76		165				28		60				125		110	500		557
- Skövde	334	73	793					1 096	239	2 602				401	87	952				1 915	2 600	1 540	7 596	8 815	8 175
- Tätort	191		616					626		2 021				229		739				1 414	1 920	1 200	5 388	6 296	6 361
- Övriga tätorter	74	73	177					244	239	582				89	87	213				294	399	340	1 256	1 595	1 815
- Landsbygd	69							227						83						208	282		953	924	
- Tibro	47		91					153		299				56		109				157	213	181	700	700	954
- Tidaholm																				78		74	256		241
- Töreboda	294	331	446					965	1 087	1 462				353	398	535				47	36	33	1 311	1 421	1 864
- Vara																				11		5	34		16
VGR - Övriga	20		65					66		212				24		78				57		93	266		560
Grannlän	43		139					141		456				52		167				26		42	254		685
Totalsumma	5 000	5 000	4 500					16 400	16 400	14 760				6 000	6 000	5 400				3 000	3 000	2 700	29 520	29 520	26 568

Figur 4-2 - Sammanfattning av scenario

Det är viktigt att poängtera att analysen bygger på 2020 års pendlingsmönster i Skaraborg och att prognosen är baserad på att möjligheterna och den fysiska attraktionskraften att bosätta sig i dessa kommuner motsvarar förutsättningarna som gällde 2020. Med möjlighet och attraktivitet menas här faktorer som har betydelse för de anställdas val av bostadsort, så som tillgång och pris för boende, pendlingsmöjligheter mellan bostadsort och arbetsort, samt tillgång till vardaglig service.